

Onderwerp:
Vaststelling bestemmingsplan 'N329 - Oss - 2010'

Volgnummer 2010-25
Dienst/afdeling SSO

De raad van de gemeente Oss;

Overwegende,

- dat het gewenst is de N329 te reconstrueren ten behoeve van een goede bereikbaarheid van Oss en de bedrijventerreinen;
- dat het ten behoeve van de reconstructie en in het kader van een goede ruimtelijke ordening gewenst is om voor het tracé en de kruisingen en aansluitingen van deze weg een bestemmingsplan vast te stellen;
- dat hiertoe het bestemmingsplan "N329 - Oss - 2010" is opgesteld;
- dat ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan een milieueffectrapport is opgesteld, waarover de Commissie voor de milieueffectrapportage op 26 juni 2009 een toetsingsadvies heeft uitgebracht;
- dat het voorontwerp van dit bestemmingsplan conform de gemeentelijke Inspraakverordening onderwerp van inspraak is geweest en dat over het voorontwerp overleg met het waterschap Aa en Maas en de provincie Noord-Brabant heeft plaatsgevonden;
- dat een verslag van de inspraak en het gevoerde overleg is opgenomen als bijlage bij de toelichting van het bestemmingsplan;
- dat het ontwerpbestemmingsplan gedurende zes weken voor een ieder ter inzage heeft gelegen met ingang van 7 januari 2010;
- dat meerdere zienswijzen zijn ingediend;
- dat de indieners van de zienswijzen in de gelegenheid zijn gesteld hun zienswijze aan de Hoorcommissie bestemmingsplannen toe te lichten;
- dat alle zienswijzen zijn samengevat en beoordeeld in de "Nota zienswijzen en wijzigingen";
- dat het gewenst is om het bestemmingsplan met wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan vast te stellen;
- dat de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan zijn aangegeven in de "Nota zienswijzen en wijzigingen";
- dat naar verwachting Gedeputeerde Staten en de Inspectie VROM geen bezwaar hebben tegen de gewijzigde vaststelling, omdat bij de wijzigingen geen rijks- en/of provinciale belangen in het spel zijn of benadeeld worden en hen gevraagd kan worden te verklaren, dat

- zij geen bezwaar hebben tegen eerdere bekendmaking van de vaststelling van het bestemmingsplan dan de in artikel 3.8 lid 4 genoemde termijn van 6 weken;
- dat de vaststelling van een exploitatieplan of van kostenverhaal anderszins niet aan de orde is, omdat het bestemmingsplan niet voorziet in een bouwplan als bedoeld in artikel 6.12 van de Wet ruimtelijke ordening;
 - dat de gemeentelijke investering in de reconstructie en de toename van de jaarlijkse exploitatiekosten van de weg zijn afgedekt binnen de algemene dienst en (via de Reserve N329) binnen het grondbedrijf;
 - dat op grond van artikel 7.37 van de Wet Milieubeheer de termijn bepaald moet worden wanneer de gevolgen voor het milieu door het bevoegd gezag worden geëvalueerd en de wijze waarop het bevoegd gezag de evaluatie naar de gevolgen voor het milieu zal verrichten;
 - gelet op de Wet Milieubeheer en de Wet ruimtelijke ordening;

gezien het voorstel van burgemeester en wethouders van 20 april 2010;

gelet op het advies van de raadscommissie WOM van 28 april 2010;

besluit:

1. in te stemmen met de beoordeling van de zienswijzen in de bij dit besluit behorende “Nota zienswijzen en wijzigingen” en de aangegeven wijzigingen van het ontwerpbestemmingsplan;
2. in te stemmen met de in de “Nota zienswijzen en wijzigingen” aangegeven ambtshalve wijzigingen ten opzichte van ontwerpbestemmingsplan;
3. aan te geven, dat gebruik is gemaakt van een ondergrond die ontleend is aan de GBKN-kaart, aangevuld met kadastrale grenzen en kadastrale bebouwing en dat het bestemmingsplan op verzoek op deze ondergrond kan worden getoond;
4. geen exploitatieplan vast te stellen;
5. het totale investeringskrediet voor de N329 vast te stellen op € 82,5 miljoen en de gemeentelijke bijdrage hierin van € 30,5 miljoen voor € 8,3 miljoen ten laste te brengen van de algemene dienst en voor € 22,2 miljoen ten laste van het grondbedrijf die via de opslag en afdracht van € 25,50 per m² verkocht bedrijventerrein in de Reserve N329 wordt gestort;
6. de toename van de (voorlopige) jaarlijkse exploitatiekosten met € 314.000,= voor het gemeentelijke wegvak als een 30 ontwikkeling op te nemen en deze vanaf 2013 te voorzien in de gemeentelijke begroting;
7. het bestemmingsplan N329 - Oss - 2010 bestaande uit de geometrisch bepaalde planobjecten als vervat in de dataset met het identificatienummer

NL.IMRO.0828.BPN329Oss2010-VG01 en GML-bestand NL.IMRO.0828.BPN329Oss2010-VG01.gml als onderdeel daarvan, met de aangegeven wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan langs elektronische weg vast te stellen;

8. de bij dit besluit behorende verbeelding van het bestemmingsplan op papier vast te stellen;
9. aan Gedeputeerde Staten van Noord-Brabant en de Inspectie Vrom Regio-Zuid te verzoeken om te verklaren, dat zij geen bezwaar hebben tegen eerdere bekendmaking van de vaststelling dan de termijn van zes weken genoemd in artikel 3.8. lid 4 van de Wet ruimtelijke ordening;
10. de termijn voor het evalueren van de gevolgen voor het milieu als bedoeld in artikel 7.37 van de Wet milieubeheer vast te stellen op het vijfde jaar na volledige reconstructie van de N329 en te bepalen dat het evaluatieonderzoek zal worden verricht conform de aanbevelingen zoals vermeld in hoofdstuk 10 van het Milieueffectrapport N329 Oss van 16 januari 2009 en het voorstel van het college van burgemeester en wethouders van 20 april 2010.

Aldus besloten in de openbare raadsvergadering van 20 mei 2010.

De gemeenteraad voornoemd,

Coll:

De griffier,

De voorzitter,

Door rvandenakker op 21 mei 2010

Door HKlitsie op 21 mei 2010

drs. P.H.A. van den Akker

H.W.M. Klitsie

Aan de gemeenteraad

Volgnummer 2010-25

Dienst/afdeling SSO

Onderwerp:

Oss, 20 april 2010

Vaststelling bestemmingsplan N329 - Oss - 2010

Inleiding.

De gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant bereiden samen de reconstructie van de N329 voor. Dat moet een toekomstvast, duurzame en verkeersveilige ontsluiting van Oss worden waarmee de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de N329 worden opgelost.

De belangrijkste doelstellingen van de reconstructie zijn:

- een goede bereikbaarheid van Oss en de bedrijventerreinen;
- een optimale verkeersveiligheid;
- goede fietsverbindingen in oost-west richting;
- concentratie van verkeer op de N329 met een goede doorstroming en ontsluiting van de omgeving;
- duurzame oplossingen in aanleg en exploitatie.

Aan deze doelstellingen is in de planfase een ambitie toegevoegd die verder reikt dan alleen het garanderen van de bereikbaarheid. Het gaat om het realiseren van “De Weg van de Toekomst”, een weg waarbij heel veel aandacht wordt besteed aan duurzame en innovatieve voorzieningen en maatregelen op het gebied van milieu, mobiliteit en infrastructuur, ruimtegebruik en ecologie.

Voor de beoogde reconstructie is een nieuw bestemmingsplan nodig. Ten behoeve van de besluitvorming over dat bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER brengt de mogelijke gevolgen van de reconstructie van de N329 voor het milieu in beeld en beoogt het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Het MER en het voorontwerp bestemmingsplan zijn onderwerp geweest van inspraak en overleg met de wettelijke adviseurs op het gebied van de ruimtelijke ordening. Daarnaast is het MER getoetst door de Commissie voor de milieueffectrapportage (Commissie Mer). De inspraakreacties en alle adviezen zijn gebundeld en beantwoord in een Notitie inspraak en overleg.

De aanbevelingen uit de Notitie inspraak en overleg en het toetsingsadvies van de Commissie Mer zijn verwerkt in een (digitaal) ontwerpbestemmingsplan.

Dat ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 7 januari 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Daarop zijn verschillende zienswijzen ingediend die zorgvuldig zijn beoordeeld. Ten behoeve van deze beoordeling is aanvullend onderzoek verricht. De resultaten daarvan zijn verwerkt in een zienswijzennota en voor zover relevant in het ontwerpbestemmingsplan N329 dat wij u hierbij ter vaststelling aanbieden.

De zienswijzen geven aanleiding om het ontwerpbestemmingsplan op onderdelen te verduidelijken. Daarnaast stellen wij voor het bestemmingsplan op een aantal punten ambtshalve te wijzigen. Die wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan hebben het karakter van een verbetering en verduidelijking en zijn niet van principiële aard.

Wij bieden u hierbij het voorstel tot vaststelling van het bestemmingsplan N329 - Oss - 2010 met alle bijbehorende stukken aan. Vanwege de omvang van deze stukken zal hieronder op de belangrijkste onderdelen van het bestemmingsplan en de zienswijzen daarop worden ingegaan.

1. Toetsingsadvies Commissie Mer (juni 2009)

Algemeen oordeel Commissie

Het MER maakt op een heldere wijze de verschillen tussen de onderzochte varianten inzichtelijk. Daarin komt naar voren dat de alternatieven vooral op tracédeel 2 (wegvak Julianasingel – Kanaalstraat) onderscheidend zijn. De aspecten landschap, cultuurhistorie, archeologie, natuur en ecologie zijn goed uitgewerkt in het MER, de effecten op deze aspecten blijken gering te zijn. Het meest milieuvriendelijke alternatief (MMA) en de keuze voor het voorkeursalternatief (VKA) zijn helder toegelicht. De effecten voor geluid en lucht zijn beschreven op basis van een worst-case situatie. De samenvatting is prettig leesbaar en het kaartmateriaal is duidelijk. De effecten op het onderliggende wegennet worden niet kwantitatief in beeld gebracht. Doordat de nieuwe N329 verkeer van het onderliggende wegennet zal trekken, is de verwachting dat de milieusituatie hier alleen maar zal verbeteren.

Tijdens de toetsing heeft de Commissie nadere informatie gevraagd en gekregen met betrekking tot de groei van verkeersintensiteiten, de intensiteit/capaciteit (I/C) verhoudingen van de alternatieven, de ligging van de fietsroutes die de N329 kruisen, het aantal fietsers op deze routes en de verkeersongevallen op basis van een ongevallenanalyse van de huidige weg. De Commissie heeft deze nadere informatie meegenomen in haar oordeel en stelt dat daarmee de probleem- en doelstelling van de reconstructie en de keuze van het voorkeursalternatief beter zijn onderbouwd. Conform het advies van de Commissie is deze aanvullende informatie in het ontwerpbestemmingsplan verwerkt.

Toelichting oordeel, aanbevelingen en overige opmerkingen Commissie

Luchtkwaliteit

In de toelichting op haar oordeel adviseert de Commissie om bij de besluitvorming het luchtkwaliteitonderzoek te actualiseren op basis van de dan meest actuele gegevens over de achtergrondconcentraties en emissiefactoren. Naar aanleiding hiervan en de gewijzigde regelgeving is het onderzoek luchtkwaliteit in november 2009 geactualiseerd. Het geactualiseerde onderzoek maakt deel uit van (de bijlagen van) het bestemmingsplan.

Geluid

In de toelichting op haar oordeel maakt de Commissie de opmerking dat het aantal geluidgehinderden wel op basis van het aantal geluidbelaste woningen kan worden afgeleid, maar voor woningen en andere geluidgevoelige bestemmingen niet rechtstreeks in beeld zijn gebracht. Tijdens de toetsing door de Commissie zijn de feitelijke omstandigheden ter plaatse voor met name de woningen door het reactiveren van het goederenspoor gewijzigd. De opmerking van de commissie en de gewijzigde omstandigheden vormden aanleiding het akoestisch onderzoek te actualiseren. Dat is gebeurd in de vorm van twee akoestische onderzoeken, namelijk een onderzoek waarin is uitgegaan van geluidreducerend asfalt over het hele wegtracé (Akoestisch onderzoek Reconstructie N329 Oss van november 2009) en een onderzoek waarin is uitgegaan van cumulatie van geluid van weg (N329), hoofdspoor en goederenspoor (Akoestisch onderzoek naar geluidhinder in Schadewijk Oss; Cumulatie N329, treinverkeer en raccordement van november 2009).

Uit eerstgenoemd onderzoek blijkt dat de hele akoestische situatie voor geluidgevoelige bestemmingen (lees: woningen) verbetert als het alleen om wegverkeerslawaaï gaat. Uit het tweede onderzoek blijkt dat maatregelen (ter plaatse waar sporen en weg samenkomen) gewenst zijn en de aanleg van een geluidwerende voorziening effectief is.

Naar aanleiding van het aanpassen van de verhardingen op de kruisingen en de zienswijzen is het Akoestisch onderzoek Reconstructie N329 Oss van november 2009 op enkele punten aangevuld. De uitgevoerde akoestische onderzoeken maken deel uit van (de bijlagen van) het bestemmingsplan.

Verkeer en vervoer

In de nadere schriftelijke toelichting die de Commissie heeft ontvangen, is de toename van het verkeer kwantitatief nader en voldoende onderbouwd.

Op basis van de I/C kaarten en nadere toelichting concludeert de Commissie dat verbreding van trajectdeel 1 (Paalgraven – Julianasingel) naar 2x2 rijstroken noodzakelijk is. Op basis van de verkeersongevallenanalyse concludeert zij dat de verkeersveiligheid door de voorgestelde maatregelen ook zal verbeteren en dat een verbreding van 2x1 naar 2x2 in het

voorkeursalternatief naar verwachting zal leiden tot een rustiger verkeersbeeld en een vermindering van het aantal kop-/staartongevallen.

Door het realiseren van fietstunnels zal de barrièrewerking van de N329 voor langzaam verkeer verminderen. De Commissie adviseert om in het vervolgproces aandacht te besteden aan de sociale veiligheid van de fietstunnels en deze informatie mee te nemen bij de inpassing en inrichting van de fietstunnels. Naar aanleiding hiervan en de actie die vanuit Schadewijk is gevoerd met betrekking tot het aanleggen van fietstunnels is nader onderzoek verricht naar de inrichting van de beoogde fietstunnels. Daarnaast heeft hierover overleg plaatsgevonden met de Fietzersbond. Het resultaat daarvan is verwerkt in een afzonderlijke brochure (zie hierna).

Voor wat betreft de aanbeveling van de Commissie om ook een gelijkvloers alternatief voor overstekende fietsers te onderzoeken, is binnen het ontwerp van de spoortunnel de mogelijkheid van een afzonderlijke fietsbrug aan de zuidzijde meegenomen. De realisatie daarvan is eerst aan de orde op het moment dat langs het spoor ook daadwerkelijk een fietsroute oost-west wordt gerealiseerd.

Faunaverbindingen

In het MER ontbreekt de onderbouwing voor een kleinwildtunnel naast of in plaats van een dassentunnel. Een kleinwildtunnel zal volgens de Commissie positievere effecten hebben voor de fauna, omdat deze naast de das ook door andere diersoorten kan worden gebruikt. De Commissie adviseert om bij de besluitvorming de keuze voor faunaverbindingen nader te onderbouwen op basis van ecologische effecten en aanlegkosten. Die nadere onderbouwing heeft plaatsgevonden. Hierna wordt in een afzonderlijke paragraaf nader ingegaan op de faunavoorzieningen (in het zuidelijke wegvak).

Motorsportcircuit

In de richtlijnen voor het MER is onderzoek opgenomen naar een variant voor de ontsluiting van het motorsportcircuit Nieuw Zevenbergen. In het MER is daar niet meer op ingegaan, omdat op dat moment geen duidelijkheid bestond over de toekomst van het motorsportcircuit. Voor de Commissie is deze motivering/toelichting acceptabel, omdat een eventuele aansluiting geen onderscheid in milieueffecten zal opleveren tussen de alternatieven. Vanwege de recente gemeentelijke besluitvorming wordt hierna in een afzonderlijke paragraaf nader ingegaan op het motorsportcircuit. Voor het MER en het bestemmingsplan N329 heeft deze besluitvorming geen gevolgen.

Zienswijzen en adviezen

De Commissie heeft kennis genomen van de op het MER bij het bevoegde gezag ingediende zienswijzen. Het toetsingsadvies verwijst naar een reactie van de Commissie als de zienswijzen

nieuwe inzichten naar voren brengen over specifieke lokale milieuomstandigheden of te onderzoeken alternatieven. De Commissie heeft in de zienswijzen aanleiding gezien in haar advies nader in te gaan op de door de bewoners van Schadewijk ingebrachte opvattingen met betrekking tot de sociale veiligheid van fietstunnels. Dat geldt niet voor de zienswijzen met betrekking tot het gedeeltelijk verdiept aanleggen van de N329 (van spoor tot Singel 40-45) en het opnieuw in gebruik nemen van het goederenspoor.

Naar de sociale veiligheid van de fietstunnels is, mede naar aanleiding van de aanbeveling van de Commissie, nader onderzoek gedaan door de eigen organisatie. Het resultaat daarvan is vervat in een brochure “Fietstunnels, wat is veilig en wat niet”, die een bijlage vormt bij de stukken.

Het door de bewoners van Schadewijk buiten de inspraaktermijn ingebrachte planalternatief voor de kruising Osseweg/N329/Berghemseweg is en kon niet door de Commissie beoordeeld, maar is nadien wel zorgvuldig gewogen op basis van nader onderzoek naar de verkeerskundige werking, de gevolgen voor het onderliggende wegennet en de (financiële) haalbaarheid. Hierna wordt in een afzonderlijke paragraaf nader ingegaan op dit en de later ontvangen planalternatieven (in totaal 3 stuks) van de bewoners van Schadewijk.

2. Evaluatieonderzoek MER

Bij activiteiten die met behulp van een m.e.r. worden voorbereid, bestaat de wettelijke verplichting deze activiteiten te evalueren (artikel 7.39 Wet milieubeheer). Een evaluatieonderzoek heeft in het algemeen tot doel leemten in kennis op te vullen, het vergelijken van de daadwerkelijke milieugevolgen met de in het MER voorspelde gevolgen en het waarborgen dat met de activiteiten de doelstellingen (volgens de gehanteerde uitgangspunten) worden gerealiseerd.

Voor het vaststellen van het bestemmingsplan N329 bestaan op basis van het uitgevoerde MER geen essentiële leemten in kennis. Uiteraard zijn ook wij benieuwd naar de effecten die optreden na de beoogde reconstructie van de N329. Dat geldt niet alleen vanwege de hoge investeringen die in deze reconstructie worden gedaan, maar vooral ook vanwege de mogelijke extra (positieve) effecten die kunnen optreden door de maatregelen in het kader van de “Weg van de Toekomst”.

In verband hiermee zullen wij dan ook binnen 5 jaar nadat de weg is gereconstrueerd het eindresultaat monitoren op de volgende onderdelen:

- de verkeersintensiteiten en de verkeersafwikkeling op de N329 en het onderliggende wegennet;
- de geluidbelasting op de aan de N329 gelegen relevante woningen;
- de flora en fauna in het zuidelijke wegvak, vooral de effecten als gevolg van de aanleg van de faunavoorzieningen;

- de effecten op het oppervlaktewater en het grondwater, waar ter uitvoering van de waterparagraaf van het bestemmingsplan en voorafgaand aan de reconstructie al onderzoek naar wordt gedaan.

Tijdens de reconstructie zal monitoring worden gedaan naar de archeologische waarden en alle andere effecten die tengevolge van de uitvoering kunnen optreden. In het bijzonder zijn dat de bereikbaarheid en de verkeerskundige effecten op het onderliggende wegennet.

3. Notitie inspraak en overleg op voorontwerp bestemmingsplan N329 (december 2009).

Op het voorontwerpbestemmingsplan N329 heeft in combinatie met het MER in de periode van 9 april 2009 tot en met 20 mei 2009 inspraak (op basis van de Inspraakverordening) en overleg (op basis van artikel 3.1.1 Besluit ruimtelijke ordening) plaatsgevonden. De ontvangen reacties en het antwoord daarop zijn vervat in de Notitie inspraak en overleg van december 2009 (Bijlagenrapport deel 1 behorende bij het ontwerpbestemmingsplan N329).

In totaal zijn 7 inspraakreacties ontvangen en hebben 6 adviseurs inhoudelijk op het voorontwerpbestemmingsplan gereageerd. De verwerking van de inspraakreacties heeft enige tijd geduurd als gevolg van de ontwikkelingen rond het goederenspoor naar Elzenburg en het ontvangen alternatief planvoorstel van de bewoners van Schadewijk voor het kruispunt Osseweg/N329/Berghemseweg.

Vanwege de reactivering van het goederenspoor is een nieuw akoestisch onderzoek uitgevoerd, waarin de (gecumuleerde) geluideffecten van spoor en N329 zijn beoordeeld.

Met betrekking tot het alternatief planvoorstel van de bewoners is onderzoek gedaan naar de verkeerskundige werking, de gevolgen en de meerkosten van de door de bewoners van Schadewijk voorgestelde oplossing.

Over het oplossen van het waterbezwaar van de N329, de wateroverlast rond het knooppunt Paalgraven en de waterparagraaf voor het bestemmingsplan N329 is overeenstemming bereikt met het waterschap.

Met de Brandweer heeft overleg plaatsgevonden over haar advies, in het bijzonder waar het betreft de brandveiligheidseisen die worden verlangd in de vorm van secundaire blusvoorzieningen langs de N329. Momenteel wordt een inventarisatie gemaakt van de kwetsbare objecten (waaronder Naaldhof, Woonboulevard, Schadewijk) en de locaties langs de N329 waar gevaarlijke stoffen worden opgeslagen. Aan de hand van die uitkomsten wordt beoordeeld welke (blus)voorzieningen daarbij horen (op basis van LPG vervoer), wat dit voor het plan betekent en in hoeverre deze ook (financieel) haalbaar zijn.

Andere reacties uit inspraak en overleg hebben niet geleid tot (ingrijpende) wijzigingen van het voorontwerpbestemmingsplan. Wel zijn nog ambtshalve aanpassingen in ontwerpbestemmingsplan doorgevoerd, waaronder voorschriften met betrekking tot geluidwerende voorzieningen nabij Schadewijk, bouw- en aanlegvoorschriften voor

maatregelen “Weg van de Toekomst” en een wijzigingsbevoegdheid met betrekking tot een eventuele grootwildtunnel in het zuidelijke wegvak.

4. Nota zienswijzen en wijzigingen op ontwerp bestemmingsplan N329 (maart 2010)

Het ontwerpbestemmingsplan N329 heeft gedurende de periode van 7 januari tot en met 17 februari 2010 ter inzage gelegen voor het indienen van zienswijzen. Gedurende deze periode zijn in totaal 56 schriftelijke zienswijzen, waarvan een groot aantal gezamenlijk, ingediend. Van de mogelijkheid tot het indienen van mondelinge zienswijzen is geen gebruik gemaakt. Alle zienswijzen zijn binnen de vereiste periode ingediend en ontvankelijk. Voor een samenvatting van de ontvangen zienswijzen en onze specifieke reactie daarop wordt verwezen naar de betreffende Nota zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan N329 – Oss – 2010 die is bijgevoegd. Hierna zal meer algemeen op de meest relevante onderdelen van de zienswijzen, die ook tijdens de inspraak een belangrijk issue vormden, worden ingegaan.

In het hoofdstuk ‘goederenspoor Elzenburg’ geven wij ook de laatste informatie die wij hebben over de juridische regelingen, die voor geluidhinder wel en niet van toepassing zijn op dit goederenspoor. In de versie van ons voorstel van 30 maart 2010 en in de Nota zienswijzen en wijzigingen is nog de informatie verwerkt, dat als gevolg van de aanwijzing tot hoofdspoorweg de Wet geluidhinder op het goederenspoor van toepassing is en niet meer de APV. Dat blijkt niet zo te zijn en die nieuwe informatie is nu verwerkt in dit voorstel. Zie hiervoor verder het hoofdstuk ‘goederenspoor Elzenburg’.

5. Planalternatieven bewoners Schadewijk

Een aantal bewoners van Schadewijk is het vanaf de aanvaardingsprocedure van het MER door de gemeenteraad (26 maart 2009) niet eens met het planontwerp van de gemeente voor een gelijkvloerse kruising Berghemseweg/N329/Osseweg. Om die reden hebben zij in de loop van de tijd in totaal drie alternatieven ingediend voor het wegvak langs hun woonwijk, namelijk een voorstel voor een verdiepte aanleg van de N329 van spoor tot aan de Singel 40-45 (planalternatief 1), een voorstel voor een ongelijkvloerse kruising, waarbij de Osseweg/Berghemseweg onder de N329 doorgaat door het wijzigen van de fietstunnel in een autotunnel (voor personenauto's) met een parallelweg naar de Singel 40-45 (planalternatief 2) en een voorstel waarbij sprake is van een volwaardige tunnel (voor hulpdiensten) en een T-kruising op de N329 direct ten noorden van deze tunnel (planalternatief 3).

Planalternatief 1 was een reactie op het verkeerskundig ontwerp behorend bij het MER. Dit is in maart 2009 met uw instemming afgewezen in het kader van de aanvaardingsprocedure van het MER.

Planalternatief 2 is in het kader van de inspraak op het voorontwerpbestemmingsplan beoordeeld en afgewogen tegen het toen al verder geoptimaliseerde plan van de gemeente voor

dit kruispunt. De analyse en beoordeling daarvan zijn opgenomen in een separate rapportage hierover van 14 december 2009 die onderdeel vormt van de bijlagen behorende bij het ontwerpbestemmingsplan.

Planalternatief 3 is ingediend in de periode dat het ontwerpbestemmingsplan is besproken met de betrokken wijk- en dorpsraad en de raadscommissie WOM op 21 en 27 januari 2010. Dit is eveneens afgewogen tegen het geoptimaliseerde plan van de gemeente.

Aangezien de bewoners in hun zienswijzen op het ontwerpbestemmingsplan terugkomen op planalternatief 1 en - in reactie op onze afwijzing van planalternatief 2 - nog een planalternatief 3 introduceren, hebben wij alle ingediende planalternatieven voor de overzichtelijkheid en ter vergelijking naast elkaar gezet en opnieuw tegen het licht gehouden. Het resultaat daarvan is weergegeven in een nieuwe, aangevulde en gewijzigde rapportage "Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan - Osseweg - Berghemseweg" van 19 maart 2010. De uitkomsten van deze analyse en beoordeling vormen onze reactie op de zienswijzen van de bewoners van Schadewijk waar het gaat om de keuze van de oplossing en vormgeving van dit bekritiseerde kruispunt en daarmee een integraal onderdeel van de Nota zienswijzen. Hieronder gaan wij kort in op de door de bewoners voorgestelde drie planalternatieven.

Verdiepte aanleg N329 (planalternatief 1)

Dit betreft het verdiept aanleggen van het wegtracé van de spoortunnel tot aan de Singel 40-45, waarbij de N329 onder de Osseweg/Berghemseweg doorgaat. Nog tijdens de aanvaardingsprocedure van het MER is dit alternatief onderzocht. De ongewenste effecten voor het verkeer en met name de hoge meerkosten (toen geraamd op € 18,0 miljoen) van deze oplossing hebben in het voorjaar van 2009 met instemming van de betrokken raadscommissie tot afwijzing van dit voorstel geleid.

Vanwege de recente zienswijzen met betrekking tot een onjuiste interpretatie door de gemeente van dit planalternatief - het door de bewoners bedoelde alternatief betrof een kortere verdiepte ligging dan de gemeente destijds had geïnterpreteerd en berekend - is voor dit planalternatief een nieuwe kostenraming opgesteld. Door deze gewijzigde interpretatie van plan en berekening bedragen de meerkosten van dit alternatief ten opzichte van het gemeentelijke plan op investeringsniveau geen € 18,0 miljoen, maar € 13,5 miljoen.

De thans ingebrachte zienswijzen met betrekking tot dit planalternatief leiden tot geen andere beoordeling en conclusie dan destijds. Dit betekent dat de effecten voor het verkeer van dit alternatief ten opzichte van het gemeentelijke plan deels ongewenst zijn en de meerkosten ervan onaanvaardbaar hoog en niet betaalbaar zijn.

Tunnel kruising Osseweg/Berghemseweg (planalternatief 2)

Het 2^e planalternatief dat als inspraakreactie op het MER en het voorontwerp bestemmingsplan is behandeld, betrof het wijzigen van de voorziene fietstunnel Osseweg/Berghemseweg onder de N329 naar een fiets-/autotunnel met daarbij behorende aanpassingen, waaronder de aanleg van een parallelweg van de Osseweg naar de Singel 40-45.

Het onderzoek dat naar de verkeerskundige werking en gevolgen van dit planalternatief is uitgevoerd, laat zien dat de door de bewoners voorgestelde oplossing technisch wel mogelijk is, maar dat de verkeerskundige werking en gevolgen daarvan onlogisch en ongewenst zijn. De voorgestelde oplossing leidt namelijk tot een afname van het verkeer op het betreffende wegvak van de N329 en een toename van het verkeer op het onderliggende wegennet.

Daarnaast leidt het beoogde alternatief tot ongewenste gevolgen zoals een onsaamhangende wegenstructuur, een tunnel die niet toegankelijk is voor vrachtverkeer, een langere fietstunnel bij de Singel 40-45, nadelen voor het openbaar vervoer en een verminderde bereikbaarheid voor de hulpdiensten.

Om te voorkomen dat de fietstunnel bij de Singel 40-45 met het voorgestelde plan moet worden verlengd, stellen de bewoners voor de parallelweg langs de N329 in oostelijke richting op te schuiven (planalternatief 2b). Ook deze oplossing kent weer nadelen, waaronder het ontstaan van een conflictpunt bij het kruisen van het fietspad.

De meerkosten van dit planalternatief ten opzichte van het geoptimaliseerde gemeentelijke ontwerp bedragen na een kritische herbeoordeling die is uitgevoerd vanwege de hiertegen ontvangen zienswijzen geen € 3,6 miljoen op investeringsniveau zoals eerder geraamd, maar - afhankelijk van de locatie van de parallelweg ten opzichte van de N329 - € 4,9 of € 5,3 miljoen.

Verdiepte tunnel kruising Osseweg/Berghemseweg (planalternatief 3)

Het 3^e planalternatief betreft het wijzigen van de eerder voorgestelde fiets-/autotunnel in een volwaardige tunnel (voor hulpdiensten) met een T-kruising op de N329 aan de noordkant daarvan ter vervanging van de eerder voorgestelde parallelweg van de Osseweg naar de Singel 40-45.

Het onderzoek dat naar deze oplossing is uitgevoerd, laat zien dat de aanleg van een dergelijke tunnel door de grotere diepte en lengte van de tunnelbak tot ongewenste gevolgen ter plaatse van de aansluiting met de Grutto leidt. In genoemd rapport behorende bij de Nota zienswijzen is deze fysieke inpasbaarheid aan de hand van een tekening inzichtelijk gemaakt. Daarnaast geldt ook voor dit alternatief dat de verkeerskundige werking en gevolgen daarvan onlogisch en ongewenst zijn. Ook voor deze oplossing geldt dat het verkeer op het betreffende wegvak van de N329 afneemt en op het onderliggende wegennet toeneemt. Wel vervallen in dit alternatief de nadelen van planalternatief 2 met betrekking tot de (on)toegankelijkheid van de tunnel voor vrachtverkeer, een langere fietstunnel bij de Singel 40-45, de nadelen voor het openbaar vervoer en een verminderde bereikbaarheid voor de hulpdiensten. De meerkosten van dit

planalternatief ten opzichte van het geoptimaliseerde gemeentelijke ontwerp bedragen op investeringsniveau € 5,6 miljoen.

Planalternatieven Schadewijk versus ontsluiting Berghem

Een groot aantal bewoners van de Zevenbergseweg en Osseweg heeft zienswijzen ingediend tegen het steeds drukker worden van de Zevenbergseweg. Zij zijn van mening dat dit niet alleen wordt veroorzaakt door de ontwikkelingen langs deze weg (aanleg woonwijk Piekenhoef), maar ook door de reconstructie van de N329 als die tot een minder aantrekkelijke route van Berghem naar de N329 via de Osseweg leidt. Deze route wordt naar de mening van deze bewoners onaantrekkelijker naarmate de afwikkeling op het kruispunt van de Osseweg/N329, mede onder invloed van het goederenspoor, afneemt.

Deze zienswijzen worden niet bevestigd door de aanvullende verkeersstromenanalyse die is uitgevoerd vanwege de planalternatieven Schadewijk. Daaruit blijkt dat de reconstructie van de N329 volgens het gemeentelijke plan niet van invloed is op de verkeersintensiteit van de Zevenbergseweg. Anders wordt dit bij de planalternatieven van Schadewijk, waarin de aansluiting van de Osseweg op de N329 en dus de route van Berghem naar de N329 via de Osseweg inderdaad minder aantrekkelijk wordt.

Daarnaast voeren genoemde bewoners aan dat de route van en naar Berghem via de Hartog Hartogsingel en Zevenbergseweg aantrekkelijker is dan via de Osseweg, doordat de krappe rotonde bij Berghem vanaf de Osseweg niet door vrachtauto's kan worden genomen. Hoewel deze zienswijze niet direct betrekking heeft op het reconstructieplan van de N329 begrijpen wij deze reactie. De knelpunten die zich bij deze rotonde en de Zevenbergseweg voordoen, kunnen wij niet met de reconstructie van de N329 oplossen. De status van de Zevenbergseweg wordt beoordeeld in het kader van het in voorbereiding zijnde Mobiliteitsplan, terwijl de aanpak van de betreffende rotonde en deze weg is voorzien in het Integraal Uitvoerings Programma (IUP) in 2013. Op dat moment kan de herinrichting van deze weg worden afgestemd op de daarbij behorende status en de dan gereconstrueerde N329.

Draagvlak planalternatieven Schadewijk

Met betrekking tot het draagvlak voor de planalternatieven is geconstateerd, dat niet alle bewoners van Schadewijk met de voorgestelde alternatieven ten opzichte van het gemeentelijke ontwerp kunnen instemmen. Er zijn ook tegenstanders van de voorgestelde oplossingen.

Ook de Wijkraad Schadewijk laat in een afzonderlijke brief van 28 februari 2010 aan ons weten dat zij op basis van de al eerder uitgevoerde analyse en afweging van de planalternatieven moet constateren dat de plannen van de bewoners Schadewijk “onvoldoende overeenstemmen

met algemenere, niet uitsluitend financiële belangen". Op grond daarvan acht de wijkraad de uitvoering van die alternatieven dan ook onwenselijk.

De Dorpsraad Berghem heeft geen officiële schriftelijke reactie op de planalternatieven van Schadewijk gegeven, maar heeft zich in de gesprekken met de bewoners van de Zevenbergseweg achter de zienswijzen van de bewoners van de Zevenbergseweg geschaard.

Conclusie

Op basis van de hierboven genoemde "Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan - Osseweg - Berghemseweg" van 19 maart 2010 concluderen wij dat de ingebrachte zienswijzen met betrekking tot de verschillende planalternatieven van Schadewijk en de toename van het verkeer op de Zevenbergseweg niet leiden tot het wijzigen van het gemeentelijke plan voor de reconstructie van de N329 in het algemeen en het kruispunt Berghemseweg/N329/Osseweg in het bijzonder. De effecten voor het verkeer van de alternatieven zijn ongewenst, een breed maatschappelijke draagvlak daarvoor ontbreekt en de berekende meerkosten daarvan passen niet binnen de economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan.

Wel zullen wij nagaan of de werking van het bekritiseerde kruispunt nog verder kan worden geoptimaliseerd door toevoeging en/of wijziging van rijstroken, maatregelen in het kader van Dynamisch Verkeers Management (DVM), verbetering van de werking van de spoorwegovergang en het eventueel instellen van éénrichtingsverkeer op de Berghemseweg.

6. Goederenspoor Elzenburg

Een aantal bewoners van de Adelaar heeft zienswijzen tegen het ontwerpbestemmingsplan N329 ingediend vanwege de recente reactivering van het goederenspoor naar Elzenburg dat langs hun woningen loopt. Voor onze reactie op de specifieke zienswijzen verwijzen wij u naar de Nota zienswijzen.

Vanwege het belang en de mogelijke ontwikkelingen van dit goederenspoor hebben wij er behoefte aan u, mede in relatie tot de reconstructie van de N329, in een bredere context over het goederenspoor te informeren.

Beleid en gevolgen

Het is een speerpunt van de gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant om het multimodaal goederenvervoer te bevorderen. De uitgangspositie van Oss hierin is door de aanwezigheid van weg, spoor en water in Elzenburg heel sterk. De ontwikkeling die Oss momenteel op het gebied van multimodaal vervoer doormaakt, heeft vanuit de verladers tot verschillende wensen en verzoeken met betrekking tot het goederenspoor geleid. Deze kunnen het plan voor de N329 direct of indirect (fysiek) raken. De keerzijde van deze ontwikkeling is dat de reactivering van

het goederenspoor ook tot overlast en klachten leidt.

Meer ruimte voor extra rangeerspoor

ProRail voorziet in Oss een aanzienlijke groei van het gebruik van het goederenspoor. Daarom denkt zij op korte termijn een extra rangeerspoor op Elzenburg (dit is parallel aan N329) nodig te hebben en aan te leggen tussen de bestaande sporen en de N329 over het traject Kanaalstraat - Merwedestraat. Hierdoor kunnen langere goederentreinen worden samengesteld. ProRail verwacht het overleg hierover met de gemeente in de loop van 2010 te kunnen opstarten.

ProRail vindt ook de rangeercapaciteit bij het station Oss krap. Hiervoor zijn (nog) geen concrete plannen, maar wel 2 opties, namelijk een spoor erbij of bestaande rangeerspooren verlengen en/of verplaatsen. Vanwege de ontwikkelingen rond het station is de 1^e optie ongewenst. De 2^e optie is alleen mogelijk als de spoorovergang Molenweg wordt opgeheven.

De benodigde ruimte voor een extra rangeerspoor is aanwezig zonder dat ter plaatse de N329 hoeft te worden opgeschoven. Voor het planontwerp N329 heeft dit dus geen gevolgen. Op het moment dat het plan concreet is en de gemeente daarvoor een verzoek van ProRail ontvangt, wordt nagegaan op welke wijze dit planologisch mogelijk kan worden gemaakt.

Verlengen goederenspoor in noordelijke richting

Door de Osse Overslag Centrale is het afgelopen jaar op eigen terrein in het spoor geïnvesteerd en het komende jaar wordt een aansluiting van de Boerenbond Deurne verwacht. Dit laatste is mogelijk door het goederenspoor door te trekken over de Merwedestraat naar het terrein van de Boerenbond. De benodigde ruimte voor het verlengen van het goederenspoor in noordelijke richting tot aan de 2^e havenarm is aanwezig. Het betreft overigens gedeeltelijk openbaar spoor. Voor het planontwerp N329 heeft het verlengen geen directe gevolgen. Wel zal daarvoor te zijner tijd een spoorwegovergang aan de Merwedestraat moeten worden aangelegd. De kosten hiervan komen voor rekening van ProRail en/of de Boerenbond.

Het verlengen van het goederenspoor heeft geen gevolgen voor het planontwerp en het bestemmingsplan N329. Die verlenging was al mogelijk in het geldende bestemmingsplan Elzenburg-Noord en zal via het in voorbereiding zijnde nieuwe bestemmingsplan Elzenburg worden bestendigd.

Verlengen tunnelbak van N329 onder het hoofdspoor

Vanuit de verladers is de wens uitgesproken op lange termijn een spoorbocht naar Nijmegen aan te leggen. Naar aanleiding daarvan is ook gevraagd de nu aan te leggen tunnelbak onder het hoofdspoor daarop voor te bereiden. De voorbereidende ingreep (ten behoeve van een later aan te leggen spoorbrug over de N329) is tot nu toe op geen enkele wijze in het plan N329 voorzien. Op basis van het door ProRail opgestelde globale schetsontwerp voor een verlengde tunnelbak is bovendien niet met zekerheid te zeggen dat er geen conflict zal ontstaan met de

kruising Osseweg/Berghemseweg. ProRail ziet een spoorbocht naar Nijmegen overigens pas een functie krijgen als het goederenspoor van/naar Elzenburg wordt geëlektrificeerd. Met een diesellocomotief van en naar Nijmegen rijden wordt afgewezen en is ook op basis van de huidige vergunning voor het emplacement Nijmegen niet toegestaan.

Berekend is dat de spoortunnel N329 door de verlenging € 8,6 miljoen duurder zou worden. ProRail neemt de (voor)investering van een dergelijke verlenging niet voor haar rekening en verwijst daarvoor naar de provincie, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en de gemeente. Het nu al verlengen van deze tunnelbak vergt niet alleen substantiële aanvullende financiële middelen, waarvan het redelijk is dat daarin meerdere partijen bijdragen, maar vraagt ook om een integrale economische, ruimtelijke, technische en financiële afweging. Daarvoor is niet alleen veel meer tijd nodig, maar bij een beoordeling op dit moment blijft altijd sprake van een investering waarvan het niet zeker is dat die in de toekomst rendabel zal zijn. Bovendien is voor deze extra investering geen dekking aanwezig.

Gegeven deze omstandigheden hebben wij er in overleg met de betrokken verlader voor gekozen de verlenging van de tunnelbak niet mee te nemen in de reconstructie N329 en te accepteren dat wanneer te zijner tijd de bocht naar Nijmegen op basis van onderzoek haalbaar is, het aanpassen van de tunnelbak in het totale plan daarvoor mee te nemen. Berekend is dat de aanpassing van deze tunnelzijde dan neerkomt op een mogelijke kapitaalvernietiging van ongeveer € 2,5 miljoen van de huidige investering in de tunnelbak.

Klachten gebruik goederenspoor

Het reactiveren van het goederenspoor, waarvoor de gemeente 2 vergunningen heeft verleend in het kader van de Wet milieubeheer voor de emplacementen in Elzenburg en bij Oss centraal, zou voor de aangrenzende bewoners van Schadewijk tot behoorlijke (nachtelijke) overlast leiden. Het (bestemmings)plan voor de N329 wordt door deze bewoners aangegrepen om te bereiken dat op korte termijn een einde komt aan deze overlast. De reconstructie van de N329 en het reactiveren van het goederenspoor zijn formeel twee gescheiden zaken, maar zijn functioneel wel met elkaar verbonden. Vanwege die functionele relatie benaderen wij beide ontwikkelingen dan ook in combinatie. Dat mag al blijken uit de analyse en beoordeling die wij hebben gedaan van de planalternatieven van de bewoners van Schadewijk en mogelijk nog meer concreet uit het hierna volgende.

De gemeentelijke milieuvergunningen aan ProRail voor de emplacementen bieden geen handvatten om eventuele (geluid)overlast effectief aan te pakken. Vanuit de economische doelstelling en de relatie met de ondernemers (verladers) ligt het ook niet in de rede om meteen via juridische dwang tot beperking van het spoorgebruik te komen als dat al mogelijk zou zijn. Niettemin zijn wij ook verantwoordelijk voor een aanvaardbaar woon- en leefklimaat voor onze inwoners.

Om die reden staan wij een aanpak voor waarbij op basis van overleg en afspraken met ProRail, de vervoerders en de verladers - en zonodig de Inspectie Verkeer en Waterstaat - aan de hand van een pakket aan maatregelen tot afspraken wordt gekomen in het bijzonder met betrekking tot de (akoestische) hinder en de veiligheid van het goederenspoor.

Mocht onze aanpak op basis van overleg niet tot een acceptabele geluids- en veiligheidssituatie rond het goederenspoor leiden, dan kunnen juridische maatregelen op grond van artikel 4.1.5. van de Algemene Plaatselijke Verordening en inzet van de Inspectie van Verkeer en Waterstaat (IVW) waar het betreft de (spoor)veiligheid ons daarbij helpen.

Geluid

In de versie van ons voorstel van 30 maart hebben 2010 hebben wij u geïnformeerd over de nieuwe juridische status van het goederenspoor annex de stamlijn Oss-Elzenburg. Bij koninklijk besluit van 17 oktober 2009 is onder meer deze stamlijn aangewezen tot hoofdspoorweg in de zin van de Spoorwegwet. Wij hadden uit deze aanwijzing de conclusie getrokken, dat daardoor ook wijziging was opgetreden in het juridische regime voor wat betreft het aspect geluidhinder. De Wet geluidhinder kent in artikel 1 (begripsbepalingen) zogenaamde 'hoofdspoorwegen' en dat heeft ons te snel tot de conclusie geleid, dat het geluidsaspect van alle hoofdspoorwegen volledig geregeld zou zijn in die Wet geluidhinder.

Dat blijkt niet juist en die informatie willen wij u niet onthouden en dat is de reden van dit verbeterd voorstel. ProRail heeft in een memo van 1 april 2010 antwoord gegeven op een aantal vragen van ons. Een van die vragen betrof het standpunt van ProRail over een zienswijze inzake geluidsoverlast van de stamlijn. ProRail stelt in het antwoord, dat de Wet geluidhinder niet van toepassing is en dat alleen de APV van toepassing kan zijn voor zover het om geluidhinder gaat. Dat antwoord van ProRail is voor ons direct aanleiding geweest om verder in deze materie te duiken. De memo van 1 april jl. van ProRail hebben wij voor u ter inzage gelegd.

Wij benadrukken, dat dit geen gevolgen heeft voor de inhoud van het bestemmingsplan, voor de beoordeling van de zienswijzen en voor het beleid dat wij willen voeren. Nu de Wet geluidhinder niet van toepassing blijkt, is de juridische situatie voor het bestemmingsplan niet anders dan wij tot voor kort altijd hebben aangegeven. De geluidsoverlast van de stamlijn is geen gevolg van de reconstructie van de N329 en zou zich ook zonder deze reconstructie voordoen. Verder heeft de reconstructie akoestisch gezien geen negatieve gevolgen voor de woonomgeving.

Niettemin willen we ons maximaal inspannen voor een goed woon- en leefklimaat als het gaat om andere aspecten zoals de overlast van de bestaande stamlijn. De bestaande stamlijn krijgt in het bestemmingsplan de bestemming railverkeer zoals die in alle daarvoor geldende bestemmingsplannen ook al is bestemd. Het akoestisch onderzoek naar de cumulatie van

geluid als gevolg van weg, spoor en stamlijn is nog steeds even relevant voor wat betreft conclusies of gangbare geluidsnormen worden overschreden en waar maatregelen gewenst en effectief zijn. Omdat de uitkomsten van het akoestisch onderzoek betwist wordt, zijn gedurende een aantal weken geluidsmetingen ter plaatse uitgevoerd. De uitkomsten daarvan zullen uiteraard worden gebruikt bij de beoordeling van de mate van geluidhinder, het bepalen van de gewenste maatregelen en het overleg daarover met ProRail.

Het nieuwe bestemmingsplan maakt in ieder geval de aanleg van de gewenste geluidsafschermende voorziening bij de Adelaar mogelijk hoewel dat strikt genomen voor de reconstructie van de N329 niet nodig is. Wat ons betreft zal die voorziening als een van de eerste onderdelen van het hele project zo snel mogelijk worden aangelegd. De kosten van aanleg daarvan zijn verdisconteerd in het maatregelenpakket van de Weg van de Toekomst. Dat geldt niet voor het gedeelte bij de Grutto waar geluidwerende voorzieningen door de grotere afstand tot spoor en weg niet nodig en veel minder effectief en doelmatig zijn. De mogelijkheden om bij de Adelaar tot effectieve geluidwerende maatregelen te komen worden momenteel in samenwerking met ProRail en de beheerder van hoogspanningsleiding (Tennet) uitgewerkt. De bewoner van de Adelaar en de wijkraad zullen betrokken worden in de keuze van de oplossing en de verdere uitwerking daarvan.

Voor vrijwel alle maatregelen hebben wij de medewerking of samenwerking met ProRail nodig. Daarom is onze eerste inzet gericht op overleg en afspraken met ProRail. Overleg en afspraken kunnen veel sneller tot resultaat leiden. Dat overleg loopt, maar er zijn nog geen echte afspraken gemaakt. Als blijkt dat afspraken niet voldoende soelaas bieden dan zullen we inzetten op juridische maatregelen. Nu de Wet geluidhinder niet van toepassing is, kunnen we die maatregelen eventueel baseren op de APV, die in artikel 4.1.5 een algemeen verbod voor het veroorzaken van geluidhinder kent. Onze juridische positie ten opzichte van ProRail is voor wat betreft het aspect geluidhinder dus anders dan wij dachten en als informatie in de zienswijzennota hebben opgenomen.

In een bijlage bij dit voorstel is meer te lezen over waarom de Wet geluidhinder op dit moment niet van toepassing is op de stamlijn. De betreffende regelingen zijn complex en worden regelmatig aangepast en mochten conclusies toch weer om verdere nuancering vragen dan zullen we dat laten weten. Onze indruk is dat het aspect geluidhinder van stamlijnen tussen de wal en het schip valt waar het gaat om landelijke geluidhinderregelingen. Wij sluiten nieuwe nuancering de komende tijd zeker niet uit. We hebben navraag gedaan over de juridische situatie op dit moment. Het kan zijn, dat de juridische situatie toch weer wijzigt. Dat zou kunnen zijn, doordat stamlijnen alsnog worden opgenomen op de zonekaart spoorwegen en alsnog onder de zonerende werking van de Wet geluidhinder komen te vallen. Het kan ook zijn, dat de huidige Wet geluidhinder binnenkort op de schop gaat. Aan de Tweede

Kamer is in december 2009 het ontwerp van de Wet Geluidsproductieplafonds aangeboden. Die zal ook fasegewijs betrekking hebben op hoofdspoorwegen. Maar dat brengt geen verandering in de inhoud van het bestemmingsplan en onze inzet voor een goed woon- en leefklimaat.

Er zijn twee zienswijzen ingediend, die betrekking hebben op geluidhinder van de stamlijn. Wij hebben de indieners van deze zienswijzen uiteraard geïnformeerd over de informatie waarover wij na ons voorstel van 30 maart jl. beschikken. Zij hebben dit aangepaste voorstel van ons ontvangen.

Veiligheid

Naar aanleiding van klachten over de veiligheid rond het goederenspoor heeft de vervoerder de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW) ingeschakeld. Dat heeft geleid tot een eigen inventarisatie door IVW van de hele veiligheidssituatie rond het goederenspoor. Op basis daarvan heeft ProRail rechtstreeks van IVW de opdracht gekregen een aantal urgente maatregelen (vóór 9 februari 2010) – zonodig in samenwerking met de gemeente – te treffen. De toen geëiste maatregelen zijn inmiddels ook uitgevoerd en hebben onder andere geleid tot het inzetten van verkeersregelaars bij de spoorwegovergangen.

Om tot afbouw van de inzet van deze verkeersregelaars te komen, heeft IVW ProRail gevraagd aanvullende maatregelen voor de korte termijn te treffen. In verband hiermee hebben wij begin maart het door Movares opgestelde maatregelenplan “Stamlijn Oss Elzenburg, aanpassing voor de korte termijn” d.d. 5 maart 2010 van ProRail ontvangen.

Mogelijk dat dit plan wel tegemoet komt aan de veiligheidseisen (van IVW) voor de korte termijn, maar wat ons betreft voldoet het niet aan de maatregelen die, in het licht van de hiervoor beschreven toekomstige ontwikkelingen, voor de langere termijn mogen worden gesteld. Daarmee voldoet het ook nog niet aan de verwachtingen en afspraken van het recente overleg met ProRail.

Wij zullen er daarom – zonodig en mogelijk met inschakeling van IVW - bij ProRail op aan blijven dringen om met een meer toekomstgericht maatregelenpakket voor het goederenspoor te komen, waarbij niet alleen wordt gekeken naar veiligere spoorwegovergangen, maar ook naar een verbetering van de fysieke infrastructuur (spoorstaven, ballastbed, dwarsliggers e.d.).

Verkeersdoorstroming en spoorwegovergangen

In alle zienswijzen van de bewoners van de Adelaar, de Zevenbergseweg en Osseweg wordt nadrukkelijk de vrees uitgesproken voor het verslechteren van de doorstroming van en naar de N329 ten gevolge van de sluitingen van de spoorwegovergangen van het goederenspoor. Het spreekt voor zich dat bij gelijkvloerse spoorwegovergangen deze hinder nooit kan worden voorkomen. Volgens het analyse rapport van de planalternatieven is de invloed van de

spoorsluitingen op de kruispunten en wegvakken van de N329 niet kritisch in die zin dat het verkeer niet binnen de daarvoor gebruikelijke tijden kan worden afgewikkeld. Dit neemt niet weg dat ook voor ons geldt dat de doorstroming en afwikkeling binnen het gemeentelijke planontwerp maximaal moeten zijn.

Om dit te bereiken, wordt de rijstrookindeling op de betreffende kruispunten waar mogelijk nog verder geoptimaliseerd en worden de mogelijkheden van dynamisch verkeersmanagement (zogenaamde DVM maatregelen) maximaal benut. Voor het kruispunt Berghemseweg/Osseweg geldt nog specifiek de beoordeling van éénrichtingsverkeer op de Berghemseweg.

Daarnaast moet het overleg met ProRail over het goederenspoor ook leiden tot fysieke verbeteringen aan spoor en overweginstallaties, waardoor de sluitingen korter duren.

7. Faunapassages

Naar aanleiding van de aanbeveling van de Commissie MER is onderzoek gedaan naar nut en noodzaak en (financiële) haalbaarheid van faunapassages in het zuidelijke wegvak van de N329. Het daarvan verschenen rapport “Infrastructuur voor dieren N329” van 10 juni 2009 van de provincie Noord-Brabant onderbouwt en rechtvaardigt de aanleg van 1 dassenpassage en minimaal 2 faunatunnels met geleidende rasters.

Aangezien de uitkomst een redelijk standaardoplossing betrof, is in het kader van de “Weg van de toekomst” en op aandringen van de natuurorganisaties meer specifiek onderzoek gedaan naar nut en noodzaak en haalbaarheid van een grootwildpassage. Het daarvan verschenen rapport “Faunapassages in de Weg van de toekomst” van december 2009 onderbouwt en rechtvaardigt onder voorwaarden ook de aanleg van een grootwildtunnel. Die voorwaarden zijn dat de N329 tussen Paalgraven en Oss wordt uitgerasterd met een raster van 1,80 meter hoog, aanloopgebieden worden ingericht en in de zuidelijke geleidingszone (westzijde van de N329) maatregelen worden getroffen die leiden tot een robuuste groencorridor voor groot wild.

Op basis van laatst genoemd rapport hebben Gedeputeerde Staten in februari 2010 besloten aanvullende financiële middelen voor een grootwildpassage beschikbaar te stellen. Dat besluit en de technische beperkingen van een tunnelconstructie (gasleiding, grondwater) waren aanleiding meer specifiek onderzoek te doen naar een grootwildtunnel versus een natuurbrug. Het daarvan verschenen aanvullende rapport “Faunapassages in de Weg van de Toekomst, ecologische onderbouwing faunapassages N329” van maart 2010 bevestigt nogmaals de waarde van een grootwildpassage en spreekt op grond van ecologische motieven een voorkeur uit voor een natuurbrug.

Met bovenstaande uitkomsten ligt er een goede basis om het plan voor een natuurbrug in het zuidelijke wegvak verder uit te werken. Die uitwerking heeft onder andere betrekking op een zorgvuldige landschappelijke inpassing van de natuurbrug en de aanloopgebieden en een

nadere (architectonische) uitwerking van het kunstwerk. Daarnaast moeten gronden worden aangekocht om de aanleg ook daadwerkelijk mogelijk te maken. Door die nog noodzakelijke uitwerking lukt het niet en is het ook om verschillende andere redenen niet mogelijk of gewenst de realisatie van deze voorziening via een rechtstreekse bestemming in het thans voorliggende bestemmingsplan N329 mogelijk te maken.

Op grond van het bovenstaande kiezen wij er daarom voor om voor de natuurbrug op basis van de laatste rapportage en de uitkomsten van de aanvullende werkzaamheden zo spoedig mogelijk een afzonderlijk ontwerpbestemmingsplan op te stellen en in procedure te brengen. De natuurorganisaties hebben voorkeur voor opname van deze voorziening in het bestemmingsplan N329, maar hebben begrip voor deze werkwijze en stemmen daar ook mee in. Om de aanleg van de natuurbrug toch nog binnen de (aanbesteding van de) reconstructie van de N329 te kunnen meenemen, wordt nagegaan of het mogelijk is de bouw van de brug via een functionele omschrijving in de contracten op te nemen.

8. Waterlegger bedrijventerrein De Geer

De bewoners van de Osseweg hebben zienswijzen ingediend tegen het omleggen van de grote watervoerende sloot die langs de bestaande N329 loopt en in het nieuwe plan is voorzien over het tracé van de huidige groenwal op het bedrijventerrein De Geer.

Omlegging van deze afwateringssloot is noodzakelijk, omdat er na reconstructie te weinig ruimte overblijft om te voldoen aan de bij de weg behorende eisen en voorzieningen. Daarom is gezocht naar een andere oplossing. Die is gevonden in het omleggen van de afwateringssloot over het tracé van de huidige groenwal van het bedrijventerrein De Geer Zuid. Deze groenwal moet daarvoor opnieuw worden vorm gegeven en ingericht.

Bij de totstandkoming van het bestemmingsplan De Geer is destijds afgesproken dat er 100 m' tussen de Spaanderstraat en het nieuwe bedrijventerrein zou worden aangehouden en dat de grens van het bedrijventerrein zou worden voorzien van een 25 m' brede groenstrook.

Deze groenstrook is destijds in genoemd bestemmingsplan bestemd als “natuur en landschapsbouw”. Binnen deze bestemming zijn de functies groen en water toegestaan. In de toelichting op het bestemmingsplan is aangegeven dat een deel van deze gronden ook voor waterberging gebruikt kan worden. Het aanleggen van waterhuishoudkundige voorzieningen past binnen het geldende bestemmingsplan. Er is dus voor het herinrichten van deze strook met een afwateringssloot geen aanpassing van het bestemmingsplan nodig. De betreffende groenwal en gronden blijven daarom buiten het bestemmingsplan N329.

In de zienswijze wordt vooral bezwaar gemaakt tegen het verdwijnen van de wal en het afschermend groen. In de nieuwe situatie wordt de wal en de groene inrichting over het hele tracé behouden, maar versmald voor de noodzakelijke afwateringssloot. Van het beoogde

nieuwe dwarsprofiel van deze groenstrook is in de Nota zienswijzen een tekening opgenomen. Het voordeel van deze nieuwe vormgeving en inrichting is dat de variatie in de inrichting en de combinatie van natuurwaarden groter kunnen worden.

Naar aanleiding van overleg op 6 april jl. met de betrokken bewoners wordt samen met het waterschap nagegaan of er op het tracé alternatieve oplossingen mogelijk zijn, waarbij zo veel mogelijk rekening wordt gehouden met de bezwaren van de betrokken bewoners. Zij vragen liefst een ander tracé, als 2^e optie een ondergrondse oplossing en als 3^e optie een zo smal mogelijke sloot. Wij zien geen reëel alternatief voor dit tracé en het is om meerdere redenen niet mogelijk de afwateringssloot achter hun tuinen ondergronds te maken in de vorm van een grote en lange duiker. Gezocht wordt nu naar mogelijkheden om de afwateringssloot smaller te maken en de ruimte voor afschermend groen groter.

9. Weg van de Toekomst

In het reconstructieplan N329 zijn op verschillende manieren en momenten “Weg van de toekomst” maatregelen ingebracht en uitgewerkt. Daarbij is onderscheid gemaakt in een maatregelenpakket 1 (gekoppeld aan de fysieke reconstructie van de weg en de kunstwerken) en een maatregelenpakket 2 (niet gekoppeld aan de fysieke reconstructie).

Maatregelenpakket 1

In de ontwerpopdracht voor de weg en de kunstwerken zijn zes maatregelen opgenomen die als volgt uitwerking in het planontwerp hebben gekregen:

- De energieneutrale exploitatie van de weg is uitgewerkt met een gesloten circuit van energieverbruikende maatregelen en energieleverende maatregelen.
- Het duurzaam verlichtingsplan is uitgewerkt. In het hele plan is energiezuinige LED verlichting toegepast. In het provinciale wegvak is, vanwege de aangrenzende natuur gekozen voor lichtgeleiding in het wegdek. De verlichting is opgenomen in het gesloten circuit voor de energieneutrale weg.
- Er zijn (nog) geen groene afvangers voor fijnstof in het wegontwerp opgenomen. De effectiviteit van deze maatregelen kan niet worden aangetoond. Mogelijk dat hiervoor het groenplan nog wel wordt benut.
- Als DVM maatregelen (Dynamisch Verkeers Management) zijn de optimalisering van verkeerslichten (groen op maat) en tovergroen uitgewerkt. Voor het goed functioneren van tovergroen zijn extra rijstroken in het ontwerp opgenomen.
- Voor het zuidelijke wegvak zijn kleinwildpassages opgenomen en uitgewerkt. Wij streven er naar de beoogde grootwildpassage in de vorm van een natuurbrug te laten plaats vinden op basis van een functionele omschrijving.

- Er zijn verschillende verhardingsconstructies (stil asfalt, energie uit asfalt, lage temperatuur asfalt en traditionele verharding) uitgewerkt. De definitieve keuze van de toe te passen typen moet nog plaatsvinden.

In de Ontwerprichtlijn N329 (lees: het beeldkwaliteitplan) zijn maatregelen benoemd voor de landschappelijke inpassing en uitstraling van de weg. Daarvan zijn de volgende maatregelen in het planontwerp meegenomen:

- De civiele kunstwerken, te weten de spoortunnel, de autotunnel Julianasingel en de drie fietstunnels, worden uitgewerkt op basis van één familie. Voor de natuurbrug dient het al dan niet daarbij aansluiten nog te worden beoordeeld op basis van de landschappelijke inpassing.
- In een eerder stadium is een waterreinigende berm uitgewerkt op basis van de toepassing van olivijn steen. Het ziet er op dit moment naar uit dat vanwege het Bouwstoffenbesluit (toelaatbaarheid als bouwstof) en de kosten de toepassing van een dergelijke waterreinigende berm beperkt zal blijven tot een proefvak.
- Als uitwerking van het Landschapsplan en de Ontwerprichtlijn is een groenplan voor middenberm en zijbermen langs de weg opgesteld. Dat voorziet onder meer in het zoveel mogelijk herplanten van bestaande bomen. De plaats van deze bomen moet nog worden afgestemd op de kabel- en leidingtracés.

Maatregelenpakket 2

In de ideefase zijn ook maatregelen aangedragen die los van de reconstructie kunnen worden uitgewerkt en gerealiseerd. Uitwerking van en besluitvorming over de haalbaarheid en uitvoering hiervan vinden zonodig separaat plaats. Dit betreffen:

- Tankstation van de Toekomst. Hierover heeft een eerste oriënterend gesprek met de betreffende exploitant plaatsgevonden.
- Transferium/mobiliteitsmanagement. Het Brabants Mobiliteits Management (BRAMM) stelt hiervoor een plan van aanpak op. Bekeken wordt of er behoefte is om vóór de start van de werkzaamheden een tijdelijk transferium te realiseren met aanvullende mobiliteitsmaatregelen.
- Educatie/informatiecentrum. In de aanbesteding wordt op basis van een programma van eisen een tijdelijk informatiecentrum over de “Weg van de Toekomst” tijdens de werkzaamheden opgenomen. Daarnaast hebben gesprekken met een aantal partijen om tot een blijvend centrum voor “mobiliteit en educatie” te komen onlangs geleid tot de ondertekening van een intentieovereenkomst.
- Kunst/archeologie. In de kostenraming en budgetten is voor het provinciale wegvak een 1% regeling voor kunst en archeologie van toepassing. De Brabantse kunstorganisatie BKKC heeft meegewerkt aan de Ontwerprichtlijn N329, waarin ook suggesties voor kunst langs

de N329 zijn gedaan. Binnen dat kader zal de BKCC uitwerking geven aan het concreet toepassen van kunst.

- Oplaadpunt elektrische voertuigen. Binnen de ontwikkelingen die momenteel rond het vestigen van elektrische oplaadpunten lopen, zullen de kansen en mogelijkheden voor de N329 worden onderzocht en gegrepen.

Naast het hier aangegeven maatregelenpakket 1 krijgt de markt in de aanbesteding “vrije ruimte” om het plan voor duurzame en innovatieve maatregelen verder aan te vullen en te verbeteren. Het resultaat van de ideeëngeneratie “Weg van de Toekomst” in de vorm van het daarover verschenen Ideeënboek N329 wordt de aannemers als inspiratiebron meegegeven.

In het bestemmingsplan N329 is zoveel als bekend en mogelijk rekening gehouden met “Weg van de Toekomst” maatregelen. Op basis daarvan hebben wij er vertrouwen in dat aanvullende marktideeën daarbinnen ook voldoende ruimte hebben.

10. Grondverwerving en onteigening

Op een aantal locaties langs het tracé van de weg en bij de kunstwerken zijn voor de inrichting van de bermen en de aanleg van de toe- en afritten van de (fiets)tunnels eigendommen (gronden) van derden nodig. De onderhandelingen daarover met de eigenaren en gebruikers lopen al geruime tijd. De verwachting is dat het merendeel van de benodigde gronden minnelijk kan worden verworven en mogelijk in enkele situaties tot onteigening zal leiden. Om te voorkomen dat wij niet tijdig over de benodigde eigendommen kunnen beschikken, hebben wij besloten alle benodigde gronden (om formeel juridische redenen) in een onteigeningsplan op te nemen. Hiervoor zullen u in de loop van het jaar separate voorstellen bereiken.

11. Motorcrosscircuit Nieuw Zevenbergen

De aansluiting van het motorsportcircuit op de N329 is al in een vroeg stadium (startnotitie MER N329) onderwerp van gesprek geweest. Er zijn verschillende ontsluitingsvarianten geschetst om tot (goedkope) gelijkvloerse op- en afritten op de N329 te komen. Vanwege de functie van de weg en de geldende doorstromingseis hebben provincie en gemeente tijdens het MER gezamenlijk geconcludeerd, dat een goede ontsluiting alleen via een ongelijkvloerse oplossing (viaduct) zou kunnen worden bereikt, bij voorkeur gecombineerd met een eventuele tweede ontsluiting van Vorstengrafdonk. Aangezien een dergelijke oplossing ook later en los van de N329 kan worden gerealiseerd en omdat er in die tijd geen enkele duidelijkheid bestond over het voortbestaan en de toekomst van het motorsportcircuit, is in het kader van het MER besloten dit onderdeel los te koppelen van de N329 en niet meer in de verdere planvoorbereiding mee te nemen. Die benadering heeft ook in het toetsingsadvies van de Commissie MER goedkeuring gekregen.

Inmiddels hebben wij op 26 januari 2010 een besluit genomen over het voortbestaan en de toekomst van het motorcrosscircuit. Dit besluit houdt samengevat in dat wij meewerken aan het behoud en de ontwikkeling van het motorsportcircuit op de huidige locatie tot een duurzaam en professioneel regionaal circuit onder de voorwaarden dat:

- de ontsluiting wordt verbeterd, waarbij een ontsluiting door middel van een viaduct over de N329 naar Vorstengrafdonk de meest reële optie is;
- het sportieve en professionele karakter van het circuit wordt versterkt;
- het circuit niet meer milieuruimte mag innemen en de geluidssituatie aanmerkelijk wordt verbeterd;
- integraal wordt ingespeeld op de duurzaamheidagenda van de gemeente en aansluiting wordt gezocht bij de “Weg van de Toekomst”;
- het groene karakter van het omliggende gebied en ook de locatie zelf worden versterkt;
- de provincie en omliggende gemeenten bereid zijn hun medewerking te verlenen en mee te investeren in de herontwikkeling van het circuit.

Als er vóór 1 juli 2011 een uitgewerkt ontwikkelingsplan voor het circuit ligt dat aan deze voorwaarden voldoet, zullen wij het daarvoor benodigde bestemmingsplan herzien, de lopende pachtovereenkomst met de stichting verlengen en bevorderen dat de benodigde milieuvergunningen worden verleend.

De relatie van het motorsportcircuit met de N329 is de ontsluiting. In het licht van de eerdere keuze bij het MER en ons recente besluit over het circuit is het logisch dat deze ontsluiting geen onderdeel uitmaakt van het reconstructieplan en het bestemmingsplan voor de N329, maar te zijner tijd onderdeel wordt van het te herziene (bestemmings)plan voor het circuit.

12. Economische uitvoerbaarheid

Algemeen

De economische uitvoerbaarheid van het bestemmingsplan N329 is zowel ten aanzien van de investering als de exploitatie gegarandeerd. Via de gemeente Oss, de provincie Noord-Brabant en de ministeries van Economische zaken en Verkeer en Waterstaat is een investering met een totaal bedrag van afgerond € 82,5 miljoen volledig afgedekt. Dit is exclusief de € 3,0 miljoen die de provincie onlangs beschikbaar heeft gesteld voor de aanleg van een grootwildpassage in het zuidelijk wegvak, waarvoor dus een afzonderlijk bestemmingsplan (met financiële onderbouwing) volgt. Hieronder volgt een globaal overzicht van de investeringen, de jaarlijkse exploitatiekosten, de dekking daarvan en de risico's. Tot slot hebben wij het (belang van het) project afgezet tegen de mogelijke bezuinigingen waarmee de gemeente en de provincie te maken krijgen.

Investerings en dekking

Volgens de laatste inzichten worden de kosten van het ontwerp volgens de huidige scope en de geselecteerde maatregelen “Weg van de Toekomst” (maatregelenpakket 1) geraamd op € 80,0 miljoen. Daarnaast resteert nog € 2,5 miljoen voor maatregelenpakket 2.

De totale investering wordt volgens onderstaande verdeling gedragen door:

Gemeente	€ 30,5
Provincie (BDU en andere middelen)	€ 25,3
Provincie SPODO	€ 12,1
Ministerie Verkeer en Waterstaat SPODO	€ 12,1
Ministerie Economische Zaken	€ 2,5
Totaal	€ 82,5

Door toevoeging van de status “Weg van de Toekomst” is de investering in de N329 aanmerkelijk toegenomen ten opzichte van het oorspronkelijke gemeentelijke en provinciale reconstructieplan. Door een aanzienlijk hogere bijdrage van de provincie en het verkrijgen van subsidies van twee ministeries (Economische Zaken en Verkeer en Waterstaat) is de aanleg van de “Weg van de Toekomst” in Oss haalbaar zonder dat de oorspronkelijke gemeentelijke bijdrage van € 30,5 miljoen in de totale investering behoeft te worden verhoogd.

Wij stellen u voor het totale investeringskrediet voor de N329 vast te stellen op € 82,5 miljoen en de gemeentelijke bijdrage hierin van € 30,5 miljoen voor € 8,3 miljoen ten laste te brengen van de algemene dienst en voor € 22,2 miljoen ten laste van het grondbedrijf die via de opslag en afdracht van € 25,50 per m2 verkocht bedrijventerrein in de Reserve N329 wordt gestort.

In aansluiting op de intentieovereenkomst tussen de gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant van juni 2008 zal binnenkort de uitvoeringsovereenkomst worden ondertekend. Daarin zijn ook de afspraken en het aanvullende provinciale budget voor de grootwildpassage vastgelegd.

Dat geldt ook voor de samenwerking tussen ProRail en de gemeente. De werkzaamheden die ProRail in opdracht van de gemeente heeft uitbesteed voor de spoorgerelateerde werken vinden plaats op basis van door de gemeente verstrekte financiële garanties. Deze garanties krijgen een vervolg in een uitvoerings- en beheerovereenkomst. Ook deze zal in de loop van 2010 worden ondertekend.

De bijdragen van de ministeries zijn vastgelegd in twee subsidiebeschikkingen. Zodra het project daarvoor aan de voorwaarden voldoet, zullen de eerste voorschotten op de TOPPER subsidie worden gevraagd. De termijnontvangsten van de SPODO subsidie zijn inmiddels gestart.

Aanvullend worden nog subsidieaanvragen voorbereid in het kader van Stimulus en Mooi Nederland. In de oriëntatiefase is een Stimulus aanvraag kansrijk geacht. Door het tijdelijk sluiten en de hernieuwde openstelling van deze regeling is de kans op het honoreren van deze aanvraag uiterst onzeker.

De aanvraag Mooi Nederland betreft een (concurrerende) tender. Gezien het unieke van het plan “Weg van de Toekomst” vinden wij het ook om reden van imago en het uitdragen van het concept de moeite waard aan deze competitie mee te doen.

Jaarlijkse kosten

De toename van de jaarlijkse kosten voor beheer en onderhoud van het gemeentelijke wegvak, inclusief de beheerkosten van de spooronderdoorgang door ProRail, in de nieuwe situatie is (voorlopig) geraamd op € 314.000, = .

Wij stellen u voor de (voorlopige) jaarlijkse toename van de exploitatiekosten met € 314.000,= voor het gemeentelijke wegvak als een 30 ontwikkeling op te nemen en deze vanaf 2013 te voorzien in de gemeentelijke begroting.

Ook de jaarlijkse beheerkosten voor het provinciaal wegvak zullen vanwege de verdubbeling en één aansluiting op de ongelijkvloerse kruising Julianasingel toenemen. Deze worden in de provinciale begroting voorzien.

Risico's

De risico's op het totale project worden voortdurend tegen het licht gehouden (monitoring). Het meest actuele risicodossier is van februari 2010. Op basis daarvan en de meest recente inzichten is in deze fase van de voorbereiding sprake van een verantwoorde investering en exploitatie. Indien in de loop van het verdere proces risico's worden vastgesteld waar geen of onvoldoende beheersmaatregelen tegenover staan, kunnen op dat moment de projectorganisatie en/of de respectievelijke colleges alsnog besluiten de aanbesteding op te schorten.

Geen exploitatieplan nodig

Aangezien het bestemmingsplan niet voorziet in een bouwplan zoals bedoeld in het hoofdstuk grondexploitatie van de Wet ruimtelijke ordening is de vaststelling van een bijbehorend exploitatieplan om kosten op derden te verhalen niet aan de orde. In het door u te nemen besluit met betrekking tot het vaststellen van het bestemmingsplan is dit expliciet verwoord.

Investeren versus bezuinigen

Als gevolg van de kredietcrisis en economische recessie worden ook gemeente en provincie geconfronteerd met noodzakelijke bezuinigingen. In het kader van de inventarisatie van bezuinigingsmogelijkheden is ook de reconstructie van N329 nadrukkelijk tegen het licht gehouden. Op basis daarvan concluderen wij dat wij op de ingeslagen weg met het project

verder willen zonder op de investering te bezuinigen. Wij hebben daarbij de volgende afwegingen gemaakt.

Maatschappelijk belang

De reconstructie van de N329 mag worden beschouwd als een (infrastructurele) maatregel van een groot maatschappelijk nut en noodzaak. De huidige weg vormt een groot knelpunt in de bereikbaarheid van het stadscentrum en de bedrijventerreinen. Het zijn juist die locaties die de economische motor van Oss vormen. Daarnaast verbetert een reconstructie de uitgangspositie van Oss waar het gaat om multimodaal vervoer.

Economische structuur

De veelzijdigheid van de economische structuur van Oss is met het oog op (de instandhouding van) werkgelegenheid van groot belang. Via een voorwaardenscheppend beleid en daarop gebaseerde maatregelen kan de (gemeentelijke) overheid daaraan een belangrijke bijdrage leveren. Juist in deze tijd van economische tegenwind mag het bedrijfsleven dit ook van de overheid verlangen. Dit project kan daar een aanzienlijke bijdrage aan leveren.

Bijdrage werkgelegenheid/arbeidsmarkt

Naast de hierboven genoemde (indirecte) werkgelegenheidseffecten draagt de uitvoering van een project met een dergelijk investeringsvolume ook aanmerkelijk bij aan de directe werkgelegenheid in een aantal sectoren (grond-, weg- en waterbouw, betonsector en toeleverende bedrijven). Daarnaast is het de bedoeling dat het project via leerlingbouwplaatsen een bijdrage levert aan de instroom en opleiding van nieuw personeel in deze sectoren.

(Regionale) samenwerking

De reconstructie van de N329 is een samenwerkingsproject met de provincie Noord-Brabant. Het aanvankelijke reconstructieplan is sinds medio 2008 opgeschaald met de provinciale proeftuinstatus 'Weg van de Toekomst'. Inmiddels heeft deze status via een intensief proces ook tot concrete inhoud en maatregelen geleid, zowel gekoppeld aan als los van de reconstructie. Met betrekking tot die laatste categorie (maatregelenpakket 2) willen wij het concept van een "mobiliteitscentrum" voor de regio Noordoost-Brabant met Oss als kerngebied, waarvoor recent een intentieovereenkomst is ondertekend, graag een kans geven.

Subsidies

De toegekende subsidies zijn aan voorwaarden en/of cofinanciering gebonden. Dit betekent dat als de gemeente haar financiële bijdrage in het project vermindert, ook de uiteindelijke subsidies zullen afnemen. Juist de toegekende subsidies stellen ons in staat zonder verhoging van de oorspronkelijke gemeentelijke financiële inbreng het plan uit te voeren. Een dergelijk kans zal zich niet nog een keer voordoen.

Marktomstandigheden

Het is bekend dat op dit moment sprake is van een krapte aan opdrachten in de grond-, weg- en waterbouw en de betonsector. Bij een aanbesteding van de reconstructie in 2010 kan dit voor de provincie en de gemeente als opdrachtgevers direct voordeel opleveren (financieel of via innovatieve en duurzame maatregelen).

13. Bestemmingsplan N329

Inhoud op specifieke onderdelen

Het ontwerpbestemmingsplan N329 - Oss - 2010 wordt u hierbij overeenkomstig de voor de reconstructie van de N329 opgestelde planning ter vaststelling aangeboden. Met betrekking tot de hiervoor besproken onderdelen, waarbij rekening is gehouden met de relevante zienswijzen en ambtshalve aanpassingen, ziet dit er samenvattend als volgt uit:

- De thans bekende en voorziene maatregelen in het kader van de “Weg van de Toekomst” worden binnen aangegeven normen mogelijk gemaakt.
- De ontvangen planalternatieven van Schadewijk worden niet mogelijk gemaakt.
- De geluidwerende voorzieningen bij Schadewijk worden mogelijk gemaakt voor het gedeelte Adelaar.
- Het verlengen van de spoortunnelbak is niet opportuun. Het aanbrengen van een extra opstelspoor en het verlengen van het goederenspoor in noordelijke richting passen binnen de geldende bestemmingsplannen of worden binnen het nieuwe bestemmingsplan Elzenburg mogelijk gemaakt.
- De ontsluiting van het motorsportcircuit Nieuw Zevenbergen wordt niet mogelijk gemaakt.
- De aanleg van kleinwildtunnels wordt direct mogelijk gemaakt. Op de aanleg van een grootwildpassage wordt geanticipeerd, maar deze wordt eerst via een afzonderlijk bestemmingsplan mogelijk gemaakt.
- Het bestemmingsplan is aangevuld met de resultaten van de recente onderzoeken met betrekking tot de faunapassages en externe veiligheid en is waar nodig inhoudelijk en juridisch verbeterd en gecorrigeerd.
- Het bestemmingsplan is (na vaststelling door de raad) de basis voor het verkrijgen van een onteigeningstitel.
- De maatschappelijke uitvoerbaarheid is in voldoende mate aangetoond en de economische (financiële) uitvoerbaarheid is gegarandeerd.

Vervolg

Om tot tijdige afgifte van de benodigde bouwvergunningen voor de kunstwerken te kunnen komen, de onteigening te kunnen opstarten en vervolgen en de juridische risico's met betrekking tot de aanbesteding en gunning tot een minimum te beperken, is een bestemmingsplan met rechtskracht op korte termijn noodzakelijk.

Het door u vastgestelde bestemmingsplan wordt op de gebruikelijke wijze gepubliceerd. De afgelopen periode hebben over het reconstructieplan en het bestemmingsplan vele en verschillende informatie- en inspraakbijeenkomsten plaatsgevonden. Wij hebben daarmee niet alleen aan onze informatie- en inspraakverplichtingen willen voldoen, maar ook een zo breed mogelijk maatschappelijk draagvlak voor het plan willen creëren. Hoewel wij daarbij niet aan alle wensen zijn tegemoet gekomen, hebben wij er voldoende vertrouwen in dat het bestemmingsplan juridisch mogelijk maakt wat maatschappelijk wordt gedragen. Mocht het vastgestelde bestemmingsplan niettemin tot beroep leiden, dan hebben wij op basis van alle relevante informatie en afwegingen ook alle vertrouwen in een goede afloop daarvan.

Bekendmaking vaststelling

Het bestemmingsplan wordt met een aantal wijzigingen vastgesteld ten opzichte van het ontwerp, zoals dat ter visie heeft gelegen. De Wet ruimtelijke ordening bepaalt in zo'n geval dat de bekendmaking van de vaststelling zes weken na het raadsbesluit moet plaatsvinden. Gedeputeerde Staten en de Inspectie Vrom hebben dan de tijd om de wijzigingen te beoordelen en daar zo nodig tegen op te treden.

Als de wijzigingen echter geen betrekking hebben op nationale of provinciale belangen of daarmee in overeenstemming zijn, dan is het tijdverlies om zes weken met publiceren te moeten wachten. Daarom hebben rijk en provincie de praktische afspraak gemaakt, dat een bestemmingsplan toch eerder na vaststelling door de gemeenteraad bekend gemaakt kan worden als Gedeputeerde Staten en de Inspectie Vrom vooraf verklaren daartegen geen bezwaar te hebben. Het verzoek daartoe moet dan ook met zoveel woorden in het raadsbesluit zijn opgenomen.

Ons inziens zijn er in dit geval voor de provincie en de inspectie geen redenen om bezwaar tegen de wijzigingen ten opzichte van het ontwerpbestemmingsplan N329 te hebben. Beide hebben eerder ook ingestemd met het ontwerpbestemmingsplan. Vanwege de tijdwinst stellen wij u voor om, onder de voorwaarde dat de daarvoor vereiste verklaringen van geen bezwaar worden afgegeven, te besluiten tot eerdere publicatie van het bestemmingsplan N329.

14. Tot slot

De N329 "Weg van de Toekomst" móe(s)t meer zijn en is ook duidelijk meer dan een standaard reconstructie van een dergelijke weg. Het is echter een illusie te denken dat onder die noemer "alles" kan en moet worden opgelost. Wij constateren dat in de opinievorming vooral de nadruk ligt op enkele onderdelen van het plan en de naaste omgeving van het plangebied en minder op de beoogde doelstellingen en voordelen van de reconstructie zoals doorstroming, bereikbaarheid, economie, verkeersveiligheid, voorzieningen voor langzaam verkeer en dergelijke.

Wij zijn van mening dat de binnen en buiten de inspraak- en zienswijzenprocedure aangedragen zaken als de planalternatieven van Schadewijk, overlast van het goederenspoor, het drukker worden van de Zevenbergseweg, landschappelijke veranderingen als gevolg van het omleggen van waterlopen, de ontsluiting van het motorcrosscircuit en dergelijke heel zorgvuldig zijn geanalyseerd en beoordeeld.

15. Voorstel

Wij stellen u voor in te stemmen met de inhoud van dit voorstel en te besluiten tot vaststelling van het bestemmingsplan N329 - Oss - 2010 conform bijgaand ontwerpbesluit en bijbehorende stukken.

Burgemeester en wethouders van Oss,

De secretaris,	De burgemeester,
drs. M.J.H. van Schaijk	H.W.M. Klitsie.

Coll:

Bijlage bij voorstel d.d. 20 april 2010 inzake vaststelling bestemmingsplan N329 - Oss- 2010
Onderwerp: Wet geluidhinder en de stamlijn Oss-Elzenburg

Het onderwerp van deze bijlage is uitleg waarom de Wet geluidhinder niet van toepassing is op de stamlijn Oss-Elzenburg ondanks de recente statuswijziging naar hoofdspoorweg in de zin van de Spoorwegwet.

Die uitleg heeft betrekking op meerdere wettelijke regelingen, die naar elkaar verwijzen en die samen een behoorlijke complex geheel vormen.

De wettelijke regelingen zijn:

- de Wet Geluidhinder;
- de Spoorwegwet;
- de Regeling zonekaart spoorwegen;
- het Besluit aanwijzing hoofdspoorwegen in verband met de aanwijzing van stamlijnen als hoofdspoorwegen van 17 oktober 2009;
- het Besluit geluidhinder;
- het Besluit omgevingslawaaï.

Gezoneerde spoorwegen in de zin van de Wet geluidhinder

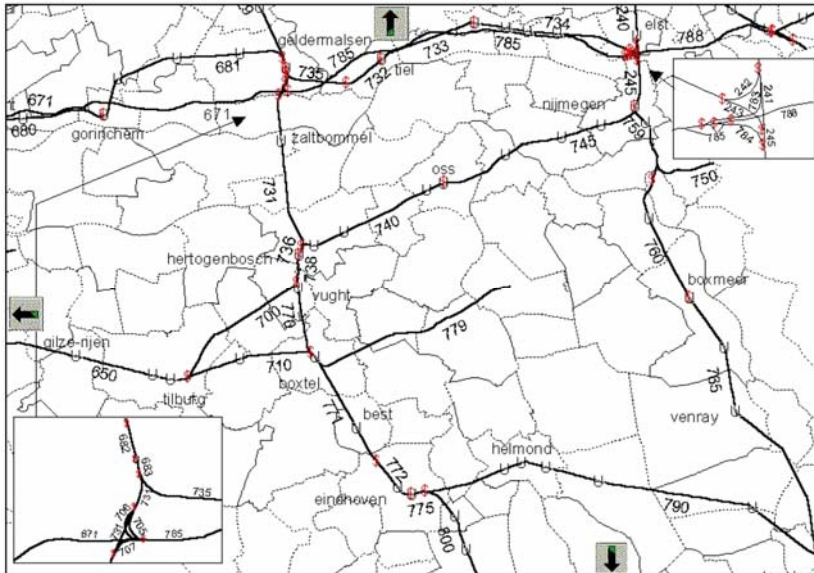
De Wet geluidhinder bepaalt in artikel 1 (begripsbepalingen) wat deze wet onder een spoorweg verstaat: "spoorweg als bedoeld in artikel 1 van de Spoorwegwet, voor zover deze is aangegeven op een bij of krachtens deze wet vastgestelde kaart".

De staatssecretaris van Vrom heeft bij besluit van 25 januari 2007 (nr. LMV 2007005931) die kaart vastgesteld. Alleen de op deze kaart getekende spoorwegen zijn spoorwegen in de zin van de Wet Geluidhinder. Uit de toelichting bij dit besluit (genaamd: Regeling zonekaart spoorwegen) citeren wij het volgende:

Het Besluit geluidhinder is van toepassing op de spoorwegen die zijn opgenomen in de bijlage opgenomen kaart. Bij vaststelling of herziening van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de zone worden na een ingesteld akoestisch onderzoek de bepalingen van het Besluit geluidhinder in acht genomen. Bij aanleg of wijziging van een spoorweg wordt het onderzoek naar de effecten binnen de zone en de eventueel te treffen maatregelen, door de spoorwegexploitant (Prorail) uitgevoerd. Uitgangspunt voor vermelding op de kaart is dat alle spoorlijnen waarop daadwerkelijk spoorverkeer plaatsvindt of naar verwachting zal (kunnen) plaatsvinden opgenomen zijn. Voor lijnen die niet zijn opgenomen, is het Besluit geluidhinder niet van toepassing. Zo hoeft bij het opnemen van nieuwe woningen in een bestemmingsplan in de nabijheid van een niet-gezoneerde lijn geen akoestisch onderzoek plaats te vinden en is er dus geen toetsing aan het Besluit geluidhinder. Ingevolge artikel 1.4 van het Besluit

geluidhinder zijn behalve de betrokken spoorwegen ook de daarbij behorende zones aangegeven op de kaart.

De volgende tekening bevat de spoorwegen in de omgeving van de gemeente Oss, die op deze kaart staan.



Deze regeling betekent, dat alleen de spoorlijn Den Bosch - Nijmegen, die dwars door Oss loopt, een zone heeft als bedoeld in de Wet geluidhinder. De stamlijn Oss-Elzenburg heeft dus geen geluidszone en het Besluit geluidhinder is niet van toepassing. In dat besluit wordt geregeld of en welke nieuwe geluidgevoelige bestemmingen rond bestaande spoorwegen mogelijk zijn en hoe geluidsproblemen rond bestaande gezoneerde spoorwegen opgelost moeten worden.

De aanwijzing van stamlijnen tot hoofdspoorweg.

Met bovenstaande is nog niet alles rond spoorwegen, de Spoorwegwet en de Wet geluidhinder gezegd. Immers de Wet geluidhinder kent ook het begrip 'hoofdspoorweg', dat op het eerste gezicht van hoger orde lijkt dan 'spoorweg' en zo snel tot verkeerde conclusies kan leiden.

De Wet geluidhinder definieert in artikel 1 een hoofdspoorweg als: 'krachtens artikel 2 van de Spoorwegwet aangewezen hoofdspoorweg, niet zijnde een spoorwegemplacement'.

De Wet geluidhinder verwijst dus naar artikel 2 van de Spoorwegwet.

Dat artikel 2 van de Spoorwegwet bepaalt:

1. Deze wet is van toepassing op de als zodanig bij koninklijk besluit aangewezen hoofdspoorwegen en lokale spoorwegen alsmede op bijzondere spoorwegen.
2. Een spoorweg wordt als hoofdspoorweg aangewezen, indien:

- a. de spoorweg uitsluitend of overwegend bestemd is voor het verrichten van openbaar personenvervoer of goederenvervoer ten behoeve van internationale, nationale of regionale verbindingen en
- b. de Staat rechthebbende is ten aanzien van de spoorweg.

Bij koninklijk besluit van 17 oktober 2009 is de stamlijn Oss-Elzenburg samen met een groot aantal andere stamlijnen aangewezen als hoofdspoorweg. Deze stamlijn voldoet niet aan het criterium van artikel 2 lid a van de Spoorwegwet, maar de aanwijzing tot hoofdspoorweg van de bestaande stamlijnen berust op artikel 124 van de Spoorwegwet.

Dat artikel 124 Spoorwegwet bepaalt:

1. In afwijking van artikel 2, tweede en vijfde lid, kunnen spoorwegen als hoofdspoorwegen worden aangewezen, indien deze spoorwegen rechtstreeks of middellijk in overwegende mate zijn aangelegd op kosten van het Rijk en naar het oordeel van Onze Minister voldoende is komen vast te staan dat gedurende de periode van twee jaar voorafgaand aan de datum van inwerkingtreding van artikel 2, tweede lid deze spoorwegen door Railinfrabeheer b.v., gevestigd te Utrecht, werden onderhouden.
2. Tot 1 januari 2010 kunnen in afwijking van artikel 2, tweede en vijfde lid, spoorwegen als hoofdspoorwegen worden aangewezen, indien Railinfrabeheer b.v., of Railinfratrust b.v., gevestigd te Utrecht, of hun rechtsopvolger rechthebbende is ten aanzien van deze spoorwegen.

Aan een toelichting op dat artikel 124 ontlelen wij het volgende:

Op grond van artikel 124 lid 2 kunnen stamlijnen (lijnen die meerdere ondernemingen in industrieterreinen of in havengebieden ontsluiten) worden aangewezen als hoofdspoorweg. Die lijnen voldoen echter niet volledig aan de eisen die de Spoorweg stelt aan de bebouwing rond hoofdspoorwegen. Die wet kent wel de mogelijkheid om van een deel van die eisen ontheffing te verlenen. Daaraan zijn echter veel administratieve lasten en beheerlasten verbonden. Het is dan ook wenselijk om voor stamlijnen een omgevingsregime te hanteren dat meer aansluit bij de bestaande praktijk. Daarvoor moet de Spoorwegwet worden aangepast.

Aan de toelichting op het Besluit tot aanwijzing van stamlijnen tot hoofdspoorweg van 17 oktober 2009 ontlelen wij het volgende en daaruit blijkt, dat de Spoorwegwet voor die stamlijnen is aangepast.

Het gevolg van de aanwijzing van de stamlijnen als hoofdspoorweg is dat deze spoorwegen daarmee onder het toepassingsbereik van de Spoorwegwet komen en hiermee de eisen genoemd in de artikelen 19 tot en met 21 van de Spoorwegwet van toepassing zijn. Deze artikelen bepalen dat het verboden is zonder vergunning of ontheffing bepaalde activiteiten binnen de begrenzing en tot een bepaalde afstand buiten de begrenzing van de

hoofdspoorweg te verrichten. Gebleken is dat de begrenzing van 11 meter te streng is voor de stamlijnen. Alvorens stamlijnen aangewezen konden worden als hoofdspoorweg, diende derhalve voor deze spoorwegen een alternatieve begrenzing vastgesteld te worden die aansloot bij de praktijk. Na onderzoeken is gebleken dat de spoorwegveiligheid rondom stamlijnen binnen de begrenzing van 3 meter voldoende gegarandeerd is. Aan artikel 20 van de Spoorwegwet is een vierde lid toegevoegd, dat bepaalt dat de begrenzing van voormalige stamlijnen gevormd wordt door een lijn liggend op een afstand van 3 meter op maaiveldniveau, gemeten vanaf het hart van het buitenste spoor.

Dat betekent, dat door de aanwijzing van de stamlijn tot hoofdspoorweg de regels van de Spoorwegwet voor wat betreft de aanleg, het beheer, de toegankelijkheid, het gebruik en het verkeer over spoorwegen van toepassing zijn geworden en niet meer het verouderde Reglement op de raccordementen van 1966.

Hoofdspoorwegen en het Besluit omgevingslawaaï.

De Wet geluidhinder kent nog een uitvoeringsregeling in de zin van het Besluit omgevingslawaaï. Dat is een regeling, waartoe de Europese richtlijn omgevingslawaaï verplichtte. Wij ontleenen aan de toelichting op dit besluit het volgende.

Conform de richtlijn omgevingslawaaï wordt in hoofdstuk IX van de Wet geluidhinder een systeem van geluidsbelastingkaarten en actieplannen geïntroduceerd voor belangrijke geluidsbronnen (wegen, spoorwegen en burgerluchthavens). De geluidsbelastingkaart voor een belangrijke geluidsbron geeft de geluidssituatie vanwege die betrokken geluidsbron weer in het gebied rond of langs de geluidsbron. Een dergelijke geluidsbelastingkaart moet ingevolge artikel 118 van de Wet geluidhinder – om de vijf jaar – worden opgesteld voor vrijwel alle wegen die vallen onder beheer van Rijkswaterstaat, een groot aantal provinciale wegen, vrijwel alle hoofdspoorwegen in de zin van de nieuwe Spoorwegwet alsmede de luchthaven Schiphol.

Maar niet alle hoofdspoorwegen worden in de geluidsbelastingkaarten en de actieplannen betrokken. Alleen de belangrijke hoofdspoorwegen, d.w.z. hoofdspoorwegen waar meer dan 30.000 maal per jaar een trein passeert. Zie artikel 1 Besluit omgevingslawaaï en artikel 117 Wet geluidhinder.

Onze conclusie is, dat de stamlijn wel hoofdspoorweg is, maar geen gezonde spoorweg in de zin van de Wet Geluidhinder en het Besluit geluidhinder en niet valt onder het bereik van het Besluit omgevingslawaaï.

Nu de geluidhinder van deze stamlijn niet door deze landelijke regelingen wordt geregeld, blijft voor wat betreft geluidhinder de APV over. De conclusie wordt bevestigd door de helpdesk van Infomil, de landelijke vraagbaak op milieugebied.

Artikel 4.1.5 van de APV luidt als volgt:

1. Het is verboden buiten een inrichting in de zin van de Wet milieubeheer toestellen of geluidsapparaten in werking te hebben of handelingen te verrichten op een zodanige wijze dat voor een omwonende of overigens voor de omgeving geluidhinder wordt veroorzaakt.
2. Het college kan van het verbod ontheffing verlenen.
3. Het verbod geldt niet voorzover in het daarin geregelde onderwerp wordt voorzien door artikel 2.4.16, de Wet geluidhinder, de Zondagswet, het Vuurwerkbesluit of de Provinciale milieuverordening.

Dit artikel is duidelijk een vangnetregeling voor vormen van geluidhinder, die niet al geregeld zijn.

Nieuwe wetgeving op het gebied van geluidhinder?

In een bericht van het ministerie van Vrom van 30 oktober 2009 is het volgende te lezen over nieuwe wetgeving op het gebied van geluidhinder: de Wet geluidsproductieplafonds.

De ministerraad heeft op voorstel van minister Cramer van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer ingestemd met de introductie van geluidsproductieplafonds waarmee een maximum wordt gesteld aan de hoeveelheid geluid die een rijksweg of hoofdspoorweg mag produceren. Deze plafonds moeten permanent worden nageleefd. Een daartoe strekkende wetswijziging wordt aan de Tweede Kamer gezonden.

De huidige wetgeving beschermt de burger onvoldoende tegen toename van geluidsoverlast bij groei van het verkeer. Dat komt omdat de regels vooral betrekking hebben op situaties waarin de weg of het spoor wordt gewijzigd. In de praktijk blijkt dat toename van geluid door groei van verkeer nauwelijks aan banden is gelegd. Daar maken de nieuwe regels een einde aan. In plaats van de huidige ingewikkelde regels bij wijzigingen van een weg of spoor komt er één heldere geluidsgrens: het geluidsproductieplafond.

Dit houdt in dat rondom rijkswegen en hoofdspoorwegen maximale geluidwaarden worden vastgelegd. De geluidsproductieplafonds moeten door de beheerder worden nageleefd. In situaties met groei van verkeer zijn dus geluidreducerende maatregelen nodig om overschrijding van de geluidsproductieplafonds te voorkomen. Door dit nieuwe instrument worden circa één miljoen woningen rond rijkswegen en spoorwegen beter beschermd tegen toename van geluidsoverlast.

Mede door de groei van het verkeer in de afgelopen 25 jaar is op veel plaatsen de geluidbelasting te hoog. Gekoppeld aan de nieuwe regels start daarom een omvangrijk programma om de komende tien jaar de hoogst belaste woonsituaties aan te pakken. Ook geldt de verplichting om voor wegen en spoorwegen eens per vijf jaar een geluidsbelastingkaart en actieplan te maken.

Tot zover de informatie van Vrom.

Het wetsvoorstel is in december 2009 aan de Tweede Kamer aangeboden.

Het kan dus zijn, dat in de toekomst met een andere wet over geluidhinder en een systeem van geluidsproductieplafonds een ander regime gaat gelden voor geluidhinder van de stamlijn Oss-Elzenburg. Maar ook dan zal zich weer de vraag voordoen of het gaat om echt alle hoofdspoorwegen of dat toch weer een uitzondering blijft gelden voor stamlijnen.

Burgemeester en wethouders van Oss

20 april 2010

Nota zienswijzen en wijzigingen bestemmingsplan N329 - Oss - 2010

Behorende bij het digitaal bestemmingsplan N329 - Oss - 2010

(geschikt voor ontsluiting via internet)

I BESCHRIJVING BESTEMMINGSPLAN

De gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant willen samen de N329 reconstrueren om zodoende een toekomstvaste, duurzame en verkeersveilige oplossing te geven voor de huidige en toekomstige bereikbaarheidsproblemen op de N329. Het bestemmingsplan N329 - Oss - 2010 maakt deze reconstructie van de N329 mogelijk vanaf het knooppunt Paalgraven tot aan de Nieuwe Waterweg.

II BESCHRIJVING GEVOLGDE PROCEDURE

Ten behoeve van de besluitvorming over het bestemmingsplan is een milieueffectrapport (MER) opgesteld. Het MER brengt de mogelijke gevolgen van de reconstructie van de N329 voor het milieu in beeld en beoogt het milieubelang een volwaardige plaats te geven in de besluitvorming. Het MER is door de gemeenteraad op 26 maart 2009 aanvaardbaar geoordeeld.

Het MER en het voorontwerpbestemmingsplan zijn onderwerp geweest van inspraak en overleg met de wettelijke adviseurs op het gebied van de ruimtelijke ordening. Daarnaast is het MER getoetst door de Commissie voor de milieueffectrapportage (26 juni 2009). De inspraakreacties en de adviezen over het voorontwerpbestemmingsplan zijn gebundeld en beantwoord in een Notitie inspraak en overleg.

Het ontwerpbestemmingsplan heeft met ingang van 7 januari 2010 gedurende zes weken ter inzage gelegen. Er zijn de nodige zienswijzen ingediend, die om beoordeling vragen. Ten behoeve van die beoordeling is nader onderzoek verricht.

In deze nota worden alle zienswijzen beantwoord en wordt aangegeven of ze aanleiding zijn het ontwerpbestemmingsplan aan te passen. In het laatste hoofdstuk worden alle aanpassingen aangegeven, die bij de vaststelling ten opzichte van het ontwerp worden aangebracht.

III OVERZICHT INGEKOMEN ZIENSWIJZEN

Gedurende de periode van tervisielegging zijn 56 zienswijzen ingediend. Alle zienswijzen zijn schriftelijk ingediend. Een aantal zienswijzen is gezamenlijk ingediend. Inhoudelijk gaat het om 11 verschillende zienswijzen.

IV BEOORDELING ONTVANKELIJKHEID ZIENSWIJZEN

Alle brieven zijn ontvangen in de periode van 7 januari tot en met 17 februari 2010 en voldoen aan de vereisten. De zienswijzen zijn allen ontvankelijk.

V SAMENVATTING EN BEOORDELING ZIENSWIJZEN

1.1 Reclamant 1, verzonden 17-01-2010, ingekomen 19-01-2010

1.2 Samenvatting zienswijze

- a. In het vigerende bestemmingsplan is uitgegaan van een verkeersintensiteit van 7.000 mvt/etm en een geluidsniveau van 50 dB. In de nieuwe situatie wordt uitgegaan van een intensiteit van 15.000 mvt/etm. Gesteld wordt dat de geluidsbelasting door de reconstructie niet toeneemt met meer dan 2 dB. In werkelijkheid is het geluidsniveau al fors toegenomen de afgelopen jaren. Met afschermende maatregelen wordt de geluidsbelasting met ten hoogste 3 dB verminderd. Dit is niet hoorbaar.

- b. Er is aanvullend akoestisch onderzoek uitgevoerd naar het geluidseffect van de stamlijn in relatie tot het algehele geluidniveau. Hieruit blijkt in de woonwijk een geluidsniveau van 60-65 dB. In het bestemmingsplan worden geen maatregelen getroffen voor de geluidstoename aan de zijde van De Grutto.
- c. Er zijn geen beperkingen of regels voor het verbindingsspoor (red. de stamlijn) opgenomen in de APV. In de toekomst kunnen gevaarlijke transporten gaan plaatsvinden waarvoor geen beleid is.
- d. Er worden geen maatregelen genomen om overlast en veiligheidsproblemen van het vervoer gevaarlijke stoffen te voorkomen.
- e. Geluidsarm asfalt heeft uitsluitend effect bij snelheden boven de 70 km/u en niet bij maximale snelheid van 60 km/u.

1.3 Beoordeling zienswijze

- a. Evident is dat door de economische groei en de verhoging van de algehele levensstandaard, en daarmee de groei van de mobiliteit in Nederland (autonome groei), er een duidelijke toename op belangrijke verkeersaders zal zijn. In onderhavige situatie - fysieke reconstructie N329 - schrijft de Wet geluidhinder voor, dat eerst bij een toename van 1,5 dB (afgerond 2dB, het reconstructie-effect) door de wegbeheerder maatregelen getroffen dienen te worden. Door de berekende verhoging van de geluidbelasting van +0,4 dB bij de wijk De Grutto is aldus geen sprake van een reconstructie in de zin van de Wet geluidhinder. De gemeente Oss en de provincie Noord-Brabant hebben besloten om het bestaande wegdek uit beton te vervangen door een stiller wegdektype. Het resultaat is dat ondanks een forse toename van de verkeersintensiteit voor de komende 10 jaren de geluidbelasting slechts marginaal toeneemt in vergelijking met de huidige situatie.

In de berekeningen voor wegverkeerslawaaï worden op basis van verkeerstellingen en ontwikkelingen (nieuwbouw woonwijken, industrieterreinen, algehele mobiliteit en internationale ontwikkelingen en wetgevingen) prognoses gemaakt voor het verkeersaanbod in de toekomstige jaren. Deze cijfers worden gebruikt voor o.a. geluidberekeningen.

Het voorgeschreven stiller asfalt SMA kent voor een optimaal effect een toepassingsgebied tussen 40 en 80 km/u voor personenauto's; voor vrachtverkeer ligt het bereik tussen 50 en 70 km/u.

- b. In het bestemmingsplan worden geluidswerende maatregelen mogelijk gemaakt ter hoogte van de Adelaar. Hier wordt daadwerkelijk een vermindering van het geluidsniveau bereikt door het treffen van maatregelen. Bij de Grutto is de afstand tot de woningen groter. Een geluidswerende voorziening in de vorm van een wal of scherm heeft hier een te beperkt effect, zodanig dat het geen hoorbare verbetering teweeg brengt.
- c. De bestaande stamlijn en het intensievere gebruik ervan heeft feitelijk geen betrekking op het voorliggende bestemmingsplan voor de N329. Dit valt onder een ander wettelijk regime. Tot 1 januari 2010 bestond er een wettelijke regeling voor het hoofdspoor, een wettelijke regeling voor het emplacement en viel de stamlijn buiten deze wettelijke regelingen. Per 1 januari 2010 is deze situatie gewijzigd als gevolg van het besluit van 17 oktober 2009, Staatsblad 2009, nr 444. De stamlijn behoort nu tot het hoofdspoor. Dat betekent dat er wettelijke regels gelden voor dit deel van het spoor (Spoorwegwet en Wet Geluidhinder). Met het aanwijzen van de stamlijn tot hoofdspoor zijn de verantwoordelijkheden voor de gemeente, bijvoorbeeld op grond van de APV, volledig komen te vervallen.
- d. Heden is geen sprake van gevaarlijke transporten. Op Elzenburg zijn dergelijke transporten op grond van de vergunning Wet Milieubeheer voor het emplacement niet toegestaan, waardoor ook op de stamlijn geen transporten met gevaarlijke stoffen plaatsvinden.
- e. In het algemeen klopt het dat bij hogere snelheden meer geluidreductie zal optreden ten opzichte van het zogenaamde referentiewegdek (Dicht AsfaltBeton en/of SteenMastiek Asfalt). Echter, ook bij lagere snelheden zal een geluidreductie optreden, alhoewel het geluidreducerende effect geringer zal zijn. In het geluidonderzoek is reeds rekening gehouden met de snelheidsafhankelijkheid van de geluidreductie voor de wegdekverhardingen.

1.4 **Conclusie**

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

2.1 **Reclamant 2, verzonden 21-01-2010, ingekomen 26-01-2010**

2.2 **Samenvatting zienswijze**

Reclamant kan zich niet vinden in de reactie van de gemeente Oss in de 'Notitie inspraak en overleg'. Hierin is door de gemeente Oss gereageerd dat de camping, het chaletpark en het motel geen gevoelige functies zijn. Reclamant vindt het de verantwoordelijkheid van de gemeente om geluidsoverlast te voorkomen.

2.3 **Beoordeling zienswijze**

De gemeente hanteert de regelgeving uit de Wet geluidhinder. De Wet kent normstellingen bij woningen en andere geluidgevoelige gebouwen en terreinen. Volgens de definities in de Wet (art. 1) en het Besluit geluidhinder valt een motel, een camping of een chaletpark niet onder die begrippen. Een motel en een camping zijn bedoeld voor tijdelijk verblijf en niet voor permanente bewoning. Een chaletpark (recreatiewoningen) zijn planologisch niet bestemd voor permanente bewoning. Zonder reconstructie zou het akoestisch slechter worden. De autonome toename van verkeer in 2022 zou tot een hogere belasting leiden op het terrein van Reclamant. De situatie met reconstructie van de N329 is derhalve gunstiger dan zonder reconstructie.

2.4 **Conclusie**

De zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

3.1 **Reclamant 3, verzonden 01-02-2010, ingekomen 03-02-2010**

3.2 **Samenvatting zienswijze**

In aanvulling op de zienswijze van 21 januari 2010 wordt door de reclamant nogmaals aandacht gevraagd voor de geluidsoverlast door de aanleg van de N329. Door de ligging van de camping, chaletpark en een dienstwoning is de reclamant van mening dat de gemeente Oss voorzieningen dient te treffen voor het verminderen van de geluidshinder. In het onderzoek is de dienstwoning behorende bij de camping en chaletpark niet meegenomen.

3.3 **Beoordeling zienswijze**

Verwezen wordt naar de beantwoording onder 2.3.

De chalets, de dienstwoning en de verblijfsgebouwen van het motel zijn in het akoestisch rekenmodel opgenomen.

Voor de toetsing van de reconstructie N329 is voor dit gebied een referentiepunt gebruikt. Vooraleer alle punten bij iedere woning binnen het onderzoeksgebied doorgerekend worden, vindt er een gevoeligheidsberekening plaats. Er wordt aldus nagegaan of er een knelpunt (lees hier: reconstructie-effect) optreedt. Voor deze bedrijfswoning is niet specifiek een rekenpunt gelegd.

Alsnog zijn specifiek voor de dienstwoning aanvullende berekeningen uitgevoerd. Daarbij is de autonome groei van het verkeer (jaar 2022) en de vervanging van het betonnen wegdek door SMA meegenomen.

jaar 2009				delta Δ [dB]
dienstwoning Western	pntnr.	Lden	toetswaarde	
noordgevel	110	42,18	48	dB
zuidoostgevel	111	55,70	53,70	dB

jaar 2022				
	pntnr.	Lden	toetswaarde	
noordgevel	110	43,77	48	dB
zuidoostgevel	111	56,21	54,21	dB

verschil: 0,51 dB

af trek 110g

De resultaten laten zien, dat ook specifiek voor de dienstwoning er geen reconstructie in het kader van de Wet geluidhinder optreedt vanwege een toename van minder dan 1,50 dB.

De geluidbelasting, na aftrek, bedraagt nu en zal in de toekomst voor de dienstwoningen 54 dB bedragen (met toepassing afrondingregels). Er treedt geen wijziging van de geluidsituatie op.

3.4 Conclusie

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

4.1 Reclamant 4, verzonden 31-01-2010, ingekomen 05-02-2010

4.2 Samenvatting zienswijze

Reclamant is van mening dat bij de aanleg van de N329 de overheid de morele plicht heeft ten aanzien van de ontsnippering en instandhouding van de biodiversiteit een adequate voorziening in de vorm van een grootwildtunnel aan te brengen. Reclamant wijst het college van burgemeester en wethouders erop dat met het realiseren van een grootwildtunnel een start is gemaakt. Drie voorwaarden staan nog open en dienen een invulling te krijgen. Deze voorwaarden zijn:

- geld;
- inrichting aanloopgebieden;
- voldoende robuuste natuur in de geleidingszone.

4.3 Beoordeling zienswijze

Ten behoeve van de oversteekbaarheid van de N329 wordt gedacht aan de aanleg van een faunapassage voor groot wild. Door de provincie zijn gelden beschikbaar gesteld om deze voorziening te realiseren. Echter ten behoeve van de passage dienen ook de aanloopgebieden te worden aangepast. Deze investeringen zijn nog niet zeker gesteld. Dit bestemmingsplan voor de N329 maakt het mogelijk de passage te realiseren voorzover het de gronden betreft binnen het plangebied. Dat zal onvoldoende zijn voor de daadwerkelijke realisatie. De gemeente levert momenteel de nodige inspanning om de passage te kunnen realiseren maar kan deze nog niet geheel verzekeren. Momenteel wordt een studie uitgevoerd of een tunnel dan wel een viaduct tot de beste oplossing zal leiden. Lopende het onderzoek lijkt het er op dat een viaduct, in meerdere opzichten, een betere voorziening voor de N329 is. Wanneer meer bekend is over de te realiseren passage zal een aparte ruimtelijke procedure worden doorlopen om deze juridisch-planologisch mogelijk te maken. Het streven is medio 2010 alle aspecten te hebben onderzocht, zodat de ruimtelijke procedure kan worden gestart om de voorziening te realiseren.

4.4 Conclusie

Deze zienswijze is ongegrond. Het ontwerpbestemmingsplan wordt desondanks als volgt aangepast overeenkomstig de meest recente kennis en informatie:

- situering wijzigingsbevoegdheid wordt aangepast aan de rapportage Faunapassages in de Weg van de Toekomst.
- de breedte van de voorziening wordt maximaal 25 m;
- de hoogte van de voorziening wordt maximaal 15 m.

5.1 Reclamant 5; verzonden 5-02-2010, ingekomen 08-02-2010

De zienswijze is mede ingediend door 7 buurtbewoners.

5.2 Samenvatting zienswijze

Deel A: verdiepte ligging van spoortunnel tot Berghemseweg

- a. Reclamanten zien voordelen in deze variant vanwege betere doorstroming als gevolg van de ongelijkvloerse kruising. Tevens ontstaat vrij verkeer tussen Berghem en Oss en is er geen overlast op de N329 als gevolg van de goederenspoorlijn. Bovendien brengt het een reductie van geluid en emissie voor de bewoners van de Adelaar. Een en anders zal tevens een kostenbesparing opleveren aangezien geen kruispunt hoeft te worden aangelegd.
- b. Nadelig zijn echter het effect van het goederenspoor op het lokale verkeer en de noodzaak van een parallelweg van de Osseweg naar Singel 40-45. Reclamanten zijn het niet eens met de geraamde kosten van € 18.000.000,- van de gemeente. Uit berekeningen zou blijken dat het verdiepen van de N329 voor minder dan € 3.400.000,- kan worden uitgevoerd. Het verschil ontstaat uit het vervallen van de volgende maatregelen:
 - niet veranderende gedeelte van de Julianasingel tot en met spoortunnel;
 - verhoging van de post onvoorziene kosten;
 - de verdieping voor slechts 300 meter uitvoeren in plaats van 600 meter;
 - het vervallen van de fietstunnel;
 - een onbekend bedrag voor het vervallen van het kruispunt.

De beslissing van de gemeente is derhalve op verkeerde gronden genomen.

Deel B: plan gemeente met 3 fietstunnels (slechts nadelen, geen voordelen)

Gelijkvloerse kruisingen met tunnels voor het langzaam verkeer tussen Berghem en Oss.

- c. Reclamanten kunnen zich niet vinden in de rijstrookindeling. Deze is incompleet omdat bij de passage van een goederentrein het afslaand verkeer richting de Berghemseweg de doorgang op de N329 vanuit het noorden blokkeert. De aparte linksafstrook verwerkt maar 5% van het verkeer, terwijl de overige 95% gebruik moet maken van de gecombineerde rechtdoor/linksafstrook.
- d. Verwachting is dat door de voorrang van de N329 bij de verkeerslichtenregeling lange wachttijden ontstaan voor het kruisende verkeer. Dat leidt tot filevorming op de Osseweg-Berghemseweg, wat extra geluidshinder en emissies met zich meebrengt.
- e. De fietstunnel is aan de noordzijde geprojecteerd. Fietsend verkeer tussen Oss en Berghem dient tweemaal over te steken in verband met de situering van de fietstunnel aan de noordzijde. Door de filevorming, zoals genoemd onder c, is de verwachting dat de fietsers kruip door sluip door tussen de stilstaande auto's door moeten.
- f. Een langzaam rijdende of stilstaande goederentrein kan het verkeer op de N329 alsmede op de Osseweg-Berghemseweg hinderen, wat filevorming tot gevolg kan hebben. Dat heeft tevens nadelige gevolgen voor hulpdiensten.
- g. Reclamanten hebben in het kostenoverzicht geen kosten gevonden voor de optimalisatie van het kruispunt met extra opstelstroken op de N329, de Berghemseweg en de Osseweg. Deze lijken nodig i.v.m. extra opstelstroken, aanpassen van de verlichting en de verkeerslichtenregeling, het verleggen van waterkeringen en het verlengen van de fietstunnel (doordat de N329 breder wordt). Dit zal de totale projectkosten nog verhogen.

Deel C: verbrede fiets-autotunnel buurtplan

Het buurtplan bevat als variant dat de voorziene fietstunnel ter hoogte van de Osseweg-Berghemseweg tevens voor autoverkeer toegankelijk wordt, zodat een ongelijkvloerse kruising ontstaat voor het verkeer tussen Oss en Berghem. Om op de N329 te kunnen komen is een parallelweg nodig richting Singel 40-45.

- h. Reclamanten zien voordelen in deze variant vanwege betere doorstroming als gevolg van de ongelijkvloerse kruising. Tevens ontstaat vrij verkeer tussen Berghem en Oss en zal de tunnel voor fietsers veiliger zijn. Het goederenverkeer heeft ook vrije doorgang waardoor geen hinder voor de N329 en Osseweg-Berghemseweg ontstaat. Bij deze variant ontstaat een logischere verbinding tussen Berghem en de Singel 40-45. Bovendien brengt het een reductie van geluid en emissie voor de bewoners van de Adelaar.
- i. Nadelig zijn echter de doorrijhoogte van de tunnel waardoor hulpdiensten geen gebruik kunnen maken van de tunnel en de noodzaak ontstaat van een parallelweg van de Osseweg naar Singel 40-45.
- j. De door de gemeente begrote extra kosten bevatten overtollige kosten. Het verwerven van de grond is hierin meegenomen, maar dit stond al gepland voor de aanleg van het stadspark. Daarnaast is de beginwaarde van de fietstunnel ruim € 1.200.00,- hoger gesteld dan de beginwaarde van 17 december 2009. De verlenging van de fietstunnel is niet noodzakelijk bij bovengronds oversteken, zodat deze kosten onterecht zijn opgevoerd. Hetzelfde geldt voor de inrichting van het kruispunt met een VRI en de optimalisatie. De door de gemeente opgegeven meerprijs is te hoog, de kosten zijn minder dan 1,8 miljoen en veel lager dan de opgegeven 3.6 miljoen.
- k. Reclamanten kunnen zich niet vinden in de analyse en beoordeling van de verschillende varianten van de N329. Uit een eigen telling blijkt dat het verkeer nauwelijks zal veranderen omdat er reeds een verkeerlichten vrije doorgang is via de Zevenbergseweg. Dat verkeer zal niet veranderen.

Deel D: verbeterd buurtplan

In het verbeterd buurtplan is een op- en afritconstructie toegevoegd van de Osseweg naar de N329 en wordt de tunnel verdiept, zodat ook de hulpdiensten gebruik kunnen maken van de tunnel.

- l. Reclamanten geven aan dat de voordelen van het buurtplan (deel c) gehandhaafd blijven en dat als aanvullend voordeel de kosten omlaag kunnen omdat geen parallelweg benodigd is. Tevens zijn er geen veranderingen nodig van het onderliggende wegennet. Daar staat tegenover dat minder reductie wordt verwacht van emissie en geluid. Qua kosten zal het verdiepen van de tunnel nog extra kosten met zich meebrengen.

Deel E: beschrijving

- m. Verkeerslichten in combinatie met het goederenspoor zorgen voor overlast, filevorming en onveiligheid. Een ongelijkvloerse oplossing is de enige oplossing, het plan wordt gesteund door 98% van de bewoners.

5.3 Beoordeling zienswijze

Ten behoeve van de beoordeling van deze zienswijze is in opdracht van de gemeente nader onderzoek uitgevoerd "Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan - Osseweg - Berghemseweg d.d. 15 maart 2010" (bijlage 2).

Dit onderzoek gaat in op de aspecten van verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, leefbaarheid, openbaar vervoer, hulpdiensten, fysieke inpasbaarheid en kosten en eindigt met een samenvattende weggingen van de alternatieven, die de indieners van de zienswijze naar voren hebben gebracht.

Het rapport bevat ook een aparte bijlage die is opgesteld door de gemeente, waarin de meer- en minderkosten van de bewonersalternatieven ten opzichte van het ontwerp van de gemeente in beeld worden gebracht. Omdat in de zienswijze vooral bezwaar gemaakt is tegen bepaalde kostencomponenten bij de vergelijking, zijn de meer- en minderwerken zo goed mogelijk aangegeven. De informatie wordt in deze notitie niet op detailniveau gegeven omdat deze marktgevoelig is. Herberekening van de meer- en minderkosten leidt deels tot lagere deels tot hogere bedragen. In die

herberekening zijn de kennis van nu en de optimalisering van het ontwerp en de alternatieven meegenomen. Een absolute vergelijking met eerdere kosteninformatie is daarom niet meer mogelijk. De kosten verschillen dan wel ten opzichte van de eerder genoemde kosten, maar de orde van grootte verandert niets aan de conclusies.

Het rapport concludeert, dat de planalternatieven van bewoners Schadewijk enkele plaatselijke knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid oplossen maar dat tevens een verschuiving van de problemen plaatsvindt naar andere locaties. De nadelen voor andere (woon)gebieden in Oss en Berghem wegen niet op tegen de beperkte doorstromingsvoordelen voor de N329 en het oostelijk deel van de woningen van Schadewijk.

De gemeente onderschrijft die samenvattende conclusie in dat rapport. Die conclusie wordt verder gedragen door de uitkomsten van de financiële vergelijking. Tevens wordt nog steeds de conclusie onderschreven in bijlagennotitie van adviesbureau Oranjewoud van maart 2009 inzake planalternatief 1.

5.4 **Conclusie**

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

6.1 **Reclamant 6, verzonden 11-02-2010, ingekomen 12-02-2010**

6.2 **Samenvatting zienswijze**

- a. De Zevenbergseweg is reeds overbelast en zal door de vertragingen bij de kruising Berghemseweg en Osseweg (als gevolg van de plannen voor de N239) nog drukker worden. Deze extra verkeersdruk is onaanvaardbaar voor de reclamant.
- b. Doordat er sprake is van een gelijkvloerse kruising wordt de doorstroming van het verkeer ernstig belemmerd bij het passeren van een trein. Dit brengt met zich mee dat het verkeer een uitweg zoekt via de Zevenbergseweg in de richting van de Hartog Hartogsingel en N329.
- c. De in reactie a en b beschreven ontwikkelingen brengen extra geluid- en stankoverlast met zich mee en zorgen, vooral voor fietsers, voor een grote verkeersonveiligheid. Dit alles leidt tot een afname van de leefkwaliteit voor bewoners aan de Zevenbergseweg.
- d. Tot slot worden de zorgen geuit wat betreft de luchtkwaliteit op de Zevenbergseweg bij de uitvoering van het plan.

6.3 **Beoordeling zienswijze**

- a. Uit de analyse met het verkeersmodel blijkt dat als gevolg van de reconstructie van de N329 de intensiteiten op de Zevenbergseweg nagenoeg gelijk blijven. Het verschil in intensiteiten tussen de situatie waarin de N329 is gereconstrueerd en de autonome situatie zonder reconstructie is beperkt tot een toename van maximaal 100 mvt/etmaal in de situatie met reconstructie van de N329. Daarnaast zal de afwikkelcapaciteit van de aansluitingen op de N329 verbeteren wat de doorstroming, ook op de toeleidende wegen, bevordert.
- b. Het spreekt voor zich dat de verwachte hinder, vanwege de gelijkvloerse kruisingen, nooit kan worden voorkomen. Uit het aanvullend onderzoek en de bijbehorende rapportage "Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan - Osseweg - Berghemseweg d.d. 15 maart 2010" blijkt dat de invloed van de spoorluitingen op de kruispunten en wegvakken van de N329 geen invloed heeft op het afwikkelen van het verkeer. Vanwege het belang van de doorstroming wordt een optimum gezocht tussen de doorstroming en het gebruik van de stamlijn. Op dit te bereiken wordt de rijstrookindeling op de betreffende kruispunten waar mogelijk nog verder geoptimaliseerd en worden de mogelijkheden van dynamisch verkeersmanagement maximaal benut. Voor het kruispunt Berghemseweg/Osseweg geldt nog specifiek de beoordeling van eenrichtingsverkeer op de Berghemseweg.

Daarnaast moet het overleg met ProRail leiden tot fysieke verbeteringen aan het spoor en de overweginstallaties, waardoor de afsluitingen korter duren.

- c. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 6.3 sub a. De toename van 100 mvt/etmaal heeft geen merkbaar akoestisch effect dan wel effect op de luchtkwaliteit.
- d. Ten aanzien van luchtkwaliteit heeft zorgvuldig onderzoek plaatsgevonden. Dit onderzoek, op grond van wettelijke meet- en rekenvoorschriften, heeft uitgewezen dat er geen overschrijding van de wettelijke normen plaatsvindt. Luchtkwaliteit is daarom geen beperkende factor bij de reconstructie van de N329.

6.4 **Conclusie**

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

7.1 **Reclamant 7, ingekomen 15-02-2010**

7.2 **Samenvatting zienswijze**

- a. Reclamant betreurt de wijze van informatievoorziening omtrent het opstellen van het bestemmingsplan 'N329'. Deze had graag een mondelinge of schriftelijke mededeling ontvangen.
- b. Reclamant verzoekt om het fietspad verder van de perceelgrens te plaatsen. Dit in verband met de vrees van overlast van het fietspad.

7.3 **Beoordeling zienswijze**

- a. Gedurende het proces om te komen tot het bestemmingsplan van de N329 zijn diverse communicatietrajecten ingezet en doorlopen. Formeel via de inspraak en de zienswijze en informeel met belanghebbenden die zich bij de gemeente melden. Hiervoor is gebruik gemaakt van de publicaties in Oss Actueel, de Staatscourant en de gemeentelijke website, waar alle mededelingen van de gemeente verschijnen. De gemeente heeft zo goed mogelijk geprobeerd een ieder die betrokken is te informeren. Er is voldaan aan de wettelijke verplichtingen, maar niettemin had de gemeente reclamant beter kunnen informeren in de ontwerpfase over het voorgenomen fietspad. De communicatie van de gemeente had hier beter gekund.
- b. Het is mogelijk om het fietspad iets verder van de perceelgrens te leggen. Maar het is niet gewenst om het fietspad een echter ander verloop te geven. Het blijft het meest logische verloop om het pad zo recht mogelijk vanuit de fietstunnel naar de Spaanderstaat te leiden. Door de bestemming 'verkeer' naast de perceelgrens te verbreden van 8 naar 15 m kan het fietspad verder van de perceelgrens gelegd worden en kan tussen het fietspad en de perceelgrens afschermend groen worden aangelegd. De inrichting van dit afschermend groen zal met indiener van de zienswijze overlegd worden.

7.4 **Conclusie**

Deze zienswijze is gegrond en leidt tot de volgende aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan. het plangebied wordt verruimd, zodanig dat de bestemming verkeer tussen de Fietstunnel en de Spaanderstraat verbreed wordt van 7 tot 15 meter. Het fietspad kan daardoor verder van de perceelsgrens worden gelegd. Tussen het fietspad en het perceel van reclamant zal, in overleg met de indiener, afschermend groen worden aangebracht.

- 8.1 **Reclamant 8, verzonden 10-02-2010, ingekomen 12-02-2010;
Reclamant 9, verzonden 10-02-2010, ingekomen 12-02-2010;
Reclamant 10, verzonden 30-01-2010, ingekomen 12-02-2010.**

8.2 **Samenvatting zienswijze**

- a. Reclamant kan zich niet vinden in de realisatie van een afwatering ter hoogte van de geluidswal. Reclamant stelt dat zich in deze geluidswal diverse dieren huisvesten. Deze worden bedreigd door de komst van een afwatering.
- b. De wal is aangelegd als acceptatie van het industriegebied De Geer Zuid. Gedeeltelijke of gehele verwijdering van deze wal heeft invloed op de leefomstandigheden van de reclamant (geluid- en luchtvervuiling). Tevens is het verlagen of verwijderen niet conform afspraak.
- c. Reclamant vraagt zich af of de veranderingen aan de wal gevolgen hebben voor de aanliggende bedrijven.
- d. Bij de bouw van de fietstunnel vraagt de reclamant om een tijdelijke noodvoorziening voor fietsers.
- e. Kan het grondwaterpeil tijdens de constructie van de fietstunnel invloed hebben op de woning van de reclamant?
- f. Tot slot is de reclamant bezorgd over de toename van het geluid door de toename van rijbanen en daarmee het verkeer.

Aanvullende reactie reclamant 10.

- g. Reclamant zal aanspraak maken op vergoeding van planschade indien de hoogte van de wal en/of begroeiingen veranderen.

8.3 **Beoordeling zienswijze**

- a. Omlegging van de afwateringssloot langs de N329 ter hoogte van het bedrijventerrein De Geer is noodzakelijk, omdat er na reconstructie te weinig ruimte voor alle noodzakelijke voorzieningen is. De afwateringssloot ligt in de huidige situatie aan de oostkant van de N329. In het ontwerp voor de reconstructie komt de kant van de weg op 11 meter van het bedrijventerrein De Geer. In die strook dienen verschillende voorzieningen te worden ondergebracht zoals de obstakelvrije ruimte met nutsvoorzieningen, bergingswater, waterlegger en aan weerszijden van de waterlegger onderhoudsstroken. In totaal is voor dit ruimtebeslag 27,5 m nodig. De beschikbare ruimte van 11 m is onvoldoende, daarom is gezocht naar een andere oplossing, die is gevonden door omlegging van de afwateringssloot door de groene rand van het bedrijventerrein De Geer-Zuid. De groene rand moet daarvoor opnieuw ingericht worden. Die rand met de bestemming natuur- en landschapsbouw in het bestemmingsplan De Geer-Oost en -Zuid is bedoeld als landschappelijke inpassing en afscherming van het bedrijventerrein. Bij de totstandkoming van dat bestemmingsplan is afgesproken dat er 100 m' tussen de Spaanderstraat en het nieuwe bedrijventerrein zou worden aangehouden en dat zou worden voorzien in een 25 m' brede groene strook met de bestemming natuur en landschapsbouw.
In deze bestemming zijn de functies groen en water toegestaan. In de toelichting op het bestemmingsplan De Geer-Oost en -Zuid is aangegeven dat een deel van deze gronden mogelijk voor bergingswater gebruikt kan worden. Het aanleggen van waterhuishoudkundige voorzieningen is dus in het geldende bestemmingsplan toegestaan. Er is voor het realiseren van het nieuwe verloop van de afwateringssloot geen aanpassing van het bestemmingsplan nodig. De gronden worden daarom niet in het bestemmingsplan N329 – Oss - 2010 meegenomen. Reclamanten maken vooral bezwaar tegen het verdwijnen van de wal en het afschermend groen. Het is de bedoeling in de nieuwe situatie de groene inrichting en afscherming zoveel mogelijk te behouden. Bij de herinrichting van deze 25 m brede strook wordt gestreefd naar een combinatie van de waterberging/waterafvoer en een groene afscherming/inrichting van het bedrijventerrein. Bij deze zienswijzennota is als bijlage 1 een tekening gevoegd van een nieuw profiel van deze strook.

Dat profiel geeft een indruk van de nieuwe combinatie van groene inrichting en de noodzakelijke waterhuishouding. Er is minder sprake van directe afscherming, maar de variatie in de inrichting en de combinatie van natuurwaarden kan groter worden.

- b. De bestaande aarden wal heeft op grond van het geldende bestemmingsplan geen akoestische functie. Het aanpassen, verlagen of geheel verdwijnen van deze wal heeft geen effect op de geluidssituatie of andere milieuaspecten. In de nieuwe inrichting blijft de landschappelijke inpassing en afscherming van het bedrijventerrein behouden. De gewijzigde inrichting doet daarom geen geweld aan de principes van een goede inpassing van dit bedrijventerrein.
- c. Omdat de aarden wal geen milieutechnische functie heeft, zal het gedeeltelijk afgraven van de wal geen gevolgen hebben voor de huidige situatie van de bedrijven. De situatie qua bestemming of milieuregelgeving verandert niet.
- d. Er zal gezorgd worden voor een tijdelijke oplossing voor fietsers, zodat de oversteekbaarheid gegarandeerd blijft. Het betreft hier een uitvoeringsaspect, waar de aannemer met goedkeuring van de gemeente, invulling aan dient te geven.
- e. Momenteel vindt een grondwaterstromenonderzoek plaats voor zowel de uitvoerings- als de eindsituatie. De resultaten kunnen leiden tot maatregelen. De aannemer zal deze maatregelen treffen, waar nodig. Het uitgangspunt is dat de gevolgen voor bestaande bebouwing voorkomen of ondervangen worden. De eventueel benodigde maatregelen hebben geen gevolgen voor het bestemmingsplan.
- f. In de geluidsberekeningen is de toename van het verkeersaanbod op de N329 meegenomen. Door juist het lawaaierige betonwegdek te vervangen door een stil asfalttype wordt de toename van het verkeersaanbod akoestisch gecompenseerd. Zonder reconstructie en zonder stiller wegdek, zouden het verkeer en ook de geluidsbelasting toenemen. De reconstructie heeft dus akoestisch een gunstig effect.
Over het algemeen kan gezegd worden dat voor de eerste lijnsbebouwing vanuit de N329 de geluidsbelasting in 2022, als gevolg van de verkeersgroei, aanpassing van de N329 en stiller wegdek, afneemt tot 3 dB. Dit is grotendeels het gevolg van het stiller asfalt dat in de nieuwe situatie op de N329 komt te liggen in de vorm van SMA 0/6. Dit asfalt vervangt het huidige wegdektype uit beton. Zonder de reconstructie en stil asfalt zou de geluidbelasting in de toekomst alleen maar toenemen.
- g. Een verzoek tot planschade kan te zijner tijd worden ingediend conform de wettelijke regelingen. Een directe aanleiding voor planschade lijkt op voorhand niet aanwezig omdat het geldende bestemmingsplan De Geer-Oost en –Zuid juist niet wordt herzien. Verder leidt het stillere wegdek tot een akoestisch gunstiger klimaat.

8.4 Conclusie

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

- 11.1 **Reclamant 11, verzonden 8-02-2010, ingekomen 15-02-2010;
 Reclamant 12, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 13, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 14, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 15, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 16, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 17, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 18, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 19, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 20, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 21, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 22, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;**

Reclamant 23, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 24, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 25, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 26, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 27, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 28, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 29, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 30, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 31, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 32, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 33, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 34, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 35, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 36, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 37, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 38, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 39, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 40, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 41, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 42, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 43, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 44, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 45, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 46, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 47, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 48, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 49, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 50, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 51, verzonden 8-02-2010, ingekomen 16-02-2010;
 Reclamant 52, verzonden 08-02-2010, ingekomen 16-02-2010.

11.2 Samenvatting zienswijze

- a. De Zevenbergseweg is reeds overbelast en zal door de vertragingen bij de kruising Berghemseweg en Osseweg (als gevolg van de plannen voor de N239) nog drukker worden. Deze extra verkeersdruk is onaanvaardbaar voor de reclamant. Het verkeer zal zijn uitvlucht zoeken naar de Zevenbergseweg.
- b. Reclamant mist een verantwoording over de extra belasting door de treinen op het goederenspoor. Een grotere intensiteit zal de doorstroming op het kruispunt Berghemseweg-Osseweg-N329 beperken. Hierdoor zal meer verkeer kiezen voor de Zevenbergseweg.
- c. Door het uitvoeren van de plannen zal de leefomgeving van de Zevenbergseweg ernstig worden aangetast. Reclamant is bezorgd over de toename van sluipverkeer over de parallelwegen door de verkeersstagnatie op het hoofdwegennet.
- d. Door het sluipverkeer zal de verkeersveiligheid ernstig in gevaar komen.
- e. De extra verkeersbelasting levert geluidsoverlast en fijn stof op.
- f. Tot slot doet de reclamant een beroep op een planschaderegeling, wanneer sprake is van overlast door de komst van de weg.

Mondelinge toelichting door reclamant 11:

- g. Reclamant kan zich niet vinden in de wijze van ontsluiten van de Zevenbergseweg. Hij pleit voor een betere aansluiting van de Osseweg op de N329, bijvoorbeeld direct boven het spoor. Naast de industrie dienen ook de woongebieden goed worden ontsloten.

- h. De groene golf op de nieuw te realiseren weg reageert op het vrachtverkeer, waardoor deze voorrang krijgt op het lokale verkeer. Reclamant is van mening dat dit ten koste gaat van lokaal verkeer wat de N329 op wil. Door de verkeerslichten op elkaar af te stemmen wordt dit voorkomen.

11.3 Beoordeling zienswijze

- a. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 6.3, sub a.
- b. Voor de conclusies ten aanzien van de uitgevoerde kruispuntberekeningen, waarbij rekening is gehouden met de aanwezigheid van de spoorlijn, wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.3, sub c. en d, alsmede 6.3, sub b.
- c. Ten behoeve van de MER is een analyse uitgevoerd naar het effect in verkeersintensiteiten van de reconstructie op het omliggende wegennet. Uit deze analyse is gebleken dat het voorkeursalternatief, dat uiteindelijk tot het ontwerp heeft geleid, niet bijdraagt aan een toename, maar wel afname van de verkeersintensiteit van meer dan 20%. De aanvullende verkeersstromenanalyse, die is uitgevoerd vanwege de alternatieven die door de bewoners van de Adelaar zijn aangedragen, "Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan - Osseweg - Berghemseweg d.d. 15 maart 2010" is eveneens gebleken dat de reconstructie niet leidt tot een toename van het verkeer op de Zevenbergseweg. De gemeente deelt derhalve de zorg van reclamanten niet.
- d. De reconstructie van de N329 leidt niet tot een toename van intensiteiten op wegen van een lagere orde, maar juist tot een afname. Zo is er een afname te constateren op onder andere de Kantsingel, Vijversingel, Kapelweg en Burgemeester Van Erpstraat. De afname van het verkeer op het onderliggende wegennet komt dan ook overeen met de doelstelling van de reconstructie namelijk zoveel mogelijk verkeer, zo snel mogelijk naar de N329 geleiden en daarmee het onderliggend wegennet zoveel mogelijk ontlasten.
- e. Uit diverse onderzoeken (zie ook de beantwoording onder c) blijkt dat de intensiteit op de Zevenbergseweg nagenoeg gelijk blijft. Doordat er nauwelijks een verandering in de verkeersintensiteit optreedt, zal er ook geen sprake zijn van een toename van de geluidsemissie. Hetzelfde geldt voor de uitstoot van fijnstof.
De wettelijke grenswaarden zullen niet worden overschreden als gevolg van de veranderingen in de verkeersintensiteit, waardoor hinder en overlast tot een aanvaard minimum beperkt blijven.
- f. Een verzoek tot planschade kan te zijner tijd worden ingediend conform de wettelijke regelingen. Onduidelijk is wat de reden tot planschade zou zijn omdat het doel van de reconstructie is om de doorstroming en de bereikbaarheid te bevorderen.
- g. Uit eerder uitgevoerde inventarisaties (onder andere m.b.v. verkeersmodel) blijkt dat de Osseweg - Zevenbergseweg - Hartog Hartogsingel de belangrijkste ontsluiting vormt voor verkeer van en naar Berghem. Gebleken is ook dat dit de gewenste route is. Evenals de huidige wegcategorisering wordt deze route in de toekomst dus naar alle waarschijnlijkheid ook gecategoriseerd als gebiedsontsluitingsweg. Verkeerswerende maatregelen op de Zevenbergseweg zijn dan ook ongewenst. Het verkeer van en naar Berghem zou dan namelijk alternatieve routes gaan zoeken waardoor een ongewenste toename zou kunnen ontstaan op de (land)wegen ten oosten van Berghem, zoals de Hoefstraat en Burgemeester van Erpstraat.

Maatregelen om het verkeer op de hoofdontsluitingsroutes van Berghem, zoals de Zevenbergseweg, te reduceren moeten daarom meer gezocht worden in het vergroten van het fiets- en OV-aandeel. Veel verkeer wat namelijk van de Hartog Hartogsingel, Zevenbergseweg en Osseweg gebruik maakt is namelijk intern verkeer (tussen de kernen Oss en Berghem).

- h. Op de N329 zullen de verkeersregelininstallaties (VRI) zo ingesteld worden dat een groene golf er voor zorgt dat de doorstroming optimaal wordt. Zo wordt het verkeer op de N329 zo veel mogelijk in colonnes over de N329 geleid waardoor een efficiëntere afwikkeling van de dwarswegen kan plaatsvinden. De VRI's moeten nog ontworpen worden, waarbij het bovenstaande als uitgangspunt zal dienen. Een en ander heeft geen betrekking op de inhoud van het bestemmingsplan voor de N329.

11.4 Conclusie

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

53.1 Reclamant 53, verzonden 17-02-2010, ingekomen 17-02-2010 Deze zienswijze is mede ingediend namens 22 buurtbewoners.

53.2 Samenvatting zienswijze

- a. De Zevenbergseweg is reeds overbelast en zal door de vertragingen bij de kruising Berghemseweg en Osseweg (als gevolg van de plannen voor de N239) nog drukker worden. Deze extra verkeersdruk is onaanvaardbaar voor de reclamant. Het verkeer zal zijn uitvlucht zoeken naar de Zevenbergseweg.
- b. Reclamant mist een verantwoording over de extra belasting door de treinen op het goederenspoor. Een grotere intensiteit zal de doorstroming op het kruispunt Bergemseweg/Osseweg/N329 beperken. Hierdoor zal meer nog meer stagnatie ontstaan op de Osseweg.
- c. Door het uitvoeren van de plannen zal de leefomgeving van de Osseweg ernstig worden aangetast. Reclamant is bezorgd over de toename van sluipverkeer over de parallelwegen door de verkeersstagnatie op het hoofdwegennet.
- d. Door het sluipverkeer zal de verkeersveiligheid ernstig in gevaar komen.
- e. De extra verkeersbelasting levert geluidsoverlast en fijnstof op.
- f. Tot slot doet de reclamant een beroep op een planschaderegeling, wanneer sprak is van overlast door de komst van de weg.

53.3 Beoordeling zienswijze

- a. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 6.3 a.
- b. Voor de conclusies ten aanzien van de uitgevoerde kruispuntberekeningen, waarbij rekening is gehouden met de aanwezigheid van de spoorlijn, wordt verwezen naar de beantwoording onder 5.3, sub c. en d.
- c. Ten behoeve van de MER is een analyse uitgevoerd naar het effect in verkeersintensiteiten van de reconstructie op het omliggende wegennet. Uit deze analyse is gebleken dat het voorkeursalternatief, dat uiteindelijk tot het ontwerp heeft geleid, niet bijdraagt aan een toename, maar wel afname van de verkeersintensiteit van meer dan 20%. De aanvullende verkeersstromenanalyse, die is uitgevoerd vanwege de alternatieven die door de bewoners van de Adelaar zijn aangedragen, "Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan - Osseweg - Berghemseweg d.d. 15 maart 2010" is eveneens gebleken dat de reconstructie niet leidt tot een toename van het verkeer op de Osseweg. De gemeente deelt derhalve de zorg van reclamanten niet.
- d. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 11.3 d.
- e. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 11.3 e.
- f. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 11.3 f.

53.4 **Conclusie**

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

54.1 **Reclamant 54, verzonden 02-02-2010, ingekomen 15-02-2010**

54.2 **Samenvatting zienswijze**

In huidige situatie is geen voorziening getroffen om het crossterrein vanaf de N329 te benaderen. Bezoekers vanaf de snelweg dienen via de N329, de Hartog Hartogsingel en de Zevenbergseweg bij het crossterrein te komen. Reclamant vraagt om een aansluiting voor het crossterrein. Hiermee wordt veel verkeersoverlast op de Zevenbergseweg voorkomen. Daarnaast komt dit de ontwikkeling van het natuurgebied Herperduin ten goede en leidt een snelle aansluiting tot een duurzame milieuvriendelijke oplossing.

54.3 **Beoordeling zienswijze**

De ontsluiting van het crossterrein is wenselijk maar staat nu niet op het programma van de reconstructie N329. Hierover zijn eerder besluiten genomen door de stuurgroep, het college en de raad. Wanneer de ontsluiting alsnog actueel wordt, zal te zijner tijd een afzonderlijke procedure worden doorlopen om de ontsluiting te juridisch-planologisch mogelijk te maken.

54.4 **Conclusie**

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

55.1 **Reclamant 55, verzonden 15-02-2010, ingekomen 16-02-2010**

De zienswijze is mede ingediend namens 3 buurtbewoners.

55.2 **Samenvatting zienswijze**

- a. Reclamant kan zich niet vinden in de wijze van communiceren van het college van burgemeester en wethouders van de gemeente Oss.
- b. Uit de 'Netverklaring 2010' van ProRail is het spoor ingedeeld in categorie B. Sporen binnen categorie B bestaan uit stamlijnen met een gebruiksbeperking. In de regel gaat het hier om stamlijnen welke niet gebruik zijn en waarvoor eerst fysieke en/of milieutechnische maatregelen moeten worden genomen alvorens hier weer verkeer kan plaatsvinden. Op basis van de Netverklaring 2010 is treinverkeer niet toegestaan.
- c. Een raccordement is geen onderdeel van het spoorwegennet ingevolge de Wet geluidhinder en geen inrichting ingevolge de Wet milieubeheer. Daarnaast zijn in het Reglement op de Raccordementen 1966 geen nadere eisen en normen opgenomen voor wat betreft geluid. Reclamant vraagt om afwijkend van de normen het feitelijke woonklimaat leidend te laten zijn. Reclamant kan zich niet vinden in het toetsen van etmaalgemiddelde of jaargemiddelde geluidsniveaus. Gevraagd wordt om ook de piekbelasting in beeld te brengen.
- d. Uit eigen berekening met een decibelmeter blijkt het geluidsniveau zeer hoog, wat vooral voor een slaaptekort zorgt. Door het plaatsen van een 4 meter hoog geluidscherm wordt een reductie van 5 dB gehaald. Reclamant stelt dat voor de bewoners van de Adelaar, in de bocht van de stamlijn, hier niet mee kan worden volstaan. Door de bocht is het geluidsniveau hoger dan op de rechte stukken van het spoor. Reclamant kan zich niet vinden in de conclusie dat een reductie van 5 dB in combinatie met het niet zichtbaar zijn van de hinderbron de hinderbeleving zal afnemen. De geluidsbelasting blijft ter plaatse van de Adelaar te hoog.
- e. Reclamant vraagt om de juiste bronmaatregelen door ProRail, binnen afzienbare tijd. Het gebruik van smeermiddelen op de stamlijn kan veel problemen voorkomen.

- f. Verzocht wordt om een adequate geluidwering, die landschappelijk goed is ingepast, zodanig dat effect waarneembaar is op de tweede verdieping. De geluidsbelasting mag niet meer dan 60 dB(A) zijn.
- g. Reclamant vraagt om een afscherming van de goederenspoorlijn aan de zijde van de hondenuitlaatplaats/kinderspeelplaats voor zowel geluid als veiligheid. Bij de wissel blijkt veel van de overlast te ontstaan en bij calamiteiten belandt de trein op de speelplaats of in de achtertuin van de bewoners van de Adelaar.
- h. Reclamant wil een uitvoering van de toegezegde geluidsmeting in de tuin en inzage in het officiële meetrapport.
- i. Voor de woningen aan de Adelaar 46 tot en met 52 wenst reclamant een bescherming door middel van gevelwering en dubbele beglazing.
- j. Reclamant wenst de opheffing van het gebruik van de industriële spoorlijn in de nachtelijke uren, tussen 23.00 uur en 7.00 uur. Het optimaliseren van de stamlijn mag niet leiden tot een gebruik hiervan 's nachts.
- k. Reclamant vraagt om de milieueffecten van de uitstoot van de oude diessel-locomotieven door te lichten. De bijdrage van de uitstoot door de locomotieven dient beoordeeld te worden in het kader van de Wet Luchtkwaliteit, onderdeel van de Wet milieubeheer. In het kader van de Wet milieubeheer kan het bevoegd gezag beperkingen aan het gebruik van een vervuilende bron opleggen. Dit kan ook gelden voor de locomotieven. Reclamant verwacht dat de best beschikbare technieken van toepassing zijn op de stamlijn.
- l. Bij het aanleggen van de wal golden andere normen wat betreft vervuiling dan nu. Destijds is licht verontreinigde zandgrond uit het Ganzenven, Herperduin gebruikt, wat zorgt voor een verontreiniging van deze grond.
- m. Reclamant stelt dat het huidige gebruik van de stamlijn niet in overeenstemming is met initiële uitgangspunten, waardoor het gebruik derhalve illegaal is.
- n. In de bijlage van de zienswijze is het document: 'inspreken Toiny Beckmann tijdens de wijkraadvergadering Schadewijk' toegevoegd. Aandacht wordt gevraagd voor de veiligheid van het spoor bij de aansluiting spoorlijn/stamlijn. Door ProRail is aangegeven dat een ATB (automatische beveiliging) niet onder de 40 km/h werkt. Ter plaatse van het plangebied wordt langzamer gereden waardoor een ATB niet functioneert.
- o. Is in het rampenplan rekening gehouden met het nieuwe (intensievere) gebruik van de stamlijn? Het rangeren via de stamlijn en hoofdlijn levert gevaarlijke situaties op met het reguliere treinverkeer.
- p. Reclamant heeft de zienswijze van D. Vermeulen (5), Adelaar 32 c.s., gelijkkluidend ingediend.

55.3 Beoordeling zienswijze

- a. Gedurende het proces om te komen tot het bestemmingsplan van de N329 zijn diverse communicatietrajecten ingezet en doorlopen. Formeel via de inspraak en de zienswijze en informeel met belanghebbenden die zich bij de gemeente melden. Hiervoor is gebruik gemaakt van de publicaties in Oss Actueel en op de gemeentelijke website, waar alle mededelingen van de gemeente verschijnen. De gemeente heeft zo goed mogelijk geprobeerd een ieder die betrokken is te informeren.

Vanaf medio 2009 heeft de gemeente diverse malen met bewoners van de Adelaar gesproken. Het doel was om elkaar goed te informeren over de stand van zaken en de uitkomst van de onderzoeken. De beleving van reclamant mag anders zijn maar er is veelvuldig sprake geweest van

het informeren van reclamant buiten de wettelijk verplichte bekendmakingen en termijn .

- b. De juridische status van de stamlijn is met het besluit van 17-10-2009 (ingegaan op 1 januari 2010) door het ministerie van VROM gewijzigd. De stamlijn behoort nu tot het hoofdspoor. Voor de stamlijn zijn nu de Spoorwegwet en de Wet geluidhinder van toepassing. De gemeente is van dit besluit niet vooraf op de hoogte gesteld. De informatie over de stamlijn in het ontwerpbestemmingsplan is daarom nog gebaseerd op de situatie van vóór het besluit. Door het aanwijzen van dit deel van het spoor tot het hoofdspoor zijn zowel de verantwoordelijkheid als de bevoegdheid bij het Rijk en de beheerder ProRail komen te liggen en niet meer bij de gemeente, zo daar al sprake van was. Wijziging in de juridische status van de stamlijn heeft verder geen gevolgen voor het bestemmingsplan. In het bestemmingsplan worden de gebruiksfunctie en eventuele bouw mogelijkheden verwoord. Wettelijke regelingen blijven te allen tijde naast het bestemmingsplan van kracht en dienen te worden nageleefd.
- c. Door de gewijzigde juridische status van de stamlijn zijn de geluidsnormen en de wijze van onderzoek zoals geregeld in de Wet Geluidhinder van toepassing . Afwijkingen hierop zijn niet mogelijk. Het Rijk en ProRail hebben de verantwoordelijkheid zorg te dragen voor een goed leef- en woonklimaat voor de omwonenden als het om bestaand railverkeer gaat. Handhaving van de Wet geluidhinder is dan ook primair de taak van het Rijk geworden.
- d. Het bestemmingsplan N329 – Oss – 2010 maakt de reconstructie van de N329 mogelijk en een klein deel van de bestaande stamlijn wordt hierin meegenomen. De stamlijn is al in eerdere bestemmingsplannen vanaf de jaren '70 (Schadewijk-Oost, Schadewijk en Elzenburg) voor railverkeer bestemd
De gevolgen van een intensiever gebruik worden nu bepaald door de Spoorwegwet en de Wet geluidhinder en voorzover het een emplacement betreft door de Wet milieubeheer. De verantwoordelijkheid voor de veiligheid en de milieugevolgen ligt nu bij het Rijk en de beheerder van de spoorweg.
Niettemin zal de gemeente Oss inspanning leveren om te streven naar een goed woon- en leefklimaat voor de bewoners aan de Adelaar. De gemeente heeft onderzocht hoe de cumulatie van geluid effectief aangepakt kan worden. Hoewel het project N329 strikt genomen los staat van de mogelijke overlast van het hoofdspoor en goederenspoor, is in het aanvullende onderzoek de akoestische situatie integraal onderzocht en beoordeeld. De gemeente is over het treffen van maatregelen aan het goederenspoor in overleg met ProRail. Dat betreft enerzijds veiligheidsmaatregelen en anderzijds akoestische maatregelen. Met laatstgenoemde maatregelen is het streven een geluidswerende voorziening te realiseren ter bevordering van een goed woon- en leefklimaat van de Adelaar. Deze voorziening is in het bestemmingsplan reeds mogelijk gemaakt.
- e. De gemeente is in overleg met ProRail over een oplossing voor het geluidprobleem. De inzet van de gemeente is in ieder geval, dat de geluidswal wordt gerealiseerd.
- f. Het akoestisch onderzoek geeft aan, dat afscherming met een geluidswal leidt tot een reductie van 5 db. Het bestemmingsplan maakt daarom de aanleg van een geluidswerende voorziening mogelijk. De gemeente zal met de bewoners overleggen over de uitwerking en uitvoering van de maatregelen. Daarnaast zal ook ProRail moeten instemmen met geluidswerende maatregelen. Op dit moment worden met ProRail de maatregelen geïnventariseerd die voor de Adelaar effectief kunnen zijn. Mocht uit aanvullend akoestisch onderzoek blijken dat aanvullende voorzieningen nodig zijn, dan zullen die in het plan voor de geluidswerende voorzieningen worden meegenomen.
- g. Het bestemmingsplan voorziet in de mogelijkheid afscherming te realiseren van het betreffende veld. In overleg met ProRail wordt gekeken wat een geschikte oplossing is voor deze situatie, mede gezien vanuit de veiligheidseisen van het spoor.
- h. Het aanbod is geëffectueerd. Vanaf week 9 heeft, gedurende 2 a 3 weken, een meting op het perceel plaatsgevonden. De meetresultaten zullen na analyse naar de bewoners worden verstuurd.

- i. Het treffen van gevelvoorzieningen kan mogelijk een onderdeel zijn van te treffen maatregelen om de geluidssituatie voor de woningen vanwege geluidsoverlast van het spoor te verminderen/weg te nemen. Dergelijke maatregelen vallen niet binnen het bereik van het bestemmingsplan. Een en ander dient te worden gezien in samenhang met de geluidsmetingen die vanaf week 9 hebben plaatsgevonden. Het Rijk en ProRail zullen door de gemeente worden geïnformeerd over deze resultaten.
- j. De gemeente heeft niet de bevoegdheid regels te verbinden aan het gebruik van het spoor. Wel zal met ProRail overlegd worden of afspraken gemaakt kunnen worden.
- k. Het al of niet gebruiken van diesel-locomotieven is geen gemeentelijke verantwoordelijkheid of bevoegdheid. Er is een Europese richtlijn inzake de uitstoot van verontreinigende gassen en deeltjes door inwendige verbrandingsmotoren in niet voor de weg bestemde mobiele machines. Deze richtlijn is nationaal geïmplementeerd via regelingen op grond van de Wet Luchtverontreiniging.
- l. Voor de aanvullende geluidwerende voorzieningen zal, daar waar dat van toepassing is, grond worden gebruikt die geschikt is voor deze functie. Voorzover het gebruik van de gronden niet worden gewijzigd is het niet nodig onderzoek te doen naar de geschiktheid van de bodem. Bij het roeren van de grond (waaronder graaf- en bouwwerkzaamheden) zal voldaan worden aan de wettelijke regelgeving. Mocht er, tijdens de werkzaamheden, verdenking zijn van vervuilde grond kan aanvullend onderzoek worden uitgevoerd.
- m. In de bestemmingsplannen die achtereenvolgens voor de stamlijn golden en in het geldende bestemmingsplan Schadewijk zijn geen beperkingen opgenomen ten aanzien van het gebruik ervan. De stamlijn is destijds heel doelgericht aangelegd als verbinding tussen het hoofdspoor en het bedrijventerrein Elzenburg en die functie heeft de stamlijn nog steeds. De functie is niet veranderd maar de afgelopen decennia heeft de nadruk gelegen op vervoer over de weg, waardoor de stamlijn weinig is gebruikt. De laatste jaren vindt het goederenvervoer meer plaats over water en spoor en wordt de stamlijn bijgevolg intensiever gebruikt. Er is dus geen sprake van strijd met uitgangspunten van het verleden of strijd met enige bepaling van het geldende bestemmingsplan Schadewijk.
- n. De veiligheid van de stamlijn en van het doorgaande spoor valt onder de verantwoordelijkheid van het Rijk en ProRail. Dit heeft geen gevolgen voor het bestemmingsplan. Ten aanzien van het veiligheidssysteem klopt het dat er beperkingen zijn aan de werking bij een lage snelheid.
- o. In het Rampenplan Oss 2006 is niet apart rekening gehouden met een frequenter gebruik van de stamlijn. Natuurlijk is bij het onderdeel risico-inventarisatie het vervoer over het spoor Den Bosch-Nijmegen genoemd risicolocatie.

Bij de volgende update van het rampenplan wordt opnieuw gekeken naar risico-locaties. Maar het is niet mogelijk om in het rampenplan alle locaties en alle scenario's, die zich daarbij voor kunnen doen, te beschrijven en te voorzien van een specifieke aanpak. De prioriteit in de rampenplannen wordt meer gericht op het vergroten van operationaliteit met adequate inzet van communicatie, evacuatie, opvang e.d. afgestemd op de calamiteit. In zo'n benadering is een frequenter gebruik van de stamlijn geen bijzonder nieuw risico waarvoor een andere aanpak beschreven en geregeld moet worden. In regionaal verband wordt gestreefd naar een draaiboek, dat specifiek is afgestemd op mogelijke calamiteiten op de spoorlijn Den Bosch-Nijmegen. De aard en omvang van calamiteiten kunnen op het spoor heel verschillend zijn. Dat vraagt om een regionale samenwerking en afstemming. Maar ook in dit opzicht is de stamlijn geen risicolocatie, die vraagt om een andere aanpak of benadering dan nu hiermee in gang is gezet.

Tot slot: het is zeker niet de bedoeling om dit risico te bagatelliseren maar wel om aan te geven dat de nadruk in een rampenplan niet ligt op een aparte aanpak van iedere risicolocatie. De nadruk ligt op een goede operationaliteit en het snel kunnen inzetten van de juiste mensen en middelen

afgestemd op de situatie, die zich voordoet.

p. Verwezen wordt naar de beantwoording onder 5.3.

55.4 Conclusie

Deze zienswijze is ongegrond en leidt niet tot aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan.

56.1 Reclamant 56, verzonden 8-02-2010, ingekomen 10-02-2010

56.2 Samenvatting zienswijze

Beschermde strook van 4 meter bij een specifieke aardgasleiding, in plaats van een strook van 5 meter, is voldoende.

56.3 Beoordeling zienswijze

De verbeelding zal worden aangepast, conform aangeleverde gegevens van de Gasunie.

56.4 Conclusie

Deze zienswijze is gegrond en leidt tot de volgende aanpassing van het ontwerpbestemmingsplan: op de verbeelding zal het betreffende bestemmingsvlak worden versmald tot 4 m aan weerszijden van het hart van de leiding.

VI OVERZICHT WIJZIGINGEN NAAR AANLEIDING VAN DE ZIENSWIJZEN

Faunapassage:

- situering wijzigingsbevoegdheid wordt aangepast aan de rapportage Faunapassages in de Weg van de Toekomst.
- de breedte van de voorziening wordt maximaal 25 m;
- de hoogte van de voorziening wordt maximaal 15 m.

Fietspad Spaanderstraat

Het plangebied wordt met 7 m in westelijke richting vergroot, zodat afscherming tussen fietspad en naastgelegen perceel kan worden gerealiseerd.

Bestemming Leiding-Gas:

Breedte van de bestemming Leiding-Gas is versmald van 5 m tot 4 m aan weerszijden van de gasleiding overeenkomstig de gegevens van de Gasunie.

VII OVERZICHT AMBTSHALVE WIJZIGINGEN

De toelichting is geactualiseerd dan wel uitgebreid ten aanzien van de volgende onderwerpen:

1. Actuele weergave van de lijst met geldende bestemmingsplannen.
2. Een toelichting op de digitale planvorm.
3. Vervangen van de vierde Nota Waterhuishouding door de Waterwet.
4. Aanvulling en actualisering beleid en regelgeving archeologie.
5. Aanvulling weergave verordening ruimte van de provincie Noord-Brabant.
6. Aanvulling quick scan natuur met uitkomst aanvullend onderzoek inzake faunapassage.
7. Actualisering onderdeel akoestisch onderzoek.
8. Actualisering onderdeel externe veiligheid.
9. Toevoeging informatie over toetsingsadvies commissie mer.
10. Uitbreiding informatie economische uitvoerbaarheid.

Als nieuwe bijlagen zijn de volgende onderzoeken bij de toelichting gevoegd:

11. Faunapassages in de Weg van de Toekomst, 5 maart 2010.
12. Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan - Osseweg -Berghemseweg, 15 maart 2010.
13. QRA wegvervoer N329, bestemmingsplan N329, 15 maart 2010.

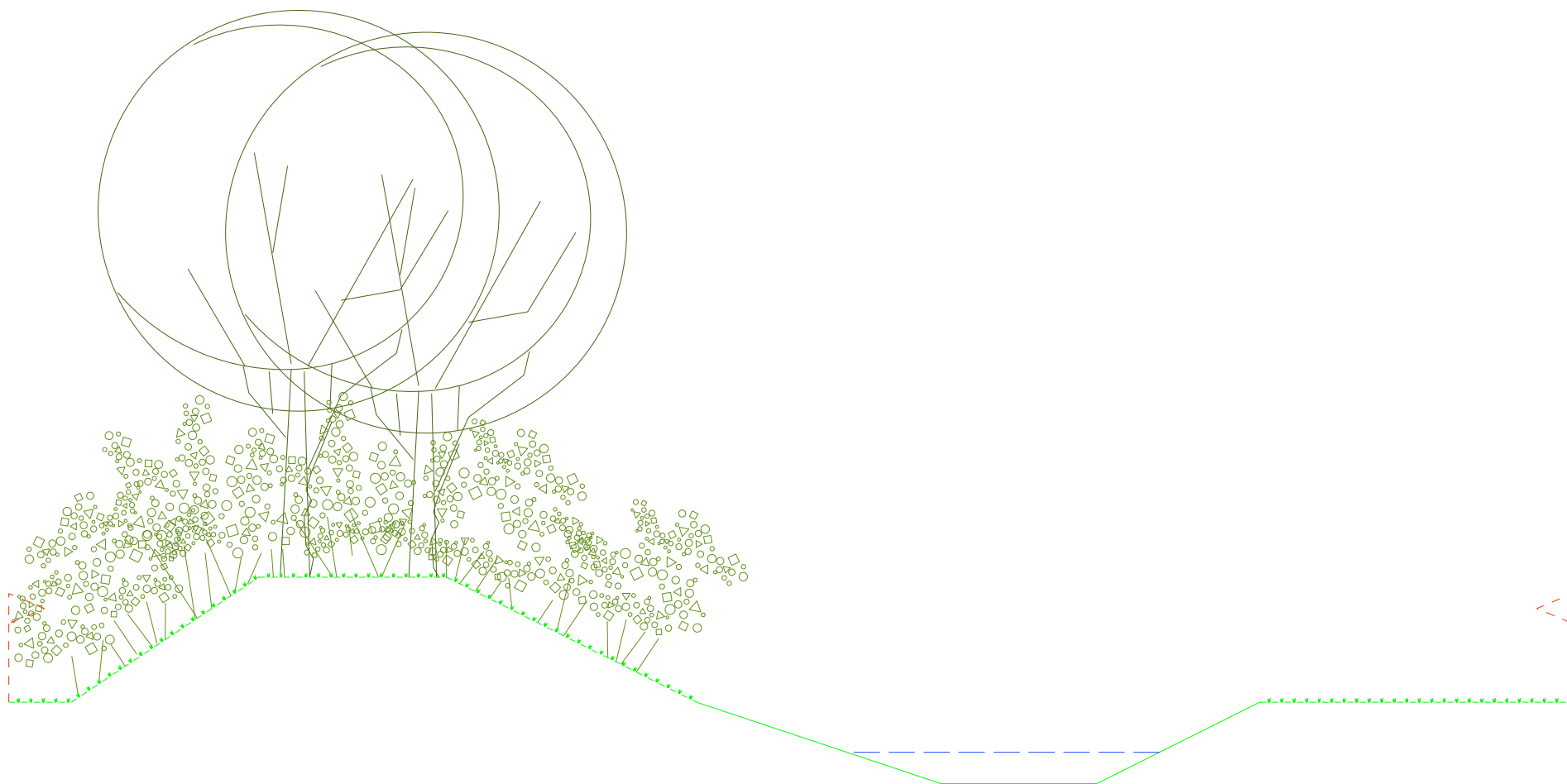
De regels zijn gewijzigd ten aanzien van de volgende punten:

14. Het verbod van prostitutie c.a. is vervallen, omdat dit onderwerp afdoende geregeld is in de APV.
15. Bij de bestemming 'Bedrijf' (artikel 3) zijn bij de functie 'Verkooppunt motorbrandstoffen' ook bijbehorende voorzieningen toegestaan, met dien verstande dat de bedrijfsvloeroppervlakte van detailhandel in andere goederen dan motorbrandstoffen niet meer mag bedragen dan 75 m².
16. Bij de bestemming 'Verkeer' is toegevoegd, dat niet alleen op, maar ook in deze gronden mag worden gebouwd.
17. Bij de bestemming 'Verkeer' is toegevoegd, dat ook kleine gebouwen ten behoeve van nutsvoorzieningen mogen worden gebouwd.
18. Bij de bestemming 'Verkeer' is de doorwerking van de dwarsprofielen geregeld met een andere gebruiksregel.
19. Bij de bestemming 'Verkeer- Railverkeer' zijn de onnodige dubbele regels over het bouwen verwijderd.
20. Bij de bestemming 'Leiding - Gas' en 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' is de ontheffingsmogelijkheid aangepast, zodanig dat het bouwen overeenkomstig onderliggende bestemmingen mogelijk is, mits vooraf de leidingbeheerder wordt gehoord.
21. Bij de bestemming 'Leiding - Gas' en 'Leiding - Hoogspanningsverbinding' is toegevoegd, dat de aanlegvergunningplicht geen betrekking heeft op werken of werkzaamheden, die het normale onderhoud van de gronden betreffen.
22. De bestemming 'Leiding - Hoogspanning' is geheel verwijderd, omdat het niet een hoogspanningsleiding, maar een middenspanningsleiding betreft.
23. De wijzigingsbevoegdheid, die geldt in 'wro-zone - wijzigingsgebied 1' is uitgebreid met de mogelijkheid om via wijziging ook een bovengrondse passage voor groot wild mogelijk te maken. Tevens zijn regels opgenomen ten aanzien van de bebouwing.

De begrenzing van het plangebied en de begrenzing van de bestemmingen en andere elementen zijn als volgt gewijzigd:

24. De bestemming 'Leiding - Hoogspanning' is geheel verwijderd, omdat het niet een hoogspanningsleiding, maar een middenspanningsleiding betreft.
25. De grens van het bestemmingsplan is in het noordwestelijke deel van het plangebied fractioneel gewijzigd om een juiste plangrens te krijgen in relatie tot het nieuwe bestemmingsplan Elzenburg.
26. De verkeersaansluiting tussen de N329 en het Vollenhovermeer (parallel aan en zuidelijk van de Geerstraat) is grotendeels vervallen, omdat die aansluiting binnen de verkeersbestemming van het geldende bestemmingsplan De Geer aangelegd kan worden.
27. De dwarsprofielen DD en EE zijn in zuidelijke richting verschoven naar een locatie, waar de inrichting van de N329 stabiel is en niet bepaald wordt door de specifieke inrichting van kruispunten. Een aantal dwarsprofielen is duidelijker aangegeven.
28. De bestemming 'Verkeer - Railverkeer' is doorgetrokken over Merwedestraat ten behoeve de aansluiting op de in het geldende bestemmingsplan Elzenburg-Noord geldende bestemming 'Spoorwegdoeleinden'.
29. De grens van het bestemmingsplan is iets verlegd en de bestemming 'Groen' is nabij bij de Adelaar iets vergroot ten behoeve van een verruiming van de mogelijkheid van de aanleg van een geluidswerende voorziening.
30. De grens van het bestemmingsplan is iets verlegd en de bestemming 'Verkeer' is verbreed van 8 naar 15 m tussen de fietstunnel en de Spaanderstraat om meer afstand te maken tussen het fietspad en de woning Spaanderstraat 229 en om de mogelijkheid van een groene afscherming te maken.
31. De begrenzing en situering van de wro-zone-wijzigingsgebied ten behoeve van de faunapassage is aangepast.
32. De situering van de aanduiding ten behoeve van de noodontsluiting is op de verbeelding gewijzigd om de ontsluiting bij de juiste bedrijven te kunnen realiseren.

Bijlage 1: Indicatief dwarsprofiel waterlegger



Indicatief dwarsprofiel waterlegger (Waterschap)
t.p.v. Bedrijventerrein de Geer

**Bijlage 2: Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan -
Osseweg - Berghemseweg**

Gemeente Oss

Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg

Definitief

Gemeente Oss

Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg

Definitief

Datum	19 maart 2010
Kenmerk	OSS122/Wrd/1087
Eerste versie	

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Gemeente Oss
Titel rapport	Analyse en afweging bewonersalternatieven Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg Definitief
Kenmerk	OSS122/Wrd/1087
Datum publicatie	19 maart 2010
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer P. Megens, de heer A. de Hoon en de heer H. Schipper
Projectteam Goudappel Coffeng	De heer D. Walraven, de heer O. Seinen en de heer C. Georgescu
Projectomschrijving	Analyse en beoordeling bewonersalternatieven voor het kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg
Trefwoorden	Afweging bewonersalternatieven, Oss, Megensebaan

Inhoud

1	Inleiding.....	1
1.1	Aanleiding en vraag	1
1.2	Leeswijzer	2
2	Beschrijving gemeentelijk plan en planalternatieven.....	3
2.1	Beschrijving geoptimaliseerd ontwerp Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg	3
2.2	Beschrijving planalternatieven bewoners Schadewijk	4
2.2.1	Planalternatief 1 Verdiepte ligging N329	4
2.2.2	Planalternatief 2 Ondertunneling uitsluitend voor auto- en fietsverkeer	5
2.2.3	Planalternatief 3 Verdiepte tunnel voor hulpdiensten en auto- en fietsverkeer	6
3	Analyse en beoordeling planalternatieven 2 en 3	7
3.1	Methode en uitgangspunten.....	7
3.2	Intensiteiten	8
3.3	Verkeersafwikkeling	11
3.3.1	Wegvakken	11
3.3.2	Kruispunten	11
3.4	Verkeersveiligheid.....	14
3.5	Leefbaarheid	15
3.6	Openbaar vervoer	16
3.7	Bereikbaarheid hulpdiensten.....	16
3.8	Fysieke inpasbaarheid	17
3.9	Kosten	17
4	Conclusies.....	19
	Bijlagen	
1	Notitie Oranjewoud: 'Reconstructie N329: traject Osseweg / Berghemseweg – Singel 1940 – 1945	
2	Nadere toelichting en visualisering 'capaciteitsanalyse kruispunt Megensebaan – Berghemseweg – Osseweg'	
3	Kostenberekening planalternatieven	

1

Inleiding

Voor en tijdens de inspraak op het ontwerp bestemmingsplan N329 en als zienswijze op het ontwerp-bestemmingsplan N329 hebben bewoners van Schadewijk drie planalternatieven ingediend. In voorliggende notitie wordt de analyse van de planalternatieven beschreven en vindt een integrale afweging en beoordeling plaats tussen de planalternatieven enerzijds en het geoptimaliseerde ontwerp anderzijds.

1.1 Aanleiding en vraag

De N329 loopt vanaf het knooppunt Paalgraven (A59/A50) tot aan de Maas en vormt een belangrijke verbinding in het lokale hoofdwegennet. Voor Oss is deze weg een van de belangrijkste toegangswegen. Verder is de N329 van groot belang voor de ontsluiting van de aan beide zijden van de weg gelegen bedrijventerreinen. Door de groei van het autoverkeer en nieuwe ruimtelijke plannen die tot 2020 zijn voorzien, worden de (verkeers)problemen vergroot. Om de huidige functies van de weg in stand te houden en de bereikbaarheid van Oss in de toekomst op een duurzaam veilige wijze te garanderen, wil de gemeente de N329 reconstrueren.

Voor de realisering van deze reconstructie is een MER en ontwerp-bestemmingsplan opgesteld. Door bewoners van Schadewijk zijn voor en tijdens de inspraak twee alternatieven ingediend en is in de zienswijzefase nog een derde alternatief ingediend. Alle drie de planalternatieven gaan uit van een ongelijkvloerse kruising op het kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg. Het eerste planalternatief is reeds in een eerder stadium door Oranjewoud geanalyseerd en beoordeeld. Op basis daarvan hebben het college van Burgemeester en Wethouders en de commissie in maart 2009 in het kader van de aanvaarding van het MER besloten om het eerste planalternatief van bewoners Schadewijk af te wijzen. De gemeenteraad heeft vervolgens op 26 maart 2009 besloten conform het voorstel van het college. Om die reden is dit planalternatief niet opnieuw geanalyseerd en beoordeeld, met uitzondering van de kosten voor dit alternatief.

De Berghemseweg en Osseweg worden in de planalternatieven 2 en 3 met behulp van een tunnel voor personenauto's en fietsers met elkaar verbonden. In het derde planalternatief is de tunnel ook toegankelijk voor openbaar vervoer en hulpdiensten. De Osseweg wordt vanuit Berghem aangesloten op de Megensebaan ten noorden van de tunnel.

De gemeente heeft aan Goudappel Coffeng BV gevraagd om de planalternatieven 2 en 3 te analyseren, beoordelen en integraal af te wegen tegen elkaar en het geoptimaliseerde ontwerp. Hiervoor zijn in een eerder stadium verschillende model- en

kruispuntberekeningen uitgevoerd. De resultaten van deze afzonderlijke analyses zijn integraal in deze notitie verwerkt.

1.2 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk worden het geoptimaliseerde ontwerp en de planalternatieven van bewoners van Schadewijk toegelicht waarna de alternatieven 2 en 3 in het derde hoofdstuk worden geanalyseerd en beoordeeld op de aspecten verkeersafwikkeling, intensiteiten, verkeersveiligheid, leefbaarheid, openbaar vervoer, bereikbaarheid hulpdiensten en kosten. In hoofdstuk 4 worden ten slotte conclusies en aanbevelingen gedaan.

2

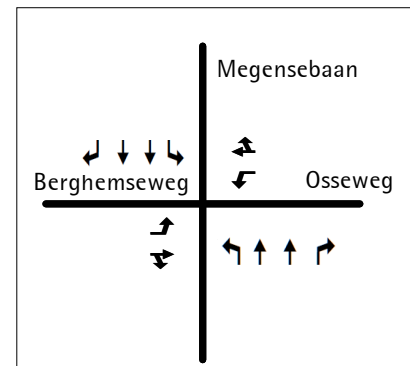
Beschrijving gemeentelijk plan en planalternatieven

In dit hoofdstuk zijn het geoptimaliseerde ontwerp en de planalternatieven van bewoners van Schadewijk beschreven.

2.1 Beschrijving geoptimaliseerd ontwerp Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg

In het ontwerp-bestemmingsplan is het kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg als een met verkeerslichten geregeld (gelijkvloers) kruispunt vormgegeven.

In verband met de intensivering van de spoorlijn van en naar het bedrijventerrein Elzenburg en toepassing van dynamisch verkeersmanagement met maatregelen zoals 'tovergroeien' is het ontwerp van de gemeente geoptimaliseerd waarbij rekening is gehouden met twee opstelstroken recht door en aparte opstelstroken voor de afslaande bewegingen (in totaal dus vier opstelstroken voor zowel de noordelijke als zuidelijke tak op de Megensebaan).



Figuur 2.1: Geoptimaliseerd ontwerp kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg

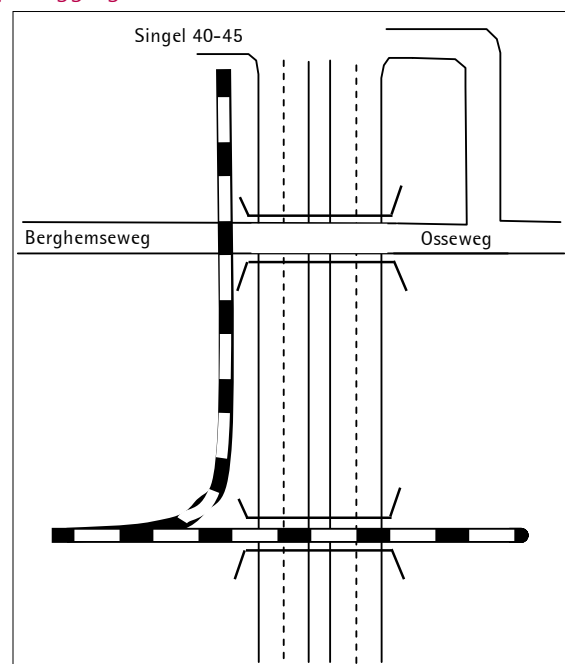
De inrichting van de opstelstroken zal op basis van het nog af te ronden ontwerp van de dynamisch verkeersmanagementmaatregelen en VRI's definitief worden bepaald. Omdat de fietstunnel fysiek niet op te schuiven is, is het niet mogelijk om een extra rijstrook in te passen. De rechtdoorgaande richting moet óf met de rechtsaffer óf met de linksaffer worden gecombineerd. In geval van een combinatie met de rechtsaffer, is het voordeel dat er geen sprake is van deelconflicten. Een combinatie met de linksaffer doet meer recht aan de zwaarte van de verkeersstromen. Het ontwerp-bestemmingsplan biedt ruimte voor beide inrichtingen. Het geoptimaliseerde ontwerp zonder deelconflicten is weergegeven in figuur 2.1.

2.2 Beschrijving planalternatieven bewoners Schadewijk

Bewoners van Schadewijk hebben een zienswijze op het ontwerp bestemmingsplan ingediend. Bewoners zijn het op onderdelen oneens met het geoptimaliseerde ontwerp. Zo vinden bewoners het gelijkvloerse kruispunt onveilig en verwachten zij veel afwikkelingsproblemen voor verkeer tussen Oss en Berghem door het instellen van 'tovergroen' op de Megensebaan (N329). Tevens vinden bewoners het huidige beveiligingssysteem op de spoorwegovergangen op de Berghemseweg / Osseweg en Singel 40-45 onveilig. Bovendien vinden bewoners de voetgangers-/fietstunnels onder de Megensebaan ter hoogte van de Gasstraat Oost, Berghemseweg / Osseweg en Singel 40-45 sociaal onveilig.

2.2.1 Planalternatief 1 Verdiepte ligging N329

Het eerste planalternatief omvat een verdiepte ligging van de N329 vanaf het spoor tot aan Singel 40-45. De Osseweg / Berghemseweg kruist de N329 ongelijkvloers waarbij er geen uitwisseling mogelijk is tussen het verkeer op beide wegen (zie figuur 2.2). Het eerste planalternatief is door Oranjewoud geanalyseerd en beoordeeld. Oranjewoud concludeert dat de verkeers-effecten beperkt, en wat betreft de doelstellingen van de reconstructie deels ongewenst, zijn ten opzichte van het geoptimaliseerd ontwerp van de gemeente. Er zijn volgens Oranjewoud licht positieve effecten voor geluid en lucht en hoge extra kosten verbonden aan het planalternatief met verdiepte ligging van de N329 over een beperkt tracé.

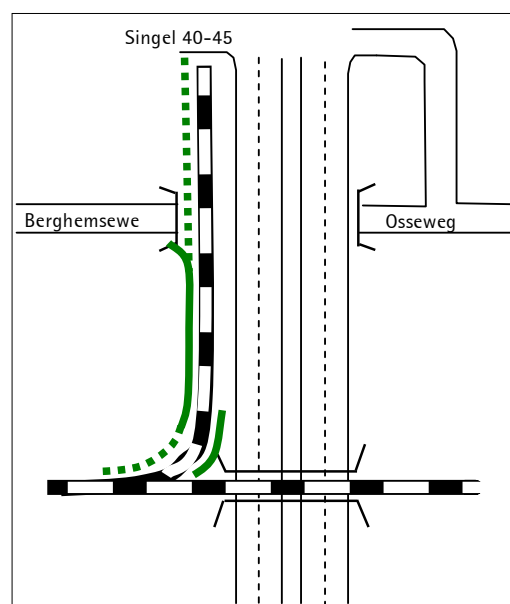


Figuur 2.2: Planalternatief 1 bewoners Schadewijk

Op basis van de bevindingen en conclusies van Oranjewoud heeft de gemeenteraad in maart 2009 in het kader van de aanvaarding van het MER besloten om het eerste planalternatief van bewoners Schadewijk af te wijzen. Om die reden is dit planalternatief in voorliggende notitie niet nader geanalyseerd en beoordeeld. De notitie van Oranjewoud is opgenomen in bijlage 1.

2.2.2 Planalternatief 2 Ondertunneling uitsluitend voor auto- en fietsverkeer

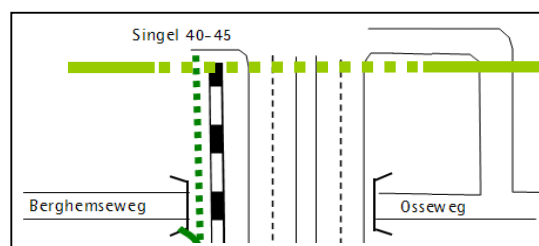
Dit planalternatief bestaat uit een ondertunneling van de Osseweg / Berghemseweg voor auto- en fietsverkeer. Het kruispunt met de Megensebaan wordt hierdoor ongelijkvloers. Voor het verkeer vanuit Berghem richting de Megensebaan is een route parallel langs de Megensebaan geprojecteerd waar deze vervolgens ter hoogte van het kruispunt Megensebaan – Singel 40-45 aansluit (zie figuur 2.3). Het planalternatief heeft volgens bewoners bijkomende voordelen zoals de kans om de geluidswal verder door te trekken. Daarnaast is geen investering nodig in de huidige spoorwegbeveiliging ter hoogte van de Berghemseweg. Door het vervallen van de huidige spoorwegbeveiliging en de betere doorstroming op de Megensebaan (gelijkvloers kruispunt leidt tot veel optrekken van auto's) is er volgens bewoners sprake van een geluidsreductie. Door daarnaast de tunnel niet toegankelijk te maken voor vrachtverkeer wordt de Berghemseweg vrachtautoluw.



Figuur 2.3: Planalternatief 2 bewoners Schadewijk

Planalternatief 2b

Als reactie op de beschrijving van planalternatief 2 in een vorige rapportage, hebben de bewoners een optimalisatie voorgesteld waarbij de fietstunnel ten zuiden van de Singel 40-45 niet wordt verlengd. De afstand tussen de nieuwe route en de Megensebaan wordt vergroot waardoor de fietstunnel al voor de kruising met de nieuwe route weer op maaiveld komt. Op deze manier is er dus geen sprake van verlenging van de geprojecteerde fietstunnel, maar wel een extra gelijkvloerse oversteek met de nieuwe route parallel langs de Megensebaan (zie figuur 2.4).



Figuur 2.4: Planalternatief 2b, gelijkvloerse fietsoversteek nieuwe ontsluitingsroute

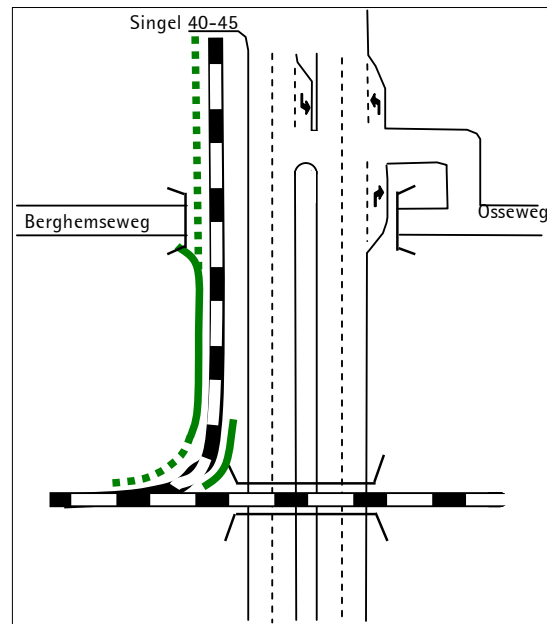
Omdat deze variant op planalternatief 2 niet tot een wijziging leidt in de verkeersstromen of verkeersafwikkeling en ten opzicht van planalternatief 2 dezelfde conclusies gelden met uitzondering van de sociale veiligheid, verkeersveiligheid en kosten, wordt in deze rapportage in het algemeen gesproken over planalternatief 2. Doordat de fietstunnel niet verlengd moet worden ten opzichte van het geoptimaliseerd ontwerp van de gemeente zijn de kosten lager en is er geen sprake van een verslechtering van de sociale veiligheid. Daarentegen is er een gelijkvloerse fietsoversteek geprojecteerd over de nieuwe ontsluitingsroute wat tot verkeersonveilige situaties kan leiden.

In bijlage 1 is bij de beschrijving van de kosteneffecten uitgegaan van de door de bewoners geoptimaliseerde uitvoering.

2.2.3 Planalternatief 3 Verdiepte tunnel voor hulpdiensten en auto- en fietsverkeer

Evenals in het tweede planalternatief vindt in het derde alternatief van bewoners Schadewijk een ondertunneling plaats van de Berghemseweg – Osseweg. Anders dan in het tweede planalternatief wordt de Osseweg niet aangesloten op het kruispunt Megensebaan – Singel 40-45, maar net ten noorden van de ondertunneling. In het planalternatief van bewoners Schadewijk is deze aansluiting weergegeven als voorrangskruispunt met in- en uitvoegstroken (zie figuur 2.5).

Het tweerichtingenfietspad en voetpad aan de zuidzijde van de Berghemseweg – Osseweg wordt in het planalternatief op dezelfde diepte gerealiseerd als in het eerste planalternatief. Hierdoor blijft het hellingspercentage voor langzaam verkeer gelijk. Voor autoverkeer wordt een diepere tunnel voorgesteld waardoor deze ook toegankelijk is voor openbaar vervoer en hulpdiensten.



Figuur 2.5: Planalternatief 3 bewoners Schadewijk

3

Analyse en beoordeling planalternatieven 2 en 3

In dit hoofdstuk worden de planalternatieven 2 en 3 geanalyseerd en beoordeeld op de aspecten intensiteiten, verkeersafwikkeling, verkeersveiligheid, leefbaarheid, openbaar vervoer, bereikbaarheid hulpdiensten en kosten.

3.1 Methode en uitgangspunten

Voor de analyse van de planalternatieven is onder ander gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch. Voor de verkeersberekeningen is als basisjaar 2007 gebruikt. Het betreft een multimodaal model (auto, openbaar vervoer, fiets) voor de etmaalperiode waarbij voor het autoverkeer ook spitsperiodes zijn gemodelleerd. In de spitsperiodes is rekening gehouden met optredende congestie op zowel wegvak- als kruispuntniveau wat zich vertaalt in alternatieve routes (zoals sluipverkeer). De mate van overbelasting van het wegennet is in beeld gebracht met behulp van I/C verhoudingen (overbelasting van de wegvakcapaciteit).

In een stedelijke omgeving zijn de kruispunten veelal maatgevend voor de capaciteit van het wegennet. De analyse beperkt zich daarom niet tot de wegvakken. Met behulp van Cocon is de capaciteit van de met verkeerslichten geregelde kruispunten Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg en Megensebaan – Singel 40-45 bepaald.

De berekeningen met het verkeersmodel (verkeersintensiteiten) en Cocon (verkeersafwikkeling op kruispunten) zijn enkel uitgevoerd voor de autonome situatie inclusief het geoptimaliseerde ontwerp van de gemeente en het tweede planalternatief van bewoners Schadewijk. Daarnaast is met het verkeersmodel de autonome situatie doorgerekend zonder dat rekening is gehouden met een reconstructie van de N329.

Een extra analyse voor het derde planalternatief is niet noodzakelijk omdat de aanpassingen ten opzichte van het tweede alternatief geen verschuivingen zullen veroorzaken van verkeersintensiteiten. Het toegankelijk maken van de tunnel Berghemseweg – Osseweg voor hulpdiensten en openbaar vervoer (en dus geen vrachtverkeer) kan namelijk in deze modelanalyse niet worden gemodelleerd. Er vindt dan ook modelmatig geen toename plaats van dit extra verkeer. Ook verschuivingen van verkeer door de aansluiting Osseweg op de Megensebaan zuidelijker te projecteren dan de aansluiting Singel 40-45 op de Megensebaan zijn in het verkeersmodel te verwaarlozen. De afstand tussen deze aansluiting of een aansluiting ter hoogte van Singel 40-45 is te beperkt om tot andere routekeuzes van het verkeer te leiden. Ook extra

kruispuntberekeningen met Cocon zijn niet benodigd omdat door verplaatsing van de aansluiting Osseweg op de Megensebaan het kruispunt Singel 40-45 – Megensebaan dezelfde verkeersafwikkeling kent als in het geoptimaliseerd ontwerp van de gemeente (zie figuur 2.1).

In deze analyse is het effect van de 2 doorgaande rijstroken, de gekoppelde VRI's en de overige dynamisch verkeersmanagementmaatregelen nog niet meegenomen omdat dat deel van het technisch ontwerp nog niet beschikbaar was bij het opstellen van deze rapportage. Verondersteld mag worden dat deze maatregelen de doorstroming op de N329 bevorderen, zonder daarmee de toegang van de zijwegen op de N329 te beperken. De N329 wordt daarmee mogelijk interessanter voor bewoners vanuit Berghem.

De beoordeling van de planalternatieven van bewoners Schadewijk heeft plaatsgevonden in vijf (kleur)klassen, --, -, 0, + en ++ ofwel slecht, matig, neutraal, redelijk en goed. Hierbij is telkens een vergelijking gemaakt ten opzichte van het geoptimaliseerd ontwerp volgens het ontwerp bestemmingsplan.

3.2 Intensiteiten

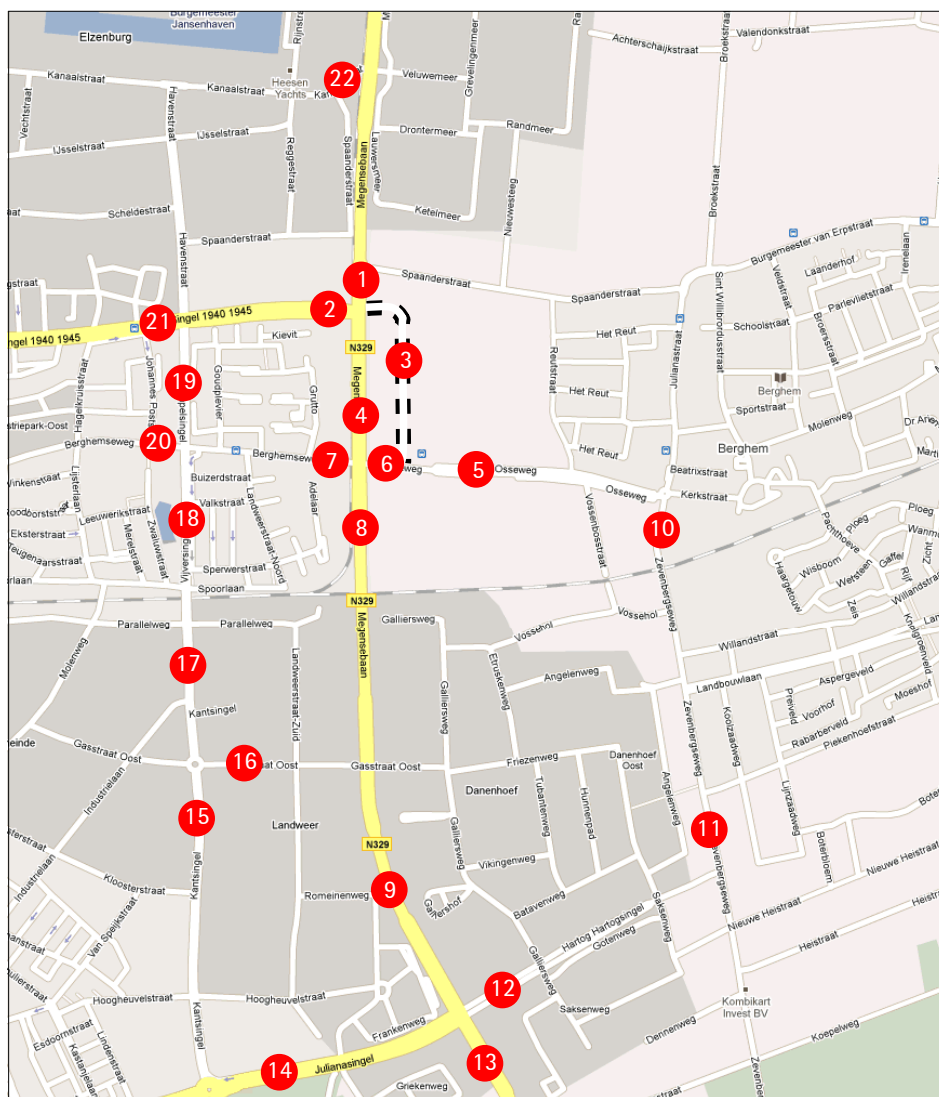
Om de effecten van de reconstructie van de N329 inzichtelijk te maken is met het verkeersmodel een analyse uitgevoerd voor de autonome situatie waarbij de vastgestelde ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen evenals de autonome groei van autobezit en -gebruik wel zijn meegenomen maar de N329 gelijk blijft aan de huidige situatie.

Uit deze analyse blijkt dat de Graafsebaan zonder capaciteitsvergroting het verkeer in beide spitsperiodes niet meer goed kan afwikkelen. De I/C-verhoudingen overschrijden de grenswaarde van 0,80 ruim. Hierdoor zal zowel in noordelijke (stad in) als zuidelijke richting (richting rijkswegennet) in beide spitsperiodes congestie optreden.

Door reconstructie van de N329 zullen de intensiteiten op de Julianasingel en Ruwaardsingel afnemen. Doordat de afwikkelingsproblemen op de Graafsebaan na reconstructie fors zijn verminderd en in de ochtendspits volledig zijn opgelost rijdt verkeer via de N329. Dit verkeer zou zonder capaciteitsvergroting via de Julianasingel, Ruwaardsingel en Cereslaan rijden. De effecten van de reconstructie voor de Osseweg, Zevenbergseweg, Hartog Hartogsingel, Singel 40-45, Berghemseweg, Gasstraat Oost, Kantsingel, Vijversingel en Kapelsingel zijn beperkt. Op deze wegvakken ontstaat een lichte toe- of afname (maximaal 500 mvt/etm.) als gevolg van de capaciteitsuitbreiding op de N329 (zie ook tabel 3.1).

De verkeerseffecten op het gebied van intensiteiten zijn voor beide planalternatieven van bewoners Schadewijk gelijk. Door het realiseren van een ongelijkvloerse aansluiting op het huidige kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg, conform de planalternatieven van bewoners van Schadewijk, zullen automobilisten vanuit het zuiden richting het centrum van Oss, die voorheen via de Berghemseweg reden, via de Gasstraat Oost en Kantsingel rijden. Hierdoor zal de intensiteit op deze wegvakken toenemen met respectievelijk circa 20% en 33%. Ook zal een deel van het verkeer doorrijden op de Megensebaan en vervolgens via de Singel 40-45 de stad inrijden. Dit is met name verkeer met een bestemming aan de noordzijde van Oss. Ook verkeer vanaf het noorden dat voorheen via de Megensebaan en Berghemseweg reed, rijdt nu via het kruispunt met de Singel 40-45 en via de Kapelsingel (zie figuur 3.1 en tabel 3.1). De intensiteit op de Kapelsingel zal hierdoor met circa 57% toenemen tot ruim 12.000 mvt/etm.

Verkeer van en naar Berghem dat voorheen vanaf de Megensebaan via de Osseweg reed, rijdt nu via de nieuwe aansluiting ter hoogte van het kruispunt Megensebaan – Singel 40-45 of in het derde planalternatief van bewoners Schadewijk via het kruispunt Megensebaan en de ten zuiden van de Singel 40-45 gelegen nieuwe aansluiting richting de Osseweg.



Figuur 3.1: Relevante wegvakken

De toename op de Hartog Hartogsingel en Zevenbergseweg is beperkt tot respectievelijk 2% en 5%. Blijkbaar was de route via Hartog Hartogsingel en Zevenbergseweg ook al in de situatie conform het geoptimaliseerd ontwerp volgens het ontwerp-bestemmingsplan, de snelste route. Een verklaring voor het verschil in intensiteiten op de Zevenbergseweg (tussen locatie 10 en 11 in figuur 3.1 en tabel 3.1) is dat een deel van het verkeer dat wel vanaf de Megensebaan richting Berghem rijdt, met name verkeer is met een herkomst of bestemming aan de zuidzijde van Berghem, waaronder de woonwijk Piekenshoek. Dit verkeer buigt voor de spoorwegovergang al af.

Als gevolg van het verdwijnen van de gelijkvloerse aansluiting van de Osseweg en Berghemseweg op de Megensebaan wordt deze route interessant voor verkeer tussen Berghem en Oss. In het geoptimaliseerd ontwerp volgens het ontwerp-bestemmingsplan reed dit verkeer via de Osseweg, Megensebaan en Singel 40-45. Door het verdwijnen van het met verkeerslichten geregelde kruispunt en de lagere snelheid die op de nieuwe parallel gelegen route tussen de Megensebaan – Singel 40-45 en Osseweg gereden kan worden, is de route via de Berghemseweg sneller geworden. Hierdoor ontstaat een toename van 5% tot circa 12.700 mvt/etm op het deel van de Berghemseweg tussen de

Kapelsingel en Megensebaan. Op de Berghemseweg ten westen van de Kapelsingel is wel een afname van de intensiteiten te constateren van ruim 6%. Dit is mede het gevolg van het instellen van een vrachtwagenverbod op de ongelijkvloerse verbinding tussen Osseweg en Berghemseweg.

Nr	Wegvak	Etmaal intensiteiten 2020 zonder reconstructie N329	Etmaal intensiteiten 2020 geoptimaliseerd ontwerp volgens ontwerp bestemmingsplan	Etmaal intensiteiten 2020 planalternatief 2 en 3 bewoners Schadewijk	Procentuele toename in planalternatief 2 t.o.v. geoptimaliseerd ontwerp
1	Megensebaan	15.600	16.500	16.600	0,1 %
2	Singel 40-45	12.700	12.800	11.100	- 13,3 %
3	Nieuwe parallelvoorziening	-	-	3.600	100 %
4	Megensebaan	19.600	21.000	15.900	- 24,3 %
5	Osseweg	16.700	16.500	16.000	- 3,0 %
6	Osseweg	16.900	16.700	12.600	- 24,6 %
7	Berghemseweg	12.000	12.100	12.700	5,0 %
8	Megensebaan	17.800	19.700	15.900	- 19,3 %
9	Megensebaan	18.900	22.500	22.100	- 1,8 %
10	Zevenbergseweg	9.800	9.700	10.600	9,3 %
11	Zevenbergseweg	13.900	14.000	14.700	5,0 %
12	Hartog Hartogsingel	18.900	19.300	19.700	2,1 %
13	Graafsebaan	25.000	30.300	30.300	0 %
14	Julianasingel	19.300	18.300	18.100	- 1,1 %
15	Kantsingel	5.900	5.200	5.400	3,9 %
16	Gasstraat Oost	6.100	6.400	7.700	20,3 %
17	Kantsingel	9.300	9.500	12.600	32,6 %
18	Vijversingel	11.500	11.200	14.000	25,0 %
19	Kapelsingel	8.200	7.900	12.400	57,0 %
20	Berghemseweg	7.500	7.500	7.000	- 6,7 %
21	Singel 40-45	18.000	18.200	18.700	2,8 %
22	Kanaalstraat	5.400	5.500	5.600	1,8 %

Tabel 3.1: Etmaalintensiteiten in mvt. voor relevante wegvakken (afgerond op 100-tallen)

Door de realisatie van een ongelijkvloerse aansluiting verplaatst een deel van het verkeer van de Megensebaan naar de Gasstraat Oost, Kantsingel, Vijversingel, Kapelsingel, deel van de Berghemseweg, Singel 40-45, Hartog Hartogsingel en Zevenbergseweg. Deze toename is ongewenst omdat de Megensebaan zich als gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom, meer leent voor dergelijke hoeveelheden verkeer. De toename van het verkeer op het onderliggende wegennet is niet alleen ongewenst, maar staat ook haaks op de doelstelling van de reconstructie namelijk zoveel mogelijk verkeer, zo snel mogelijk naar de N329 geleiden en daarmee het onderliggend wegennet zoveel mogelijk ontlasten. Deze ongewenste verschuiving van verkeersintensiteiten geldt voor beide planalternatieven van bewoners Schadewijk.

	Planalternatief 2 bewoners Schadewijk	Planalternatief 3 bewoners Schadewijk
Intensiteiten (sluipverkeer)	- -	- -

3.3 Verkeersafwikkeling

3.3.1 Wegvakken

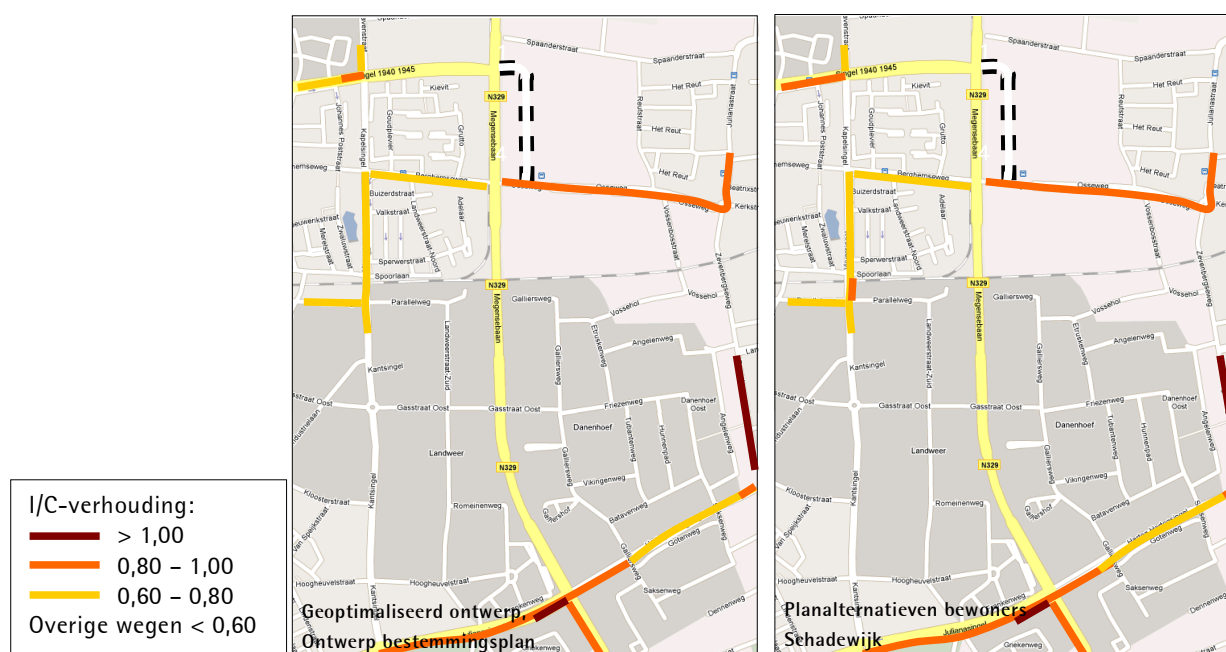
Met het regionale verkeersmodel is de verhouding tussen intensiteit en capaciteit (I/C-verhouding) weergegeven. Bij een I/C-verhouding hoger dan de grenswaarde van 0,80 is er een verhoogde kans op congestie.

Op basis van deze analyse blijkt dat de grenswaarde voor de I/C-verhouding in het geoptimaliseerd ontwerp volgens het ontwerp bestemmingsplan wordt overschreden op de:

- Osseweg en Julianastraat in Berghem in de ochtendspits in westelijke en in de avondsplits in oostelijke richting;
- Zevenbergseweg in de ochtendspits in zuidelijke en in de avondsplits in noordelijke richting;
- Julianasingel, Hartog Hartogsingel en Graafsebaan in met name de avondsplits.

Wanneer het kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg wordt gereconstrueerd tot een ongelijkvloerse aansluiting blijkt dat naast de bovengenoemde afwikkelingsknelpunten ook mogelijke afwikkelingsproblemen kunnen ontstaan op het deel van de Singel 40-45 ten westen van de Havenstraat en op de Kantsingel ter hoogte van de spoorwegovergang.

In figuur 3.2 zijn de I/C-verhoudingen voor beide planalternatieven illustratief weergegeven.



Figuur 3.2: I/C-verhoudingen in de spitsperioden in 2020

3.3.2 Kruispunten

De kruispunten Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg en Megensebaan – Singel 40-45 zijn op capaciteit geanalyseerd. Hierbij is rekening gehouden met de plannen om het gebruik van de spoorlijn van en naar het bedrijventerrein Elzenburg te gaan intensiveren. Voor de capaciteitsanalyses van de kruispunten Megensebaan – Singel 40-45 en Megensebaan – Berghemseweg voor het geoptimaliseerd ontwerp en het tweede en derde planalternatief van bewoners Schadewijk wordt verwezen naar de notitie 'Analyse en

afweging varianten Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg' van 14 december 2009 met kenmerk OSS121/Wrd/1083.

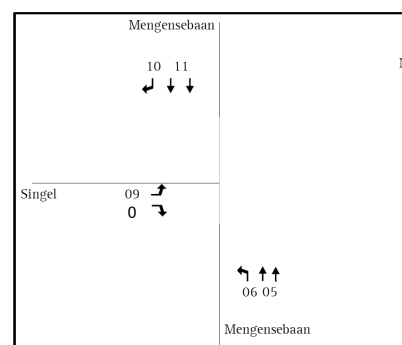
De maximale cyclustijd van de kruispunten op de Megensebaan wordt ten opzichte van de huidige situatie sterk verbeterd, tot een maximale cyclustijd van 90 seconden na de reconstructie. De eerder genoemde dynamisch verkeersmanagementmaatregelen en de uiteindelijke inrichtingskeuze voor het kruispunt Berghemseweg moeten binnen deze eis passen.

Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg

Doordat dit gelijkvloerse kruispunt in beide planalternatieven van bewoners van Schadewijk verdwijnt, is een capaciteitsanalyse overbodig. Wel kan gesteld worden dat de reistijdvertraging, veroorzaakt door het goederenspoor, zich in de planalternatieven niet voordoet. Verkeer op de verbinding Osseweg – Berghemseweg ondervindt hier door de realisatie van een tunnel geen hinder meer van. Voor dit verkeer zijn beide planalternatieven dus positief op het gebied van verkeersafwikkeling.

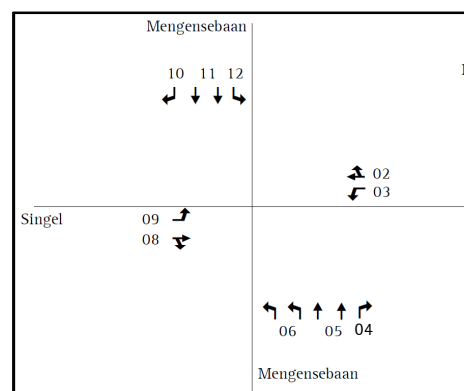
Megensebaan – Singel 40-45

Voor het kruispunt Megensebaan – Singel 40-45 geldt dat met het geoptimaliseerde ontwerp er in de ochtendspits voldoende restcapaciteit is. In de avondspits is de restcapaciteit beperkt. Daarom is in het ontwerp een extra rechtsafstrook vanaf de Megensebaan (noord) richting de Singel 40-45 toegevoegd. Dit verbetert in beide spitsperiodes de verkeersafwikkeling, er is meer restcapaciteit en in de situatie van een sluiting van de spoorwegovergang verbetert de verkeersveiligheid op het kruispunt. In verband met overig dynamisch verkeersmanagement met maatregelen zoals 'tovergroeien' is een ontwerp uitgewerkt waarbij op de N329 rekening is gehouden met twee opstelstroken rechtdoor en aparte opstelstroken voor de afslaande bewegingen, in totaal dus drie opstelstroken voor zowel de noordelijke als zuidelijke tak op de Megensebaan (zie figuur 3.3).



Figuur 3.3: Overzicht rijstrookindeling ontwerp gemeente Oss

Wanneer het kruispunt Megensebaan – Singel 40-45 volgens het tweede planalternatief van bewoners van Schadewijk wordt vormgegeven als viertakskruispunt, kan dit kruispunt in 2020 goed worden afgewikkeld met verkeerslichten. De benodigde vormgeving is weergegeven in figuur 3.5. Bij een 120 seconden regeling is er in beide spitsperiodes voldoende restcapaciteit om treinen te laten passeren. Ten opzichte van het geoptimaliseerd ontwerp van de gemeente is op de zuidelijke tak van de Megensebaan in het tweede planalternatief van bewoners van Schadewijk wel een extra opstelvak benodigd voor de linksaf-richting. In combinatie met de twee benodigde opstelstroken voor de rechtdoorgaande



Figuur 3.4: Overzicht benodigde rijstrookindeling bij planalternatief 2

richting, voor de toepassing van maatregelen op het gebied van dynamisch verkeersmanagement zoals 'tovergroen', zijn op de zuidelijke tak van de Megensebaan dus 5 opstelstroken nodig zie (figuur 3.4).

In het derde alternatief van bewoners Schadewijk geldt dat het kruispunt Megensebaan – Singel 40-45 eenzelfde vormgeving heeft als in het geoptimaliseerde ontwerp het geval is, namelijk een T-aansluiting. Zoals reeds eerder geconcludeerd geldt dat door ondertunneling de route Osseweg – Berghemseweg interessanter is geworden voor verkeer tussen Berghem en Oss. In het geoptimaliseerd ontwerp reed dit verkeer via de Osseweg, Megensebaan en Singel 40-45. Het kruispunt Megensebaan – Singel 40-45 zal in het derde planalternatief van bewoners Schadewijk dus minder verkeer te verwerken hebben dan in het geoptimaliseerd ontwerp het geval was waardoor de verkeersafwikkeling hier verbeterd.

Daarentegen is in het derde planalternatief van bewoners Schadewijk een T-aansluiting geprojecteerd tussen de ondertunneling van de Berghemseweg – Osseweg en de T-aansluiting Megensebaan – Singel 40-45. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een onregelde aansluiting op deze locatie ongewenst.

Daarom is een met verkeerslichten geregeld kruispunt op deze locatie noodzakelijk. De korte afstand tussen de kruispunten in combinatie met de wisseling van rijstroken voor verkeer vanaf de Osseweg naar de Singel 40-45, en in tegengestelde richting, verstoort de doorstroming op de Megensebaan en kan daarnaast tot verkeersonveilige situaties leiden. Hiermee wordt het positieve effect van de autotunnel op de doorstroming op de N329 voor een groot deel weer te niet gedaan.

Kruispunt Osseweg – Nieuwe ontsluitingsroute parallel langs de Megensebaan

In de planalternatieven 2 en 3 van bewoners Schadewijk wordt vanaf de Osseweg in noordelijke richting een route parallel aan de Megensebaan geprojecteerd. De T-aansluiting Osseweg – Nieuwe ontsluitingsroute is op verkeersafwikkeling doorgerekend met het rekenprogramma Omni-X. Met het programma Omni-X kan de I/C verhouding per tak worden uitgerekend, en op basis van deze cijfers kan geconcludeerd worden of een bepaalde vormgeving het verkeer goed kan afwikkelen. In deze berekening is een maximale I/C verhouding van 0,75 gehanteerd.

De voorgestelde vormgeving die is doorgerekend is een voorrangskruispunt, waarbij de vormgeving van de Osseweg gelijk blijft aan de huidige situatie (geen extra opstelvakken) waarbij de Osseweg de voorrangsweg is. De nieuwe aansluiting krijgt een standaard middenberm, en het vrijliggende fietspad krijgt voorrang ten opzichte van de nieuwe aansluiting.

Tak	I/C ochtendspits	I/C avondspits	Verkeersafwikkeling
Berghemseweg	0,16	0,27	Goed
Nieuwe aansluiting	0,46	0,54	Goed
Osseweg	0,48	0,28	Goed

Tabel 3.2: I/C verhouding kruispunt Osseweg – Nieuwe aansluiting in 2020

Uit de analyse blijkt dat de I/C verhouding op alle takken van het kruispunt ruim onder de 0,75 blijft. Dit betekent dat het kruispunt voldoende capaciteit heeft om het verkeer goed te kunnen afwikkelen.

	Planalternatief 2 bewoners Schadewijk	Planalternatief 3 bewoners Schadewijk
Verkeersafwikkeling (wegvakken)	- -	- -
Verkeersafwikkeling (kruispunten)	+	-

3.4 Verkeersveiligheid

Functie versus gebruik

Door het realiseren van een ongelijkvloerse kruising ter hoogte van het kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg zal een groot deel van het verkeer via de route Gasstraat Oost – Kantsingel – Vijversingel – Kapelsingel rijden. Hoewel deze wegen ook een gebiedsontsluitende functie hebben leent de Megensebaan zich meer voor grote hoeveelheden verkeer. Wanneer dus gekeken wordt naar de functie van de verschillende wegen versus het gebruik, kan geconcludeerd worden dat het gebruik van wegen beter bij de functie overeenkomt in het geoptimaliseerd ontwerp volgens het ontwerp bestemmingsplan dan volgens beide planalternatieven van bewoners Schadewijk.

Ongevallenlocaties

Het verdwijnen van het gelijkvloerse kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg in beide planalternatieven van bewoners Schadewijk is positief voor de verkeersveiligheid. Op dit kruispunt hebben de afgelopen vijf jaar meerdere (letsel)ongevallen plaatsgevonden. Het gemeentelijk ontwerp gaat weliswaar uit van een ongelijkvloerse kruising voor de fietsers en een geoptimaliseerd kruispunt waarmee de verkeersveiligheid wordt verbeterd, toch blijft dit in het ontwerp van de gemeente sprake van een gelijkvloers kruispunt.

In de planalternatieven van bewoners wordt ook het kruisen van de spoorwegovergang ongelijkvloers geregeld wat positief is voor de verkeersveiligheid. Daarentegen wordt in het derde planalternatief van bewoners Schadewijk een T-aansluiting geprojecteerd tussen de ondertunneling van de Berghemseweg – Osseweg en de T-aansluiting Megensebaan – Singel 40-45. Vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid is een ongeregelde aansluiting op deze locatie ongewenst. Zowel het in- en uitvoegen, alsmede de oversteekbewegingen vanaf de Megensebaan noord naar Osseweg en vanaf de Osseweg naar de Megensebaan zuid, in combinatie met de maximaal geldende snelheden op de Megensebaan en de korte afstanden tussen de in- en uitvoegstroken en het kruispunt met de Singel 40-45, kunnen verkeersonveilige situaties opleveren. Een verkeersregelinstallatie is dus noodzakelijk op dit kruispunt.

Momenteel wordt door ProRail onderzocht of in de nabije toekomst betere beveiligingsinstallaties worden geplaatst op de spoorwegovergangen Berghemseweg en Singel 40-45. Dit zou de verkeersveiligheid verbeteren.

Sociale veiligheid

Door de reconstructie van de Megensebaan volgens het ontwerp-bestemmingsplan zullen de fietstunnels ter hoogte van de Berghemseweg – Osseweg en Singel 40-45 een lengte krijgen van respectievelijk 57 en 50 meter. Dit vraagt extra aandacht en maatregelen ten behoeve van de sociale veiligheid. Het verbreden van de tunnel Berghemseweg – Osseweg zodat ook autoverkeer gebruik kan maken van deze verbinding, kan bijdragen aan het verder verbeteren van de sociale veiligheid. In het derde planalternatief van bewoners Schadewijk wordt de tunnel echter nog langer door de uitvoegstrook vanaf de Megensebaan zuid naar de nieuwe aansluiting richting de Osseweg.

Daarnaast wordt bij een ongelijkvloerse kruising op dit kruispunt in het tweede planalternatief een nieuwe aansluiting gerealiseerd op de Megensebaan ter hoogte van de Singel 40-45 vanaf de Osseweg. De fietstunnel vanaf de Singel 40-45 zal door deze nieuwe aansluiting ook verlengd moeten worden omdat deze fietsverbinding enkel aan de zuidzijde van de Singel 40-45 geprojecteerd kan worden. Aan de noordzijde zijn geen ruimtelijke mogelijkheden. Hiermee wordt de verbetering van de sociale veiligheid in de auto-/fietstunnel weer (meer dan) teniet gedaan.

Concluderend kan dus worden gesteld dat de sociale veiligheid in het tweede planalternatief van bewoners Schadewijk verbetert ter hoogte van de Berghemseweg maar verslechtert ter hoogte van de Singel 40-45. In het derde planalternatief blijft de

sociale veiligheid ter hoogte van de Singel 40-45 gelijk aan het geoptimaliseerd ontwerp. De sociale veiligheid ter hoogte van de Berghemseweg verbetert enerzijds doordat ook autoverkeer gebruik maakt van deze route, anderzijds verslechtert deze doordat een verlenging van de tunnel noodzakelijk is.

	Planalternatief 2 bewoners Schadewijk	Planalternatief 3 bewoners Schadewijk
Verkeersveiligheid (functie versus gebruik)	-	-
Verkeersveiligheid (ongevallenlocaties)	+	+ / 0
Sociale veiligheid	0	0

3.5 Leefbaarheid

Leefbaarheid is een breed begrip en bevat alles wat de kwaliteit rondom het verblijven omvat, van de relatie die mensen hebben met hun burens, de mate waarin de wijk groen en speelvoorzieningen heeft tot aan de ordening van het parkeren. In deze studie richten we ons op de zogenaamde 'verkeersleefbaarheid'. Bij verkeersleefbaarheid gaat het met name om de effecten die omwonenden van het verkeer in hun omgeving ervaren. De aard en omvang van het verkeer zijn op zichzelf niet belangrijk, maar wel is van belang om vast te stellen wat de externe effecten van het verkeer zijn. Bij die externe effecten gaat het niet alleen om geluidhinder en luchtkwaliteit, maar ook om oversteekbaarheid, trillingen, sluipverkeer en ook parkeren en verkeersveiligheid. Immers de beleving van de verkeersonveiligheid in de woon- en leefomgeving bepaalt mede wat het niveau van leefbaarheid is.

Leefbaarheid is niet alleen een complex thema omdat het zoveel aspecten in zich heeft. Leefbaarheid heeft ook te maken met de eigen beleving en die kan tussen mensen zeer verschillend zijn. Voor aspecten als geluid en lucht zijn wettelijke regelingen van toepassing en geldt een duidelijke normering. Voor trillingen, barrièrewerking of verkeersveiligheid is dat niet of in veel mindere mate het geval en zal in verschillende situaties anders worden afgewogen en geoordeeld. Klachten van bewoners en situaties waarbij georganiseerde acties tegen de verkeersoverlast ontstaan, moeten dan ook zeer serieus worden genomen.

In het geoptimaliseerd ontwerp is volgens bewoners Schadewijk sprake van relatief hoge intensiteiten verkeer op de Megensebaan. Het afremmen en optrekken ter hoogte van het kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg leidt volgens bewoners tot veel geluidsoverlast. Daarnaast vormt de Megensebaan een barrière tussen Oss en Berghem voor met name langzaam verkeer.

Door beide planalternatieven van bewoners Schadewijk wordt de barrièrewerking deels opgeheven door realisatie van een tunnel Berghemseweg – Osseweg. Deze verbinding zorgt voor een snellere en veiligere route tussen Oss en Berghem. Ook bieden de planalternatieven kansen voor het doortrekken van de geluidwal. Dit is positief voor de woningen aan de westzijde van de Megensebaan. Daarentegen nemen de intensiteiten op de Gasstraat Oost, Kantsingel, Vijversingel, Berghemseweg en Kapelsingel fors toe. Ook op de Zevenbergseweg is sprake van een toename. Dit is nadelig voor de luchtkwaliteit en geluidbelasting voor de omliggende woningen. Tevens zal de oversteekbaarheid op deze wegvakken verslechteren als gevolg van deze toenames. Hoewel de leefbaarheidsituatie dus verbetert op de Megensebaan en het oostelijk deel van Schadewijk (Adelaar en Grutto) wordt het leefbaarheidprobleem dus grotendeels verplaatst naar de Singels en is dus nadelig voor het westelijk deel van Schadewijk en de omgeving Zevenbergseweg.

	Planalternatief 2 bewoners Schadewijk	Planalternatief 3 bewoners Schadewijk
Leefbaarheid (luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaï)	-	-

3.6 Openbaar vervoer

Op dit moment rijden tenminste de lijnen 257 en 96 via de Berghemseweg tussen de kernen Oss en Berghem. Daarbij wordt deels gebruik gemaakt van buurtbussen. De bussen halteren op Goudplevier. Naar verwachting wordt deze lijn in frequentie en/of type bus uitgebreid in de toekomst. Een tunnel op de verbinding Osseweg – Berghemseweg, conform het tweede planalternatief van bewoners Schadewijk (hoogte 3m) biedt hiervoor geen toekomstvaste situatie. De buslijnen zouden hiervoor moeten worden omgelegd wat mogelijk zal leiden tot hogere exploitatiekosten en mogelijk ook ten koste kan gaan van de huidige halte Goudplevier, die voor de bewoners van Schadewijk van belang is. Het realiseren van een tunnel voor gemotoriseerd verkeer in de voorgestelde vorm is dus nadelig voor de huidige openbaar vervoerverbindingen. In het derde planalternatief van bewoners Schadewijk is de tunnel wel toegankelijk voor openbaar vervoer en ontstaat dus geen nadeligere situatie ten opzichte van het geoptimaliseerd ontwerp.

	Planalternatief 2 bewoners Schadewijk	Planalternatief 3 bewoners Schadewijk
Openbaar vervoer	-	0

3.7 Bereikbaarheid hulpdiensten

Het tweede planalternatief van bewoners Schadewijk is voorgelegd aan de afdeling Pro-actie / Preventie van de Brandweer Oss. In het voorstel van bewoners Schadewijk wordt vrachtverkeer vanuit de Osseweg en Berghemseweg via een parallelstructuur naar de Singel 40-45 geleid. Dit betekent dat ook grote voertuigen van hulpdiensten via deze route zullen moeten rijden. Toegankelijkheid van vrachtverkeer moet namelijk onmogelijk gemaakt worden om te zorgen dat de maatregelen voldoende wordt nageleefd.

Voor de brandweer is het van belang dat het kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg toegankelijk blijft voor hulpdiensten tussen Oss en Berghem. De brandweer Oss geeft hiervoor de volgende redenen:

- De brandweer werkt via een kazerne volgorde tabel (welk voertuig er het eerst is komt er als eerste). Dit is een computermodel wat op basis van een aantal gegevens bepaalt welke voertuig naar welk adres uitrukt. Dit is een dynamisch model wat elk half jaar op basis van ervaringsgegevens van daadwerkelijk uitrukken wordt bijgesteld. Zo ruikt de post van Berghem als eerste uit naar delen van de roofvogelwijk in Oss. In de toekomst kan het tegenovergestelde voorkomen dat bijvoorbeeld vanuit de post Oss naar delen van Berghem wordt uitgerukt (door bijvoorbeeld een aantal vrijwilligers dat verder weg gaat wonen of werken). In dag en nachtsituatie kunnen ook verschillen optreden. Vandaar het belang dat het kruispunt 'te doorkruisen' moet zijn voor brandweervoertuigen vanuit Berghem richting Oss en omgekeerd.
- Voor sommige objecten in de kern Berghem en op de industrieterreinen De Geer en Elzenburg moet snel slagkracht geleverd kunnen worden. Dit houdt in dat er meer brandweervoertuigen in een kort tijdsbestek noodzakelijk zijn. Voor bijvoorbeeld industrieterrein De Geer betekent dit dat deze afkomstig zijn van de brandweerkazernes in Berghem en Oss. Het is voor de brandweer dus van belang het kruispunt vanuit de Osseweg en de Berghemseweg richting zowel het noorden en zuiden begaanbaar te houden voor brandweervoertuigen.

Voor het derde planalternatief van bewoners Schadewijk geldt dat de tunnel wel toegankelijk is voor hulpdiensten. Hierdoor ontstaat dus geen nadeligere situatie ten opzichte van het geoptimaliseerd ontwerp. Een aandachtspunt hierbij is de naleving van het vrachtwagenverbod. Toegankelijkheid van vrachtverkeer moet namelijk onmogelijk gemaakt worden om te zorgen dat de maatregelen voldoende wordt nageleefd.

	Planalternatief 2 bewoners Schadewijk	Planalternatief 3 bewoners Schadewijk
Bereikbaarheid hulpdiensten	- -	0

3.8 Fysieke inpasbaarheid

De gemeente Oss heeft onderzocht in hoeverre de planalternatieven van bewoners Schadewijk fysiek inpasbaar zijn. De belangrijkste conclusie uit deze analyse is dat de tunnelbak in alle bewonersalternatieven erg dicht op het kruispunt bij de Grutto gesitueerd is. In figuur 3.5 is respectievelijk de situering van de in-/uitgang van de tunnelbak weergegeven voor de fietstunnel (blauwe lijn), autotunnel bij gebruik standaard hellingspercentage (groene lijn) en autotunnel met verdiepte ligging bij gebruik van standaard hellingspercentage (rode lijn). De korte afstand tussen de tunnelbak en het kruispunt bij de Grutto kan tot verkeersonveilige situaties leiden (slecht zicht). In mindere mate speelt dit ook aan de zijde van de Osseweg. Bij de fietstunnel speelt dit minder gezien de beperkte snelheid en korte remweg.



Figuur 3.5: Fysieke inpasbaarheid tunnel Osseweg – Berghemseweg

	Planalternatief 2 bewoners Schadewijk	Planalternatief 3 bewoners Schadewijk
Fysieke inpasbaarheid	-	-

3.9 Kosten

Door de gemeente is een globale kostenindicatie opgesteld van de meerkosten voor realisering van alle planalternatieven van bewoners Schadewijk.

Door de realisatie van een ongelijkvloerse kruising worden de kosten voor de fietstunnels Singel 40-45 en Berghemseweg hoger. Tevens moet een nieuwe aansluiting worden gerealiseerd vanaf de Osseweg richting het kruispunt Megensebaan – Singel 40-45 in het tweede planalternatief en iets zuidelijker in het derde planalternatief. Hiervoor zijn naast asfaltering ook verlichting, omlegging waterlegger, verleggen waterleiding en

aanpassingen vereist aan de verkeersregelininstallatie Singel 40-45. Daarnaast moeten aanvullende gronden worden aangekocht.

De totale meerkosten van de planalternatieven van bewoners Schadewijk ten opzichte van het geoptimaliseerd ontwerp volgens het ontwerp bestemmingsplan bedragen hierdoor respectievelijk 13,5 miljoen euro voor het eerste planalternatief, 4,3 tot 4,7 miljoen euro voor het tweede planalternatief en 5 miljoen euro voor het derde planalternatief. Een uitgebreide berekening en vergelijking van de totale meerkosten is opgenomen in bijlage 2.

	Planalternatief 1 bewoners Schadewijk	Planalternatief 2 bewoners Schadewijk	Planalternatief 3 bewoners Schadewijk
Kosten	- -	-	-

4

Conclusies

Voor de realisering van deze reconstructie is een MER en ontwerp-bestemmingsplan opgesteld. Door bewoners van Schadewijk zijn voor en tijdens de inspraak twee alternatieven ingediend en is in de zienswijzenfase nog een derde alternatief ingediend. Alle drie de planalternatieven gaan uit van een ongelijkvloerse kruising op het kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg. Het eerste planalternatief is reeds in een eerder stadium door Oranjewoud geanalyseerd en beoordeeld. Op basis daarvan hebben het college van Burgemeester en Wethouders en de commissie in maart 2009 in het kader van de aanvaarding van het MER besloten om het eerste planalternatief van bewoners Schadewijk af te wijzen. De gemeenteraad heeft vervolgens op 26 maart 2009 besloten conform het voorstel van het college. Om die reden is dit planalternatief niet opnieuw geanalyseerd en beoordeeld, met uitzondering van de kosten voor dit alternatief.

De planalternatieven 2 en 3 van bewoners Schadewijk zijn positief voor de verkeersafwikkeling en verkeersveiligheid op het kruispunt Megensebaan – Osseweg – Berghemseweg. Door het verdwijnen van dit gelijkvloerse kruispunt wordt tevens de barrièrewerking op de verbinding tussen Oss en Berghem deels opgeheven. Ook bieden beide planalternatieven kansen voor verbetering van de leefbaarheid voor bewoners Adelaar indien de geluidwal verlengd wordt. Daarentegen zal een groot deel van het verkeer via andere routes gaan rijden. Daardoor ontstaat een toename van verkeer op de Gasstraat Oost, Kantsingel, Vijversingel, Berghemseweg, Kapelsingel en Zevenbergseweg. Deze toenames zijn nadelig voor de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leefbaarheid. Daarnaast leent de Megensebaan zich qua functie meer voor grotere hoeveelheden verkeer dat de overige genoemde gebiedsontsluitende wegen. De toename van verkeer op de Kantsingel, Vijversingel en Kapelweg kan daarnaast tot mogelijke afwikkelingsproblemen leiden in de spitsperiodes. Deze effecten van de planalternatieven staan haaks op de doelstellingen van de reconstructie van de N329.

Ondanks de verbetering voor de sociale veiligheid in de tunnel Osseweg – Berghemseweg moet de fietstunnel ter hoogte van de Singel 40-45 in het tweede planalternatief verlengd worden. Dit kan tot meer sociaal onveilige situaties leiden. In het derde planalternatief geldt dit, evenals in het geoptimaliseerd ontwerp van de gemeente, voor de fietstunnel Osseweg – Berghemseweg die door de uitvoegstrook vanaf de Megensebaan zuid verlengd moet worden. Daarnaast is de tunnel Osseweg – Berghemseweg in het tweede planalternatief nadelig voor de huidige openbaar vervoerverbindingen en de bereikbaarheid van hulpdiensten. In het derde planalternatief is de bereikbaarheid van openbaar vervoer en hulpdiensten gegarandeerd. Daarentegen moet er wel nadrukkelijk aandacht zijn voor de naleving van het vrachtwagenverbod. Toegankelijkheid van vrachtverkeer moet namelijk onmogelijk gemaakt worden om te zorgen dat de maatregelen voldoende wordt nageleefd. Ten slotte zijn hogere kosten gemoeid met de realisatie van de planalternatieven van bewoners Schadewijk en kan de langere tunnelbak tot verkeersonveilige situaties leiden op het kruispunt bij de Grutto.

	Planalternatief 1 bewoners Schadewijk	Planalternatief 2 bewoners Schadewijk	Planalternatief 3 bewoners Schadewijk
Intensiteiten (sluipverkeer)	- -	- -	- -
Verkeersafwikkeling (wegvakken)	- -	- -	- -
Verkeersafwikkeling (kruispunten)	+	-	-
Verkeersveiligheid (functie versus gebruik)	-	-	-
Verkeersveiligheid (ongevallenlocaties)	+	+ / 0	+ / 0
Sociale veiligheid	0	0	0
Leefbaarheid (luchtkwaliteit en wegverkeerslawaaï)	-	-	-
Openbaar vervoer	-	0	0
Bereikbaarheid van hulpdiensten	- -	0	0
Fysieke inpasbaarheid	-	-	-
Kosten	- -	-	-

Dit overwegende kan geconcludeerd worden dat de planalternatieven van bewoners Schadewijk enkele plaatselijke knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en leefbaarheid oplossen maar tevens een verschuiving van de problemen plaatsvindt naar andere locaties. De nadelen voor andere (woon)gebieden in Oss en Berghem wegen niet op tegen de beperkte doorstromingsvoordelen voor de Megensebaan en het oostelijk deel van de woningen van Schadewijk.

Bijlagen

Bijlage 1: Notitie Oranjewoud: 'Reconstructie N329: traject Osseweg /
Berghemseweg – Singel 1940-1945' d.d. 29 maart 2009 (planalternatief 1)



Memo

Betreft: Reconstructie N329: traject Osseweg/Berghemseweg – Singel 1940-1945

memonr. 2009.52
aan Gemeente Oss
van Oranjewoud
projectnummer 159457
datum 10 maart 2010

Vanuit de woonwijk Schadewijk gelegen aan de N329, in concreto de bewoners Adelaar en Grutto, is gevraagd naar de mogelijkheid van verdiepte ligging van de N329 over een beperkt tracé. De gemeente is het verwijt gemaakt dat de varianten niet conform de richtlijnen voor het MER zijn onderzocht. De vraag gaat specifiek over het traject Osseweg/Berghemseweg tot aan de Singel 1940-1945. Verzocht is om in beeld te brengen of de volgende optie reëel is: een verdiepte ligging van de N329 vanaf het spoor tot aan Singel 1940-1945 waar de N329 weer op maaiveld ligt. De Osseweg/Berghemseweg kruist de N329 ongelijkvloers waarbij er geen uitwisseling mogelijk is tussen het verkeer op beide wegen. Ten oosten en parallel aan de N329 komt een weg die de Osseweg verbindt met Singel 1940-1945. Als belangrijkste reden wordt aangegeven dat wordt verwacht dat met een verdiepte ligging de geluid- en luchtkwaliteit in de woonwijk verbetert.

Deze notitie gaat in op voornoemde optie. Daarbij is aandacht besteed aan de doelstellingen en de varianten van de reconstructie van de N329, de verwachte effecten en de kosten.

Doelstellingen en varianten

In het MER zijn de doelstellingen voor de reconstructie van de N329 verwoord. Een drietal punten hierin zijn:

- Concentratie van verkeer op de N329: de N329 dient nog meer de hoofdontsluitingsroute van Oss te worden. De reconstructie dient er toe te leiden dat het verkeer zo veel mogelijk de N329 als toegangsweg naar Oss gebruikt.
- De provincie heeft als doelstelling een accent op doorstroming en duurzaamheid van het verkeer.
- De gemeente heeft als doelstelling een accent op optimum van doorstroming en optimale ontsluiting van de omgeving van de N329.

De verschillende punten leiden tot een opgave die tegenstrijdig lijkt: enerzijds dient de N329 de belangrijkste as te worden, waarover het verkeer de toegang tot Oss krijgt. Anderzijds suggereert een optimale doorstroming van verkeer op de N329 dat een groot aantal aansluitingen op de N329 niet gewenst is. Vanuit de doelstellingen is een viertal varianten ontwikkeld voor de inrichting van de N329. Hierbij is getracht de volledige bandbreedte aan mogelijk optredende effecten gekoppeld aan de doelstellingen in beeld te brengen.

De varianten zijn daarom voor ieder van de betreffende uitgangspunten maximaal uitgewerkt, bijvoorbeeld het hele traject verdiept of zo weinig mogelijk aansluitingen van kruisende wegen.

Dit heeft ertoe geleid dat de in het begin van deze notitie beschreven variant niet 1 op 1 als variant in het MER is onderzocht, maar dat de onderdelen van deze variant als onderdeel van de verschillende varianten opgenomen en onderzocht zijn. Een combinatie van variant 2 (traject is van Julianasingel tot aan Singel 1940-1945 verdiept gelegen, ter hoogte van kruising Berghemseweg/Osseweg alleen ongelijkvloerse kruising voor fietsverbinding en een parallelweg langs de N329 tussen de Berghemseweg en Singel 1940-1945) en 3 (traject is van Julianasingel tot Singel 1940-1945 verdiept gelegen met overal ongelijkvloerse kruisingen met uitwisseling) geeft inzicht in de verwachte effecten van de variant zoals bedoeld door de bewoners van de woonwijk aan de N329.

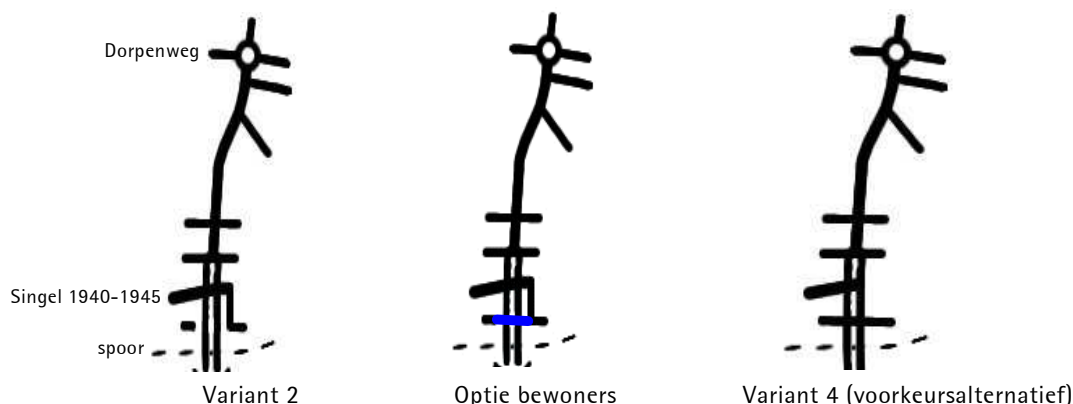
Effecten

Onderstaand is ingezoomd op een drietal criteria die van belang zijn voor de effecten die de bewoners in Schadewijk aan de N329 ondervinden van de reconstructie:

- Verkeer
- Geluid
- Luchtkwaliteit

Verkeer

De voorgestelde oplossing vormt een uitbreiding van variant 2 uit het MER. In onderstaande figuur is variant 2 schematisch weergegeven, samen met het nieuwe voorstel.



Figuur B1.1: Relevante varianten uit de MER

Het verkeer van Berghem naar Oss (en vice versa) heeft ter hoogte van de kruising Osseweg en de N329 in de voorgestelde optie de keuze tussen:

- het volgen van de parallelweg naar Singel 1940-1945;
- rechtdoor via de Berghemseweg.

In vergelijking met variant 2 uit het MER heeft het verkeer nu twee mogelijke routes tussen Oss en Berghem. De route via de Berghemseweg is voor een deel van het verkeer aantrekkelijker dan de route via de Singel 1940-1945, omdat de N329 gepasseerd kan worden zonder verkeerslichten of een rotonde. Om het (ongewenste) gebruik van de Osseweg-Berghemseweg door verkeer uit Berghem richting Oss te voorkomen zouden aanvullende maatregelen nodig zijn (b.v. éénrichtingsverkeer).

Ten opzichte van het voorkeursalternatief zal de hoeveelheid verkeer tussen Berghem en Oss over de Berghemseweg ter hoogte van de woonwijk niet veel afwijken in de voorgestelde optie.

Eenzijds is een afname op de Berghemseweg te veronderstellen omdat het verkeer vanuit Oss geen directe aansluiting meer heeft via de Berghemseweg op de N329. Anderzijds is een toename te veronderstellen op de Berghemseweg omdat de N329 zonder reistijdverlies kan worden overgestoken tussen Oss en Berghem. De Singel 1940-1945 is dan vanuit Berghem juist minder interessant als alternatieve route.

Geluid

In het MER en bij de uitwerking van het voorkeursalternatief is voor geluid getoetst aan het juridisch kader voor geluid: de Wet geluidhinder. Voor de N329 is onderzocht of er in juridische zin voor geluid sprake is van reconstructie. Dit is aan de orde wanneer ten

opzichte van de huidige situatie voor 2020 een toename van 1,5 dB of meer is te verwachten als gevolg van de aanpassingen aan de N329 én als deze hoger is dan 48 dB. Dit is ter hoogte van de woonwijk in geval van het voorkeursalternatief niet het geval. Voor het voorkeursalternatief geldt namelijk dat ter hoogte van de woonwijk geluidreducerende wegdekverharding is voorzien. Dit betekent dat na de aanpassing van de weg voor nagenoeg alle woningen zelfs sprake is van een afname van de geluidbelasting ten opzichte van de huidige situatie en daarmee van verbetering van het huidige geluidklimaat. Enkele woningen hebben een geringe, nauwelijks waarneembare toename die ruim onder de 1,5 dB zit. Een verdiepte ligging van de N329 en uitgaande van de toepassing van geluidreducerende wegdekverharding ter hoogte van de wijk leidt, net als bij de varianten 2 en 3, tot een verdere verbetering van het geluidklimaat met enkele dB's (afhankelijk van de ligging van de woningen). Dit kan mogelijk ook worden bereikt door middel van geluidwerende maatregelen die in het kader van 'de weg van de toekomst' worden verkend.

Luchtkwaliteit

In het MER en bij de uitwerking van het voorkeursalternatief is voor lucht getoetst aan het juridisch kader voor lucht: de Wet luchtkwaliteit. Uit het onderzoek blijkt dat voor geen van de in de wet genoemde stoffen (o.a. fijn stof, stikstofdioxide) een overschrijding van de grenswaarden aan de orde is. De berekeningen laten verder zien dat een verdiepte ligging van de weg, zoals voorgesteld door de bewoners, nauwelijks (max 0,1 ug/m³ bij een enkele woning, dit is eigenlijk niet waarneembaar) tot geen effect heeft ter hoogte van de woningen. Ook dicht langs de N329 treedt een zeer geringe verbetering van de luchtkwaliteit op (max 0,2 ug/m³) door de verdiepte ligging.

Kosten

De voorziene investeringskosten voor de aanleg van het voorkeursalternatief voor de N329 zijn ruim 53 miljoen euro, exclusief B.T.W. De voorziene investeringskosten van de variant zoals door de bewoners voorgesteld bedragen ruim 71 miljoen euro, exclusief B.T.W. Het verschil in investeringskosten bedraagt hiermee ruim 18 miljoen euro, exclusief B.T.W. Dit wordt veroorzaakt door de extra verdiepte ligging van de weg over ongeveer 600 meter met daarbij de aanleg van de ongelijkvloerse kruising Osseweg/Berghemseweg en de parallelweg.

Beschouwing

De effecten voor verkeer zijn voor de variant zoals beschreven door de bewoners beperkt ten opzichte van het voorkeursalternatief. Daarbij zijn ze zelfs, voor wat betreft de doelstellingen van de reconstructie, deels ongewenst. Er zijn licht positieve effecten voor geluid en lucht te constateren, echter het voorkeursalternatief voldoet aan alle wettelijke regelgeving. Er zijn daarnaast hoge extra kosten verbonden aan de optie van de bewoners.

Bijlage 2: Kostenberekening planalternatieven

Inleiding

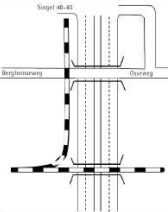
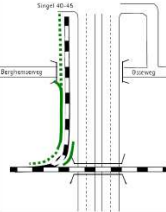
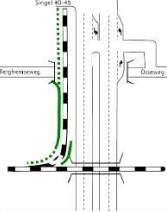
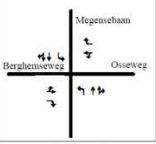
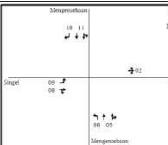
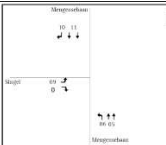
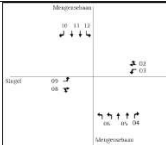
Ter verduidelijking van de financiële effecten van de alternatieven op de ramingen komen in deze notitie de volgende items aan de orde.

1. Allereerst volgt een korte beschrijving van de alternatieven. Daarbij dient opgemerkt te worden dat alternatief 1 vergeleken is met het gemeentelijk ontwerp en raming uit het voorjaar van 2009. In dit ontwerp zijn de ontwerpwijzigingen als gevolg van de ontwerprichtlijnen en aanvullende eisen en wensen in het kader van de weg van de toekomst nog niet verwerkt. Het huidige gemeentelijk ontwerp en raming zijn vergeleken met de alternatieven 2 en 3.
2. Vervolgens wordt voor de spoortunnel, fietstunnel Berghemseweg en fietstunnel Singel 40-45 kort op een rij gezet wat de invloed is van de alternatieven op lengte, breedte en hoogte.
3. Daarna is aangegeven van welke meer- en minderposten sprake is.
4. Deze opsomming wordt gevolgd door de meerkosten van de 3 alternatieven op bouw- en investeringskostenniveau. Het bouwkostenniveau betreft de kosten van bijvoorbeeld de materialen, mensuren, bouwplaats- en uitvoeringskosten van de aannemer. In het investeringsbedrag zijn tevens opgenomen kosten van bijvoorbeeld grondaankoop, advies- en onderzoekskosten, projectmanagement en overige bijkomende kosten als communicatiekosten en leges. Voor deze aanpak is gekozen omdat meer gedetailleerde informatie marktgevoelig is.
5. Ter afsluiting is op de financiële punten uit de door de bewoners aangedragen zienswijze ingegaan.

Ad 1 Korte beschrijving alternatieven

Onderdeel	Gemeentelijk ontwerp voorjaar 2009	Alternatief 1	Gemeentelijk ontwerp december 2009	Alternatief 2	Alternatief 3
Referentie	Ontwerp en raming zonder ontwerprichtlijn en WvdT	Ontwerp en raming zonder ontwerprichtlijn en WvdT	Ontwerp en raming met ontwerprichtlijn en WvdT	Ontwerp en raming met ontwerprichtlijn en WvdT	Ontwerp en raming met ontwerprichtlijn en WvdT
Korte beschrijving	Ter plaatse van kruising Berghemseweg soortgelijke fietstunnel als bij Singel 40-45 en Gasstraat Oost. Uitwisseling via kruising met VRI	Verlengde tunnelbak met viaduct voor auto's en fietsers. Geen uitwisseling met N329	Ter plaatse van kruising Berghemseweg soortgelijke fietstunnel als bij Singel 40-45 en Gasstraat Oost. Uitwisseling via kruising met VRI	Ter plaatse van kruising Berghemseweg lage tunnel voor fiets- en autoverkeer op gelijk niveau. Uitwisseling Berghemseweg/Osseweg met N329 via parallelweg op kruispunt Singel 40-45 met VRI	Ter plaatse van kruising Berghemseweg tunnel voor fiets- en autoverkeer op verschillende niveau's. Uitwisseling Berghemseweg/Osseweg met T-aansluiting met VRI

Ad 2 Effecten op lengte, hoogte en breedte

Onderdeel	Gemeentelijk ontwerp voorjaar 2009	Alternatief 1	Gemeentelijk ontwerp december 2009	Alternatief 2	Alternatief 3
Schematische tekening alternatief					
Lengte tunnelbak Spoortunnel ten noorden van Spoor	150m	503m	160m	Geen aanpassingen	Geen aanpassingen
Ontwerp kruispunt Berghemseweg		Vervalt		Vervalt	Vervalt
Lengte Fietstunnel Berghemseweg (inclusief schuine wanden)	Toeritten 170m Gesloten deel 50m	Vervalt	Toeritten 162.50m Gesloten deel 57.80m	Toeritten 187.50m Gesloten deel 51.49m	Toeritten 276m Gesloten deel 57.80m
Breedte Fietstunnel Berghemseweg (inclusief schuine wanden)	Toeritten 6.80m Gesloten deel 6.80m		Toeritten 9.35m Gesloten deel 8.11m	Toeritten 18m Gesloten deel 18m	Toeritten 18.06m Gesloten deel 18.06m
Hoogte Tunnel Berghemse weg			2.60m	3m	4.60m
Ontwerp kruispunt Singel 40-45					
Lengte Fietstunnel Singel 40-45	Toeritten 170m Gesloten deel 42m	Geen aanpassingen	Toeritten 162.50m Gesloten deel 50.49m	Toeritten 162.50m Gesloten deel 60.49m	Geen aanpassingen
Breedte Fietstunnel Singel 40-45 (inclusief schuine wanden)	Toeritten en gesloten deel 6.8m	Geen aanpassingen	Toeritten 9.35m Gesloten deel 8.11m	Geen aanpassingen	Geen aanpassingen

NB De gesloten delen in het huidige ontwerp betreffen ook een halfgesloten deel.

Ad 3 Overzicht meer- en minderwerk posten

Onderdeel	Gemeentelijk ontwerp voorjaar 2009	Alternatief 1	Gemeentelijk ontwerp december 2009	Alternatief 2	Alternatief 3
Effect op tunnels		- Kosten fietstunnel zijn vervangen door kosten viaduct weg en viaduct fiets		- Tunnel BW kan korter i.v.m. vervallen kruising - Tunnel Singel wordt langer t.b.v. rechtsaffer	- Lengte FT BW wijzigt niet i.v.m. rechtsaffer i.p.v. kruising/hoogstraat
Effect op Asfalt		- Kosten kruispunt asfalt zijn aangepast aan alternatief		- 6 opstelvakken kruising BW vervallen - 3 opstelvakken t.b.v. parallelweg worden toegevoegd - Parallelweg langs Osseweg wordt toegevoegd - Parallelweg langs N329 wordt toegevoegd. - Asfalt door tunnel wordt toegevoegd.	- 6 opstelvakken kruising BW vervallen - 3 opstelvakken t.b.v. parallelweg worden toegevoegd - Parallelweg langs Osseweg wordt toegevoegd - Asfalt door tunnel wordt toegevoegd.
Effect op installaties		- Kosten kruispunt installaties zijn aangepast aan alternatief		- VRI t.b.v. kruispunt BW vervalt - VRI t.b.v. kruispunt Singel wordt aangepast - Minder verlichting op kruisingsvlak BW - Extra verlichting i.v.m. bredere tunnel toevoegen - Extra verlichting op kruispunt Singel toevoegen - Verlichting langs parallelweg toevoegen	- VRI t.b.v. kruispunt BW vervalt - VRI t.b.v. T-splitsing wordt toegevoegd - Minder verlichting op kruisingsvlak BW - Extra verlichting i.v.m. bredere tunnel toevoegen - Extra verlichting op kruispunt Osseweg toevoegen - Verlichting langs parallelweg toevoegen
Overige effecten				- Extra duiker in parallelweg toevoegen	- Extra duiker in parallelweg toevoegen
Effect op grondaankoop				- Aanzienlijke grondaankoop bij optimalisatie variant bewoners	- Beperkte grondaankoop extra verwacht t.o.v. aanleg fietstunnel.

Ad 4 Overzicht meer- en minderwerk posten

Onderdeel	Gemeentelijk ontwerp voorjaar 2009	Alternatief 1	Gemeentelijk ontwerp december 2009	Alternatief 2	Alternatief 3
meerkosten bouwkosten in mio		9.8		3.8-4.0	4.3
meerkosten investerings- kosten in mio		13.5		4.9-5.3	5.6

In dit overzicht met de financiële effecten van de ramingen zijn de meerkosten van alternatief 1 t.o.v. de raming zonder ontwerprijlijnen en weg van de toekomst opgenomen (als antwoord op het bezwaar dat op verkeerde gronden een beslissing zou zijn genomen). Voor alternatief 2 en 3 zijn de meerkosten ten opzicht van het nieuwe ontwerp meegenomen. In de recentere ramingen zijn de posten op een andere manier opgebouwd dan in de eerdere ramingen (andere contracten met andere scope) waardoor een absolute vergelijking met de oudere ramingen niet meer mogelijk is.

Ad 5 Reactie op financiële vragen in zienswijze bewoners

Nadere toelichting op bewonersalternatief 1

- De lengte van de verdieping is nogmaals beschouwd. Uit deze berekening blijkt dat onvoldoende rekening was gehouden met de eis om de opstelvakken op maaiveld aan te leggen. De kostendeskundige had het gehele wegvak benut. De tunnelbak uit de oude raming wordt daarmee 61m korter en goedkoper. De gemeente was in de veronderstelling dat het de vraag was om de tunnelbak zolang mogelijk te verlengen. Als reactie op de zienswijze is gekeken naar de minimale lengte als direct na het kruispunt Berghemseweg de weg naar maaiveld wordt gebracht. In het bovenstaande overzicht is dat geoptimaliseerde ontwerp opgenomen. Hieronder volgt het verschil in meters tunnelbak.

	Tunnelbak aan N-zijde spoor	Extra meters tunnelbak
Basisontwerp	150	
Raming mrt 2009	641	491
Herziening max	580	430
Herziening min	503	353

- In de eerder verstrekte raming werd ook het stuk van Julianasingel t/m Spoortunnel duurder doordat ook de kosten van het deel van de tunnelbak dat ten noorden van het spoor ligt onder die post was meegenomen. Om de totale kosten voor de tunnel aan te kunnen geven waren ook in de raming van alternatief 1 een groot deel van de kosten van de tunnelbak ondergebracht onder het tracé Julianasingel t/m Spoorsingel. De meerkosten voor dit tracédeel zijn daarmee terecht.
- Bij de ramingen is gebruik gemaakt van de Standaard Systematiek Kostenramingen die door het CROW is opgezet. In de ontwerpfasen worden voor een aantal typen kosten, veelal percentages van de bouwsom aangehouden. Dit geldt ook voor de post onvoorzien. Een hogere bouwsom betekent derhalve een hoger % onvoorzien. Zowel bij alternatief 1 als bij alternatief 2 en 3 is het zelfde % van de bouwsom gebruikt als bij de gemeentelijke ontwerpen. De hogere onvoorzien kosten zijn daardoor terecht opgenomen.
- In de zienswijze worden kosten van verschillende ontwerpen en daarmee verschillende ramingen met elkaar vergeleken. Dit is niet mogelijk omdat op het moment dat de 1e raming werd opgesteld, de fietstunnels er bijvoorbeeld nog heel anders uitzagen (o.a. rechte wanden). In het deelbedrag van het tracé Spoortunnel tot Merwedestraat zijn de relevante kosten verwijderd en vervangen door de kosten

die nodig zijn om een overspanning over de tunnelbak te maken voor fietsers en motorvoertuigen. Met de genoemde minderkosten was dus al rekening gehouden.

- Conclusie
Hoewel sprake is van enige minderkosten vergeleken bij de notitie van maart 2009 is nog steeds sprake van aanzienlijke meerkosten van 13,5 miljoen op investeringskostenniveau bij keuze voor alternatief 1.

Nadere toelichting op reactie bewoners op huidige gemeentepannen

- Sinds ca. juni 2009 is het effect van de ontwerprichtlijn en de nadere wensen en eisen in het kader van de weg van de toekomst in het ontwerp en in de ramingen verwerkt. In de eerste slag is slechts inschatting gemaakt van de meerkosten, op een later moment is de raming opgesteld daadwerkelijk op basis van een uitgewerkt ontwerp. Vandaar dat in de periode juni 2009 tot december 2009 sprake is van verschillen in de ramingen. De financiële ruimte voor aanpassingen was mogelijk door aanvullende dekking vanuit subsidies o.m. in het kader van Spoorse Doorsnijdingen en extra bijdragen vanuit o.m. het programma Weg van de Toekomst van de provincie.
- Conclusie:
De genoemde aanpassingen worden onafhankelijk van het gekozen alternatief doorgevoerd en maken al onderdeel uit van het huidige ontwerp en de basisraming. Ook op dit moment vindt nog verdere uitwerking en optimalisatie van het ontwerp plaats. Vandaar dat regelmatig sprake is van aangepaste ramingen. Van een extra verhoging is derhalve geen sprake.

Nadere toelichting op bewonersalternatief 2: verbrede, lage auto-fietsstunnel van het Buurtplan

- De bewoners hebben een opmerking gemaakt over toch te verwerven grondaankopen voor een stadspark. Over het al dan niet realiseren van een stadspark is nog geen besluit genomen. Hier is dus ook nog geen dekking voor. Als er extra grond nodig is voor realisatie van onderdelen van de N329 is de regel dat die kosten ten laste van het project komen. Het opgenomen bedrag betreft meerkosten boven op reeds voorziene aankopen. Het alternatief van de bewoners waarbij de parallelweg verder van de N329 wordt afgelegd is weliswaar goedkoper en sociaal veiliger door de kortere tunnel dan het alternatief met de parallelweg dichterbij de N329, maar de meerkosten qua grondaankopen zijn hoger.
- V.w.b. de genoemde afwijking van beginwaarden van het financiële overzicht het volgende:
In de opgestelde stukken is mogelijk niet voldoende zichtbaar gemaakt dat het ramingen op verschillende niveaus betreft. Het bedrag van 4,6 mio betreft de afgeronde bouwkosten, het bedrag van 5.823.731 betreft investeringskosten. Bij het reserveren van budgetten / dekking moet de gemeente uitgaan van de investeringskosten. Hoewel een klein verschil aanwezig kan zijn doordat ramingen van verschillende data vergeleken zijn is geen sprake van echt afwijkende beginwaarden.
- Het is inderdaad mogelijk om de fietsroute gelijkvloers te laten kruisen met de parallelweg. Deze optimalisatie zorgt voor lagere kosten qua tunnel en hogere kosten qua vastgoed. Op dit moment zijn de definitieve kosten qua vastgoed nog niet inzichtelijk omdat niet zeker is welk deel van enkele percelen aangekocht zou moeten en kunnen worden. Indien voor dit alternatief gekozen wordt, kan op basis van de dan bekende kosten voor vastgoed een definitieve keuze gemaakt worden voor de ligging van de parallelweg. In het bovenstaande overzicht is rekening gehouden met een ligging verder van de N329, zonder verlenging van de tunnel voor de parallelweg.
- De raming is aangepast aan de laatste inzichten door de volgende ontwerpstep. Voor de alternatieven zijn de meer- en minderposten in de raming verwerkt. De meerkosten zijn in het bovenstaande overzicht meegenomen.
- Conclusie:
De meerkosten op bouwkostenniveau (3,8-4,0 miljoen) liggen in lijn liggen met de

eerder door gemeente afgegeven bedragen. Het definitieve bedrag is afhankelijk van de exacte ligging van de parallelweg mede in relatie tot de aan te kopen percelen. Vandaar dat in het overzicht een bandbreedte is opgenomen. De meerkosten op investeringskostenniveau ten opzicht van het huidige ontwerp bedragen tussen de 4,9 en 5,3 miljoen.

*Nadere toelichting op bewonersalternatie 3: autotunnel met hoger liggend fietspad
Buurtplan*

- Enige besparing is mogelijk indien een hoger hellingspercentage wordt toegepast. Afwijking van het hellingspercentage levert echter een minder toekomstvaste oplossing op. Verwachting is dat dit bedrag niet onder het niveau van alternatief 2 zal komen. Er is inderdaad sprake van een verdere verdieping en een aanpassing in de constructie door het op verschillend niveau leggen van fiets- en autoverkeer wat kostenverhogend werkt. Ook moet een VRI op de nieuwe T-splitsing worden geplaatst. Daarnaast is er sprake van minder grondaankopen en lagere kosten aan de parallelweg dan in alternatief 2.
- Conclusie:
De meerkosten op investeringskostenniveau voor alternatief 3 ten opzichte van het huidige ontwerp bedragen maximaal 5,6 miljoen. Mocht toch voor een kortere tunnel gekozen worden dan zijn de kosten naar verwachting minimaal ca. 4,9 miljoen.

Gemeente Oss, Projectteam N329, 17 maart 2010