

16-04-2012

***Meerjaren Investerings Programma Mobiliteit 2013-2016
(MIPMo 2013-2016)***

Methode en prioriteiten

**Dienst Stadsbeleid
Afdeling Leefomgeving, Wonen en Economie
Contactpersoon R. Kraus**

Inhoud

| | |
|---|---|
| 1 Inleiding ----- | 3 |
| 2 Inventarisatie van ambities/knelpunten/maatregelen----- | 4 |
| 3 Criteria voor prioritering ----- | 8 |
| 4 Prioriteiten voor de periode 2013-2016 ----- | 9 |

1 Inleiding

Voor de inventarisatie en de prioritering van projecten voor het MIPMo 2013-2016 is vastgesteld beleid als uitgangspunt genomen. In 2009 is de mobiliteitsvisie vastgesteld met daaropvolgend het mobiliteitsplan in 2011. Hierin geven we voor de onderwerpen auto, fiets, openbaar vervoer en gedragsbeïnvloeding aan:

- Wat we als Oss nastreven
- Hoe we dat zouden kunnen doen.

Voor het onderwerp 'parkeren' zijn deze vragen beantwoord in het parkeerbeleidsplan vastgesteld in 2005 en de evaluatie van het parkeerbeleid uit 2010.

In dit document wordt achtereenvolgens behandeld:

- Een inventarisatie van ambities, knelpunten en maatregelen die voor de afweging voor het MIPMo 2013-2016 in aanmerking komen
- Criteria voor prioritering van de ambities/knelpunten/maatregelen
- Prioriteiten voor de periode 2013-2016

2 Inventarisatie van ambities/knelpunten/maatregelen

Ambities, knelpunten en maatregelen, waarvan moet worden afgewogen of daar in de periode 2013-2016 los van lopende werkzaamheden afzonderlijk in moet worden geïnvesteerd, zijn vanuit de volgende bronnen geïnventariseerd:

- Mobiliteitsplan en evaluatie van het parkeerbeleid. Hierin worden knelpunten geïnventariseerd door de huidige en een voorspelde toekomstige situatie te vergelijken met een gewenste situatie. Voor het MIPMo is het aantal knelpunten teruggebracht tot de meest ernstige knelpunten. Ook zijn knelpunten toegevoegd door daar waar nodig de redentie vanuit het mobiliteitsplan door te trekken.
- Bestuurlijke afspraken over de uitvoering van projecten
- Noodzakelijk onderhoud, waarmee de uitvoering van het mobiliteitsbeleid kan worden gecombineerd
- Ruimtelijke ontwikkelingen met componenten die bij kunnen dragen aan de uitvoering van het mobiliteitsbeleid

Per deelonderwerp worden de ambities/knelpunten/maatregelen hierna benoemd.

Auto

De doelen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid zijn in het mobiliteitsplan uitgewerkt tot de meetbare indicatoren 'doorstroming op hoofdwegen', 'geluidhinder', 'luchtkwaliteit', 'overlast van druk verkeer bij verblijfsgebieden', 'oversteekbaarheid nabij belangrijke bestemmingen' en 'ongevallen'. Voor het MIPMo is per gemeten aspect een grens gesteld, bijvoorbeeld een grens aan een bepaalde hoeveelheid ongevallen per locatie per jaar. Wat betreft deze grenswaarden sluiten we zoveel mogelijk aan bij reeds bestaande richtlijnen en ambities. Noemenswaardig hierbij is dat we wat betreft het aantal te accepteren ongevallen strenger zijn geweest dan bijvoorbeeld het beleid van de Provincie. En wat betreft doorstroming op hoofdwegen bestaat er geen richtlijn en hebben we ons gericht op het voorkomen van de ergste filevorming in Oss. Het resultaat is een lijst met de belangrijkste knelpunten per aspect, weergegeven in figuur 1. In figuur 2 zijn deze knelpunten op de kaart van Oss geprojecteerd. Dit geeft voor het deelonderwerp 'auto' de totale opgave af te wegen voor het MIPMo.

De belangrijkste knelpunten binnen het onderwerp 'auto'

Doorstroming op hoofdwegen

- Heihoeksingel tussen Cereslaan en Rotonde 't Woud
- Cereslaan aansluiting met A59
- Kruising Ruwaardsingel – Vivaldistraat
- Wegvak Julianasingel (tussen Hescheweg en Dr. S. v. Zwanenbergsingel)
- Julianasingel tussen Frankenweg/Aengelbertlaan en Galliërsweg
- Kruispunt Hertogensingel Koomstraat Singel 40-45
- Wegvak Gasstraat tussen Molenstraat en parkeerterrein NS station

Overlast van druk verkeer bij verblijfsgebieden

- Wegvak Berghemseweg tussen Kapelsingel en Linkensweg
- Wegvak Erfsestraat tussen aansluiting A50 en door kom Herpen tot aan Heiweg
- Wegvak Burg. Van Erpstraat tussen spoor/Berghemseweg en Hoessenboslaan
- Wegvak 't Woud/Heesterseweg buiten de bebouwde kom tot aan de gemeentegrens met Maasdonk
- Wegvak Berghemseweg tussen Schaijkseweg en Burg. van Erpstraat
- Paganinistraat
- Kerkstraat Berghem

Oversteekbaarheid nabij belangrijke bestemmingen

- Kruispunt Euterpelaan Kortfoortstraat Weth. Van Eschstraat
- Kruispunt Dr. Saal van Zwanenbergsingel J. Zwijsenlaan
- Kruispunt Heihoeksingel Schaepmanlaan
- Vivaldistraat (Oversteek Staringstraat)

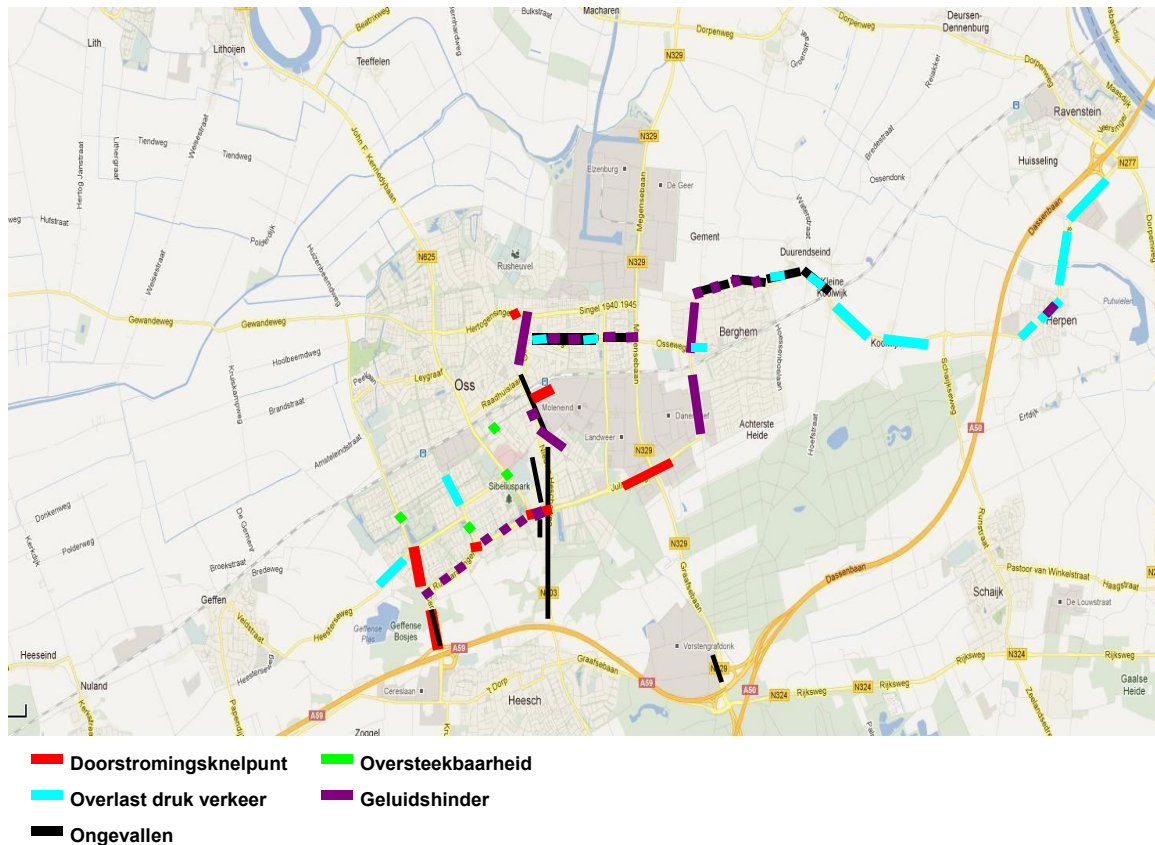
Ongevallen

- Cereslaan aansluiting A59
- Aansluiting N329 en A50/A59
- Kruispunt Nieuwe Hescheweg St. Wilpertslaan
- Wegvak Nieuwe Hescheweg tussen Mugheuvellaan en Molenstraat
- Wegvak Molenstraat tussen Carmelietenstraat en Nieuwe Hescheweg
- Wegvak Berghemseweg tussen N329 en Linkensweg
- Wegvak Burg. van Erpstraat tussen spoor en Julianastraat
- Wegvak Hescheweg tussen St. Wilpertslaan en J. Zwijsenlaan

Geluidhinder

- Berghemseweg
- Ruwaardsingel
- Molenstraat
- Burg. van Erpstraat
- Kom Herpen

Figuur 1: Belangrijkste knelpunten binnen het onderwerp 'auto'



Figuur 2: Belangrijkste knelpunten binnen het onderwerp 'auto'

Openbaar Vervoer

Belangrijkste afzonderlijke investeringsopgave hier betreft het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV). De gemeente Oss heeft met de Provincie en andere partners uit de regio afgesproken om bij te dragen aan de realisatie hiervan.

Fiets

Wat betreft de fiets zet Oss in op het ontvlechten van fietsverkeer en autoverkeer door het aanleggen van doorgaande fietsroutes met vrijliggende fietspaden en fietsstraten. Door het bundelen van fietsers op doorgaande routes ontstaan drukke kruisingen daar waar deze routes de belangrijkste autowegen kruisen. Om de veiligheid en doorstroming op deze punten te borgen, zijn maatregelen nodig, zoals bijvoorbeeld een fietstunnel. Het gaat om de volgende kruisingen:

- Julianasingel – Hescheweg (fietsstraat)
- Dr. Saal van Zwanenbergsingel – Mondriaancollege
- Wethouder van Eschstraat – Palmstraat (fietsstraat)
- Julianasingel – Docfalaan

Een andere grote afzonderlijke investeringsopgave voor de fiets betreft de Fietssnelweg (F59) tussen Den Bosch en Oss. De gemeente Oss heeft met de Provincie en andere partners uit de regio afgesproken om bij te dragen aan de realisatie hiervan.

Parkeren

De wens is om vooral nieuwe grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen te voorzien van gebouwde parkeervoorzieningen in plaats van parkeerplaatsen in de openbare ruimte. Voor de termijn t/m 2016 is het ontwikkelingsplan De Wal in beeld, ook wel TBL-locatie genoemd. Wanneer we ons beperken tot het opnemen van een parkeergarage die voorziet in de nieuwe parkeerbehoefte als gevolg van het plan, zijn geen extra investeringen nodig. Als we ervoor kiezen om de parkeergarage groter te maken om ook huidige parkeerplaatsen in de openbare ruimte te kunnen vervangen is er wel een extra investering nodig. Deze laatste optie wordt daarom meegenomen in de afweging voor het MIPMo 2013-2016.

Gedragbeïnvloeding

Voor de uitvoering van mensgerichte maatregelen, zoals voorlichting, educatie en stimulering van gedragsverandering is een structureel jaarlijks budget van € 35.000 beschikbaar. Dit budget wordt via 80% GGA-subsidie (GebiedsGerichte Aanpak verkeer en vervoer) verhoogd tot € 180.000 op jaarbasis. Er is geen extra budget nodig om de wensen uit het mobiliteitsbeleid tot uitvoering te brengen.

3 Criteria voor prioritering

Kijken we naar kenmerken van geïnventariseerde ambities/knelpunten/maatregelen, dan hechten we er waarde aan als deze bijdragen aan:

- doelen uit mobiliteitsbeleid, te weten
 - o Bereikbaarheid
 - o Veiligheid
 - o Leefbaarheid

- verbetering van het functioneren van een vervoerwijze, te weten
 - o Auto
 - o Fiets
 - o Openbaar Vervoer

- het nakomen van bestuurlijke afspraken, te weten
 - o intentie-overeenkomst met de Provincie over investeringen in Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV)
 - o intentie-overeenkomst met de Provincie over investeringen in de Fietssnelweg (F59) tussen Oss en Den Bosch
 - o Anders

- accenten in vastgesteld overkoepelend beleid + ruimtelijke uitwerkingen ervan, te weten
 - o Bereikbaarheid van Oss vanuit de regio
 - o Ruimtelijke visies/plannen; Dynamisch Stadscentrum, Spoorzone en Talentencampus

In de huidige afweging is aan ieder criterium eenzelfde belang toegekend. Met andere woorden alles wordt even belangrijk gevonden, zodat een project dat bijdraagt aan meerdere van de criteria ook automatisch een hogere prioriteit krijgt dan een project dat bijdraagt aan minder criteria. Als er aan bepaalde criteria meer belang wordt toegekend dan aan de andere criteria kan een andere prioritering van projecten het resultaat zijn.

4 Prioriteiten voor de periode 2013-2016

In vergelijking met andere projecten, dragen vier projecten bij aan de meeste van de kenmerken. Het betreft de Cereslaan, Gasstraat, Kruisingen Julianasingel – Nieuwe Hescheweg en Julianasingel – Dr. Saal van Zwanenbergsingel en als laatste de Nieuwe Hescheweg tussen de Julianasingel en de A59. De bijdrage van de projecten aan de verschillende criteria wordt hieronder verder toegelicht.

- Cereslaan
 - o Hier is sprake van relatief ernstige filevorming en er hebben relatief veel ongevallen plaatsgevonden in het verleden.
 - o Het project is gericht op het verbeteren van de situatie voor de auto
 - o Er is een afspraak met Rijkswaterstaat dat de veiligheidssituatie wordt verbeterd. Rijkswaterstaat draagt hier financieel aan bij.
 - o De Cereslaan is naast de N329 de weg in Oss met het meeste verkeer van buiten Oss. Vermindering van filevorming op deze weg draagt daarmee bij aan de bereikbaarheid van Oss vanuit de regio.

- Gasstraat
 - o Hier is sprake van relatief ernstige filevorming
 - o Het project is gericht op het verbeteren van de situatie, zowel voor de auto als voor de fiets. Naast het verbeteren van de doorstroming worden ook vrijliggende fietspaden aangelegd, waarmee de fietssnelweg F59 wordt verbonden met de Osse fietsverbinding Oost-West.
 - o De Gasstraat is onderdeel van de ruimtelijke visie 'Dynamisch Stadscentrum' en het ruimtelijke plan 'Spoorzone'.
 - o Zowel het traject van het HOV loopt over de Gasstraat als het traject van de Fietssnelweg F59.

- Kruisingen Julianasingel – Nieuwe Hescheweg en Julianasingel – Dr. Saal van Zwanenbergsingel
 - o Hier is sprake van relatief ernstige filevorming en er hebben relatief veel ongevallen plaatsgevonden in het verleden.
 - o Het project is gericht op het verbeteren van de situatie, zowel voor de auto als voor de fiets. Het verbeteren van de veiligheid van de kruising tussen de autoweg Julianasingel en de druk bereden fietsstraat 'Hescheweg' is onderdeel van het project.
 - o Het traject van het HOV loopt over de twee kruisingen.

- Nieuwe Hescheweg tussen de Julianasingel en de A59
 - Er hebben in het verleden op gedeelten van deze weg relatief veel ongevallen plaatsgevonden.
 - Het project is gericht op het verbeteren van de situatie voor de auto.
 - Het beheer van dit gedeelte van de Nieuwe Hescheweg is door de gemeente overgenomen van de Provincie onder de voorwaarde dat deze weg in 2014 door de gemeente wordt gereconstrueerd. Het bij de overdracht vastgestelde benodigde budget voor reconstructie wordt in zijn geheel door de Provincie geleverd.
 - Het traject van het HOV loopt over deze weg.