

Verkeersstructuur Centrum Oss



Colofon

Uitgave Gemeente Oss, december 2013

Vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van PM

Redactie: Stadsbeleid, afdeling Leefomgeving, Wonen en Economie

Vormgeving: Stadsbeleid, afdeling Stedelijke Ontwikkeling

Inhoudsopgave

Voorwoord

1.Inleiding: aanleiding, doel en leeswijzer	5
2.Visie: beleidskader en doelstelling	7
3.Verkeersstructuur:	9
3.1 Looproutes en voetgangersgebied	9
3.2 Openbaarvervoerstructuur en haltes	13
3.3 Fietsstructuur en stallingen	15
3.4 Autostructuur en parkeervoorzieningen	19
4.Van structuur naar inrichting	27
5.Uitvoeringsagenda	37

Voorwoord

Verkeer Centrum Oss: belangrijk voor inwoners en ondernemers

Meestal als ik naar het centrum van Oss ga, pak ik de fiets. Lekker snel, want Oss is niet zo groot. Maar ook met de auto wil ik er makkelijk kunnen komen en goed parkeren. Dat staat duidelijk in het programma van ons college. Dat we gaan voor goede bereikbaarheid van het Osse stadscentrum. De Mobiliteitsvisie 2010-2020 geeft de kaders aan. Voor het stadscentrum hebben we dit nu verder uitgewerkt.

We willen met elkaar een aantrekkelijk centrum. Daarom komt in dit plan niet alleen een goede bereikbaarheid aan de orde. We hebben ook gekeken naar een zorgvuldige inpassing van de verkeersfuncties in het centrum. Nu, maar vooral voor de komende 20 jaar.

Of, zoals we schreven in de Mobiliteitsvisie Oss 2010-2020: 'De wereld om ons heen is volop in beweging. Ook in Oss. Dat heeft grote invloed op de bereikbaarheid. Of dat nu met auto, fiets of openbaar vervoer is. En dan moet het ook nog leefbaar en veilig zijn en blijven.'

Het centrum is van iedereen!

Verkeer, parkeren, bereikbaarheid, veiligheid: het speelt in alle buurten, wijken en kernen van de gemeente Oss. Maar deze onderwerpen hebben misschien wel het meeste invloed op het centrum van de stad Oss. Iedere inwoner heeft wel wat met het stadscentrum. Je gaat er winkelen, boodschappen doen, lekker op het terras zitten, naar een film of toneelstuk of noem maar op. En er wonen en werken ook nog eens duizenden mensen in het centrum. Al met al brengt stadscentrum veel mensen op de been. Maar ook in de auto, op de fiets, in de bus.

Daarom hebben we ook heel veel mensen gevraagd om met ons mee te denken over dit plan. 'Wat vindt u belangrijk in het centrum? Wat mist u? Welke keuzes zou u maken?'

Waarom dit plan?

Bij alle ontwikkelingen in het centrum is het belangrijk om te weten welke gevolgen dat heeft voor het verkeer. Dat is een complex geheel. Het vraagt om ver vooruit durven denken en keuzes maken. Op verschillende terreinen tegelijkertijd. We willen geen verkeer in het centrum dat er niets te zoeken heeft. Maar het centrum moet wel goed bereikbaar zijn voor verkeer dat er wel moet zijn. Bijvoorbeeld voor de bevoorrading van de winkels, voor bewoners en het winkelend publiek.

We willen goede fietspaden voor als je met de fiets naar het centrum gaat. En dat je die dan ook veilig kunt stallen. Het centrum moet met het openbaar vervoer bereikbaar zijn. En bezoekers die met de auto komen, moeten de auto makkelijk kunnen parkeren. En het liefst zo dat bewoners en bezoekers in het centrum daar geen last van hebben. Het winkelend publiek wil vooral comfortabele en aantrekkelijke looproutes. Dit plan voor de verkeersstructuur van het centrum van Oss gemaakt. We hebben hierbij de Visie Dynamisch Stadscentrum, het Mobiliteitsplan en het Parkeerbeleidsplan gebruikt. Het nieuwe plan is de leidraad bij de inrichting en uitvoering van plannen in het stadscentrum die een relatie hebben met verkeer voor de komende jaren.

Reina de Bruijn, Wethouder Verkeer

Inleiding: aanleiding, doel, leeswijzer en proces

Aanleiding: waarom dit rapport?

De belangrijkste aanleiding om dit rapport te maken is de actualisatie van het bestemmingsplan centrum. Om ontwikkelingen in het bestemmingsplan mogelijk te maken, of juist niet, is het nodig om een goed onderbouwing en analyse te hebben van de verkeersaspecten en de verkeersstructuur. Voor het centrum zijn diverse verkeersaspecten, doelstellingen en ambities vastgelegd in de Mobiliteitsvisie, Mobiliteitsplan, Visie Dynamisch Stadscentrum en Parkeerbeleidsplan. Deze kaders zijn echter te algemeen om de ontwikkelingen in het centrum goed te toetsen op de verkeerskundige gevolgen. Daarvoor was het nodig om de verkeersaspecten uit te werken in een meer concrete verkeersstructuur.

Doel: waar is dit rapport voor bedoeld, wat kunnen we er mee doen?

Dit rapport laat een streefbeeld zien voor de verkeersstructuur van het centrum. Het is een wensbeeld met een ideale structuur. Vastgestelde visies zijn het uitgangspunt. De visies worden vertaald naar een concrete verkeersstructuur. De verkeersstructuur geeft richting aan en scheidt een kader voor inrichtings- en uitvoeringsplannen.

Het is geen uitvoeringsprogramma, maar er wordt wel een doorkijk gemaakt naar een uitvoeringsagenda. Hierin is weergegeven wanneer, welke maatregelen worden uitgevoerd en waar koppelingen mogelijk zijn met andere ontwikkelingen.

Leeswijzer: Wat is de opzet van het rapport en wat is er in te lezen?

Allereerst wordt een beleidskader geschetst. De verkeersstructuur is gebaseerd op beleid en ambities die zijn vastgelegd in de volgende documenten:

- Visie Dynamisch Stadscentrum
- Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsplan
- Parkeerbeleidsplan
- Bestemmingsplan Centrum

Vervolgens wordt de doelstelling geformuleerd. Wat willen we bereiken met de verkeersstructuur van het centrum.

Dan wordt de verkeersstructuur toegelicht, deze bestaat uit verschillende kaartbeelden:

- Voetgangersgebied en looproutes
- Openbaar Vervoer structuur en haltes
- Fietsstructuur en stallingen
- Autostructuur en parkeervoorzieningen

Deze worden verbeeld en kort beschreven.

Voor enkele belangrijke locaties wordt de verkeersstructuur uitgewerkt naar inrichtingsniveau. Met sfeerbeelden en inrichtingssuggesties is het de bedoeling te laten zien tot welke aanpassingen de verkeersstructuur zou kunnen leiden. Het zijn verbeeldingen, bij nadere uitwerking kunnen ook andere keuzes worden gemaakt.

Proces: Hoe is het rapport tot stand gekomen?

Het proces is gestart met een inventarisatie. Deze bestond uit het inventariseren van feitelijke gegevens zoals verkeersstromen en intensiteiten. Deze zijn verwerkt in een verkeersmodel. Met dit model kunnen te verwachten gevolgen van ontwikkelingen duidelijk worden gemaakt. Dit geldt voor de huidige situatie maar ook voor de langere termijn (prognosejaar 2020). Verder is ook gesproken met verschillende deskundigen en belanghebbenden. Knelpunten zijn benoemd en ideeën en kansen zijn uitgewisseld. Er is gesproken met de verantwoordelijk vakwethouders. In een integraal ontwerpatelier is gesproken met verschillende beleidsmedewerkers en externe belanghebbenden, zoals de centrummanager, wijkraden, Horeca, ondernemers, Fietzersbond en Veilig Verkeer Nederland. Er is een nieuwsbrief verspreid waar reacties op binnengekomen zijn.

Deze inventarisatie maakt deel uit van de rapportage "Verkenningen Verkeer Centrum Oss, onderzoeksrapport", d.d. 30 oktober 2012. In dit verkenningenonderzoek zijn vanuit de inventarisatie verschillende scenario's uitgewerkt. Deze scenario's zijn verder onderzocht op verkeerskundige gevolgen, knelpunten en mogelijke oplossingen. Het verkenningenonderzoek sluit af met het formuleren van conclusie en benoemen van dilemma's. Deze conclusies en dilemma's zijn vervolgens besproken met de raadscommissie op 20 december 2012. Ook zijn de conclusies en dilemma's besproken met de externe partijen uit het ontwerpatelier.

Met de resultaten uit het verkenningenonderzoek, de discussie met de raadscommissie en de inbreng van externe partijen is deze rapportage tot stand gekomen.

Mobiliteitsplan Oss 2020

Bereikbaar, Leefbaar en Verkeersveilig



Visie Dynamisch Stadscentrum Oss 2020

The map shows the city center of Oss with a grid of 15 small inset images. The images include: a blue car, a person in a uniform, a building facade, a street view, a building with a red roof, a building with a green roof, a building with a white facade, a building with a red facade, a building with a blue facade, a building with a white facade, a building with a red facade, a building with a blue facade, a building with a white facade, a building with a red facade, and a building with a blue facade.

Visie: beleidskader en doelstelling

De laatste jaren zijn verschillende beleidsdocumenten vastgesteld die betrekking hebben op de openbare ruimte en het verkeer in het centrumgebied. De documenten die van belang zijn om de verkeersstructuur in het centrum uit te werken, zijn met name de Visie Dynamisch Stadscentrum, de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan, het Parkeerbeleidsplan en het Bestemmingsplan Centrum. De doelstellingen en ambities die in deze documenten zijn vastgesteld vormen het kader en de basis voor dit document.

Visie Dynamisch Stadscentrum

In het voorjaar 2010 is de 'Visie Dynamisch Stadscentrum Oss 2020' vastgesteld. Deze visie schetst een ambitieus toekomstbeeld voor het Osse stadscentrum voor de komende jaren, op basis van veel en zeer uiteenlopende bouwstenen. Eén van die bouwstenen is bereikbaarheid. De visie stelt dat een stadscentrum dat goed functioneert, makkelijk bereikbaar en toegankelijk moet zijn voor alle verkeer. Vanuit die gedachte wordt meer ruimte gemaakt voor voetgangers, fietsers en openbaar vervoer in het centrum. Voor Oss, als centrum in de regio, is autobereikbaarheid van groot belang. De auto is in de toekomst meer dan nu te gast in het stadscentrum en zal dus minder dominant aanwezig zijn. De uitdaging is om verschillende vervoerswijzen met elkaar in harmonie te brengen. Gestreefd wordt naar heldere routes voor bezoekers aan het stadscentrum. Zowel per auto, fiets of openbaar vervoer, gekoppeld aan goede parkeer- en stallingsmogelijkheden. De bestaande hoofdontsluiting van het centrum via de Raadhuislaan – Oostwal en Singel 40-45 zal ook in de toekomst voor bestemmingsverkeer de hoofdader zijn en de belangrijkste parkeervoorzieningen ontsluiten. Daarbij zal stapsgewijs ingezet worden op realisatie van gebouwde parkeervoorzieningen, zodat tegelijkertijd geïnvesteerd kan worden in de ruimtelijke kwaliteit van het centrum. Dit zal nagenoeg altijd gekoppeld zijn aan grootschalige ruimtelijke ontwikkelingen en stedenbouwkundige opgaven, zoals deze in de Visie Dynamisch Stadscentrum zijn opgenomen.

Mobiliteitsvisie en Mobiliteitsplan

In de Mobiliteitsvisie en het Mobiliteitsplan is uitgewerkt hoe Oss bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig moet blijven. Het centrum is daarin aangewezen als een economisch belangrijk gebied waar vooral ook de bereikbaarheid gewaarborgd moet zijn.

De Mobiliteitsvisie "Balans in beweging" is door de gemeenteraad vastgesteld in juni 2009. Het centrale doel van de mobiliteitsvisie is het in balans brengen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente Oss, nu en in de toekomst. Om deze balans te kunnen bereiken wil de gemeente de inwoners een optimale keuze kunnen bieden tussen de verschillende vervoerswijzen (trein, bus, auto, fiets, wandelen). Om de inwoners te verleiden vaker voor de fiets of het openbaar vervoer te kiezen, is het belangrijk de onderlinge samenhang van de vervoerswijzen te verbeteren en efficiënte alternatieven te bieden voor de auto. De insteek hierbij is niet het ontmoedigen van de automobilist. De gemeente Oss wil de verschuiving juist bereiken door het gebruik van de fiets en openbaar vervoer te stimuleren. Deze vervoerswijzen moeten veilig, comfortabel en snel zijn. De Mobiliteitsvisie is vervolgens uitgewerkt in een Mobiliteitsplan "Oss 2020, bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig". Deze nota geeft inzicht in het functioneren van het hoofdwegennet en geeft aan wat er op hoofdlijnen nodig is om de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie te bereiken. Het Mobiliteitsplan is vastgesteld door de gemeenteraad in mei 2011.

Parkeerbeleidsplan

Het beleid op het gebied van parkeren in het centrum van Oss is vastgelegd in het Parkeerbeleidsplan (vastgesteld, oktober 2005). De doelstelling die met het parkeerbeleidsplan wordt nagestreefd, is als volgt:

"Het parkeerbeleid 2005-2015 moet, als onderdeel van het mobiliteitsbeleid dat mede gericht is op het stimuleren van fiets en openbaar vervoer, een bijdrage leveren aan het behoud en de uitbouw van de regionale functie van Oss op het gebied van wonen, werken en voorzieningen. Daartoe dient het beleid bij te dragen aan het garanderen van de bereikbaarheid en de leefbaarheid van het centrum. Concreet betekent dat, dat voor verschillende doelgroepen in voldoende mate parkeeroplossingen (voor auto en fiets) worden geboden. Daarbij dient de uitwerking van het parkeerbeleid bij te dragen aan de verbetering aan de kwaliteit van de openbare ruimte in het centrum."

Het verder uitbouwen van de regionale functie van Oss betekent een toenemende vraag naar parkeervoorzieningen. Hiertoe wordt conform het Parkeerbeleidsplan gestreefd naar een betere benutting van de bestaande parkeercapaciteit. Betere benutting moet bereikt worden door het voeren van een sturend parkeerbeleid, onder meer in de vorm van tariefdifferentiatie, een goede parkeerverwijzing en parkeerdurbeperkingen. Ook dubbelgebruik van parkeerplaatsen past bij een betere benutting.

Herziening bestemmingsplan Centrum Oss

Op basis van de Wet ruimtelijke ordening moet een nieuw bestemmingsplan voor het centrumgebied voor 16 oktober 2013 zijn vastgesteld. Het bestemmingsplan is vooral gericht zijn op het beheer van het gebied. Daarnaast zijn ook gewenste ontwikkelingen mogelijk gemaakt, waarvan de (beleids)kaders duidelijk zijn. Het bestemmingplan heeft in principe weinig relatie met het de verkeersstructuur van het centrum. De analyse die is gemaakt in het kader van de verkeersstructuur wordt in het bestemmingsplan gebruikt als onderbouwing van ontwikkelingen die mogelijk gemaakt worden. Op basis van bovenstaande visies en beleidsdocumenten is een doelstelling geformuleerd voor de verkeersstructuur van het centrum.

Doelstelling

Het centrum van Oss moet een vitaal centrum van de regio zijn. Het centrum moet goed bereikbaar zijn voor alle vormen van vervoer en moet daarnaast levendig en eigentijds zijn. De uitdaging is de verschillende vervoerwijzen in harmonie met elkaar samen te brengen.

De verkeersstructuur moet de condities scheppen voor een bereikbaar en leefbaar centrum. Zowel bezoekers van het centrum als bewoners wordt een aangenaam verblijfsklimaat geboden. Er wordt gezocht naar een evenwicht in gebruik en inrichting.

De voetganger wordt aangename en veilige routes geboden. Niet alleen in het voetgangersgebied maar ook in de aanloopstraten en de schakels tussen het voetgangersgebied en stallingen, parkeervoorzieningen en ov-haltes.

Het centrum wordt goed ontsloten door openbaar vervoer en de haltes bevinden zich op loopafstand tot het voetgangersgebied.

De fiets heeft een belangrijke rol in de ontsluiting van het centrum; dit dient zowel in routes als in stallingsvoorzieningen tot uiting te komen. De fietsroutes zijn direct, samenhangend, verkeersveilig, comfortabel en aantrekkelijk. De stallingen zijn gebruiksvriendelijk, diefstalveilig, voldoende in aantal en op de juiste plek gesitueerd.

De verkeersstructuur biedt een heldere ontsluitingsstructuur voor de auto en een duidelijke parkeersituatie. De circulatie tussen (parkeer)voorzieningen is logisch en helder, waarbij het doel is versnippering van verkeers- en parkeerruimte tegen te gaan.

Om dit doel te kunnen vertalen naar een verkeersstructuur is een verkeerskundig onderzoek uitgevoerd naar de huidige en toekomstige verkeerssituatie. De resultaten van dit onderzoek zijn te lezen in de rapportage "Verkenningen Verkeer Centrum Oss, onderzoeksrapport", d.d. 30 oktober 2012. Hierin zijn verschillende scenario's doorgerekend, knelpunten en mogelijke maatregelen onderzocht. Het verkenningsonderzoek sluit af met het formuleren van conclusies en benoemen van dilemma's. Deze conclusies en dilemma's zijn vervolgens besproken met de raadscommissie en met externe partijen.

De verkeersstructuur die in deze rapportage wordt toegelicht is tot stand gekomen:

- met de resultaten uit het verkenningenonderzoek
- de discussie met de raadscommissie
- en de inbreng van externe partijen.

Deze drie pijlers tezamen worden in deze verdere rapportage benoemd als het vooronderzoek.

Verkeersstructuur

De genoemde beleidskaders beschrijven op hoofdlijnen wat de ambities en doelstellingen zijn voor het verkeer en de mobiliteit in Oss. In het Mobiliteitsplan is vanuit de doelstellingen de hoofdontsluitingsstructuur voor Oss vastgesteld. Om deze verkeersstructuur uit te werken naar de doelstelling voor het centrum, is een vertaling en detaillering nodig naar een lager schaalniveau.

Hierbij worden de volgende manieren van verplaatsen onderscheiden: voetganger, openbaar vervoer, fiets en auto. De voetganger komt het meest voor. Elke bezoeker aan het centrum is uiteindelijk voetganger en wil op een veilige, aangename manier van de openbare ruimte gebruik maken. Voor deze verschillende manieren van verplaatsen zijn diverse kaartbeelden uitgewerkt:

- Voetgangersgebied en looproutes
- Openbaar Vervoer structuur en haltes
- Fietsstructuur en stallingen
- Autostructuur en parkeervoorzieningen

Deze kaartbeelden samen vormen de verkeersstructuur voor het centrum.

3.1 Looproutes en voetgangersgebied

De voetganger wordt aangename en veilige routes geboden. Niet alleen in het voetgangersgebied maar ook in de aanloopstraten en de schakels tussen het voetgangersgebied en stallingen, parkeervoorzieningen en ov-haltes

Looproutes

Voor een goede bereikbaarheid van het centrum zijn aantrekkelijke looproutes gewenst vanaf de locaties waar fietsen gestald en auto's geparkeerd worden en waar haltes zijn van het openbaar vervoer. Logische aansluitingen op het voetgangerscircuit in het kernwinkelgebied zijn noodzakelijk.

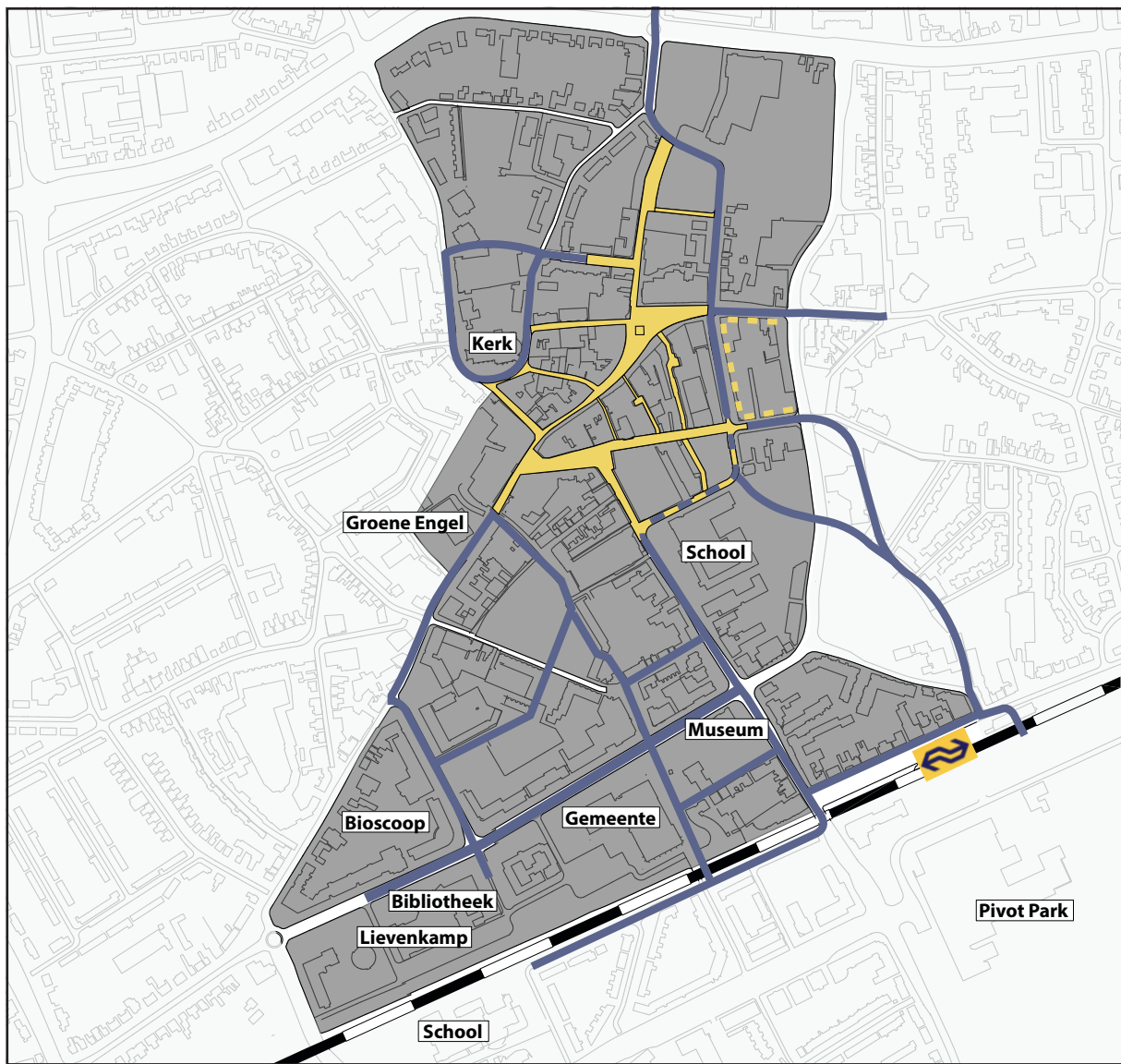
In het kernwinkelgebied van Oss is de route Heuvel, Heuvelstraat, Walstraat en Burgwal het zogenaamde 'winkelrondje'. De 'Passage', 'De Schakel' en 'Galerij', vormen doorsteken en verbindingen op dit rondje. De Burgwal en de Eikenboomgaard zijn toegankelijk voor autoverkeer. De Molenstraat, Carmelietenstraat, Walstraat en Hooghuisstraat verbinden het kernwinkelgebied met de hoofdwegenstructuur (Oostwal-Raadhuislaan-Singel '40-'45).

De belangrijkste routes naar het kernwinkelgebied zijn:




- Routes vanuit het station:
 - o via het Berghkwartier.
 - o via de Spoorlaan-Molenstraat.
- Routes vanuit de grote parkeerterreinen op afstand van het centrum:
 - o Vanuit de parkeerlocatie achter het gemeentehuis, via het Heschepad.
 - o Vanuit de Rusheuvel, via de Koornstraat.
- De culturele route vanuit de Lievekamp, via bioscoop en Groene Engel, via Lievekamplaan en Kruisstraat.
- De route vanuit het westelijk woongebied, via Begijnenstraat en Koornstraat.
- De route vanuit het oostelijk woongebied, via de Hooghuisstraat.

Andere belangrijke looproutes binnen het centrumgebied zijn:

- Route vanuit het station naar het kantoreng gebied aan de Raadhuislaan, via de Molenstraat.
- Route vanuit het station naar het Maaslandcollege.



VOETGANGERS

-  looproutes
-  Voetgangersgebied
-  Voetgangersgebied na ontwikkeling de Wal
-  Voetgangersgebied in latere fase te overwegen



Op plaatsen waar de voetgangers de hoofdwegen oversteken, vaak naar parkeervoorzieningen en openbaar vervoer haltes, moet er aandacht moeten zijn voor de oversteekbaarheid. Bij voorkeur krijgt de voetganger voorrang, bijvoorbeeld door de aanleg van zebrapaden. De oversteekbaarheid wordt ook gewaarborgd door de aanwezigheid van verkeerslichten of rotondes.

Buiten de hoofdwegenstructuur zijn er nog enkele aandachtspunten op looproutes:

- Het Heschepad, tussen de Boterstraat en de onderdoorgang bij de appartementen. Hier is te weinig ruimte voor de voetganger. Dit levert conflicten op in combinatie met de fietsstraat. Dit kan niet opgelost worden omdat de openbare ruimte te krap is. Een andere ruimteverdeling tussen voetganger en fiets is ook niet mogelijk omdat de fietser op dit punt ook een minimale ruimte beschikbaar heeft. Als alternatief heeft de voetganger in de toekomst een kwalitatief goede looproute via de Boterstraat en Molenstraat. De Boterstraat heeft al een goede ruimtelijke kwaliteit. De Molenstraat heeft de potentie om als kwalitatief goede looproute te gaan functioneren (zie inrichtingssuggesties).
- De entree naar het voetgangersgebied ter hoogte van de Kruisstraat. Op dit kruispunt komen bijna alle verkeerssoorten samen. Het is een wirwar van verkeersbewegingen. Auto's rijden het parkeerterrein op en af. Een drukke fietsstraat met veel doorgaande fietsers (vaak met een wat hogere snelheid) maar ook veel fietsers met een eindbestemming (bewaakte en onbewaakte fietsenstalling). De voetgangers moeten hier tussen door nog kunnen lopen. Met name de voetganger die vanuit het voetgangersgebied naar de Kruisstraat wil oversteken, moet goed opletten. Er zijn tot nu toe geen (geregistreerde) verkeersongevallen gebeurd. De voorrangssituatie is duidelijk geregeld. Het zou wenselijk zijn om op deze plek de voetganger wat meer ruimte te geven, echter ook hier is minimale ruimte beschikbaar. Het kruispunt moet dan voor één van de verkeerssoorten afgesloten worden. Dat is niet wenselijk. De situatie wordt daarom als zodanig gehandhaafd.
- De entree naar het voetgangersgebied ter hoogte van de Kerkstraat. Met het realiseren van de fietsstraat is de keuze gemaakt om de onderdoorgang naar het parkeerterrein Boschpoorthof af te sluiten voor autoverkeer. De ruimte van de onderdoorgang was nodig om de fietsstraat te kunnen realiseren. Het oude fietspad is voetpad geworden waardoor de voetganger op deze plek een eigen ruimte heeft gekregen. Hierdoor

is wel een conflict ontstaan bij de ingang naar het voetgangersgebied bij de Kerkstraat. De voetganger die vanuit de Begijnenstraat komt moet de fietsstraat kruisen. De fietsers komen op daar onder de onderdoorgang uit en zijn voor deze voetgangers niet goed zichtbaar. Het is gewenst de fietsstraat daar duidelijker aan te duiden. Bijvoorbeeld door het aanbrengen van een wegmarkering of het toepassen van afwijkende bestrating.

Er is geopperd om deze onderdoorgang weer open te stellen voor autoverkeer om hierdoor de bereikbaarheid van de winkels in de Kerkstraat te verbeteren. Dit betekent dat de fietsstraat onderbroken moet worden. Er is immers te weinig ruimte om hier fietsverkeer in twee richtingen én autoverkeer af te wikkelen. Bovendien is het niet gewenst om de autobereikbaarheid van het centrum vanuit de Begijnenstraat te stimuleren. Bij de autostructuur wordt daar dieper op ingegaan.

Er wordt voor gekozen om de fietsstraat in de huidige staat te handhaven.

Voetgangersgebied

Vanuit de Visie Dynamisch Stadscentrum is het gewenst om de Burgwal en Eikenboomgaard toe te voegen aan het voetgangersgebied. Voor de (her)ontwikkeling van De Wal e.o. is het gewenst om de Carmelietenstraat af te sluiten voor autoverkeer. De (her)ontwikkeling van De Wal e.o. is één van de belangrijkste prioriteiten uit de visie Dynamisch Stadscentrum en alle inspanning is er op gericht om deze ontwikkeling te realiseren.

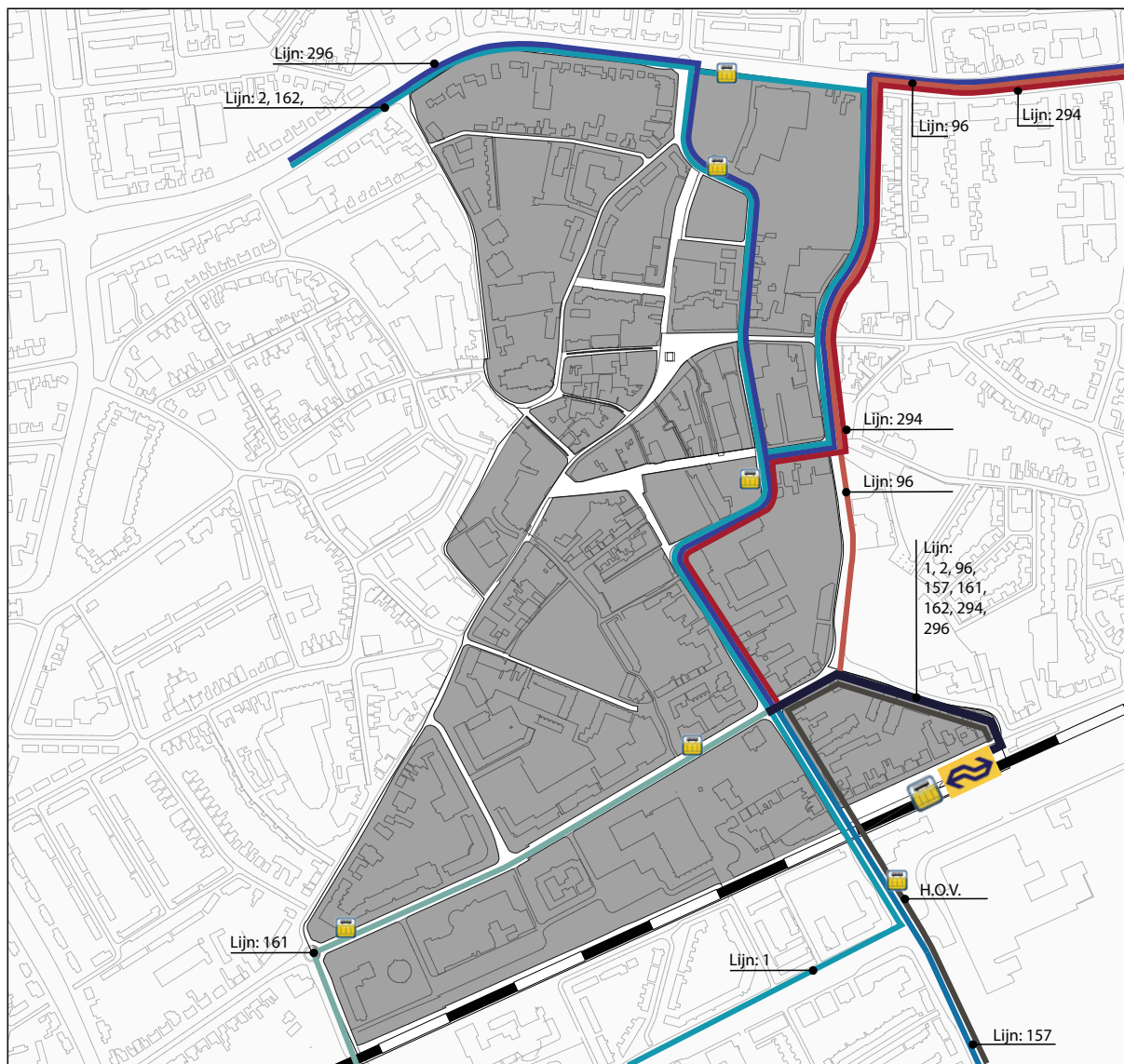
In het vooronderzoek is een nadere studie gedaan naar de verkeerskundige gevolgen van het afsluiten van genoemde straten voor autoverkeer. Daarbij zijn verschillende scenario's onderzocht:

- Afsluiten Carmelietenstraat
- Afsluiten Burgwal
- Afsluiten Carmelietenstraat, Burgwal, Eikenboomgaard, Hooghuisstraat, Walstraat.

Op basis van het vooronderzoek wordt er voor een fasering gekozen waarbij in de eerste fase de Carmelietenstraat aan het voetgangersgebied wordt toegevoegd. Dit moet uitdrukkelijk in relatie met de ruimtelijke ontwikkeling op De Wal e.o. gezien worden. Indien De Wal niet tot ontwikkeling komt, is het afsluiten van de Carmelietenstraat niet aan de orde.

In een latere fase kan overwogen worden om de Burgwal en Eikenboomgaard aan het voetgangersgebied toe te voegen.

Dit betekent dat de Walstraat, Burgwal en Hooghuisstraat voorlopig belangrijke aanloopstraten blijven waar zowel de voetganger, de fietser en het autoverkeer gebruik van blijven maken. Hier kan de looproute verbeteren door meer ruimte, c.q. meer kwaliteit aan de voetganger te geven.



OPENBAAR VERVOER

STADSLIJNEN

Lijn 1 Ruwaard
Lijn 2 Ussen - Mettegeupel

STREEKLIJNEN

lijn 157 Eindhoven
lijn 152 (HOV) Eindhoven
lijn 162 Maren Kessel - 's-Hertogenbosch
lijn 96 Schaijk - Zeeland
lijn 161 Nuland

BUURTBUSSEN

lijn 294 Herpen - Ravenstein
lijn 296 Macharen



bushaltes



3.2 Openbaarvervoerstructuur en haltes

Het centrum wordt goed ontsloten door openbaar vervoer en de haltes bevinden zich op loopafstand tot het voetgangersgebied

De bereikbaarheid van het centrum vanuit de regio met openbaar vervoer is goed. Het NS-station ligt op loopafstand van het centrum. Dit is ook de eindhalte van de streeklijn Eindhoven en de streeklijn Zeeland-Schaijk-Oss. De streeklijn 's-Hertogenbosch-Maren-Kessel-Oss gaat via het centrum en heeft daar ook een halte. Dit geldt ook voor de buurtbussen.

Met de ontwikkeling van het Hoogwaardig Openbaar Vervoer (HOV) zal de bereikbaarheid van het centrum van uit de regio toenemen. Het HOV krijgt de eindhalte bij het station.

Vanuit het station zijn er twee looproutes naar het centrum, via de Spoorlaan-Molenstraat en via het Berghkwartier over de Koningsloper. De stadsdienst staat echter onder druk. Hiermee staat ook de bereikbaarheid van het centrum voor de inwoners van Oss met het openbaar vervoer onder druk. Begin 2013 is de regeling terug gebracht van 4 naar 2 stadslijnen. De stadslijn vanuit de Ruwaard (lijn 1) heeft de eindhalte bij het station. De stadslijn naar Ussen (lijn 2) gaat via het centrum.

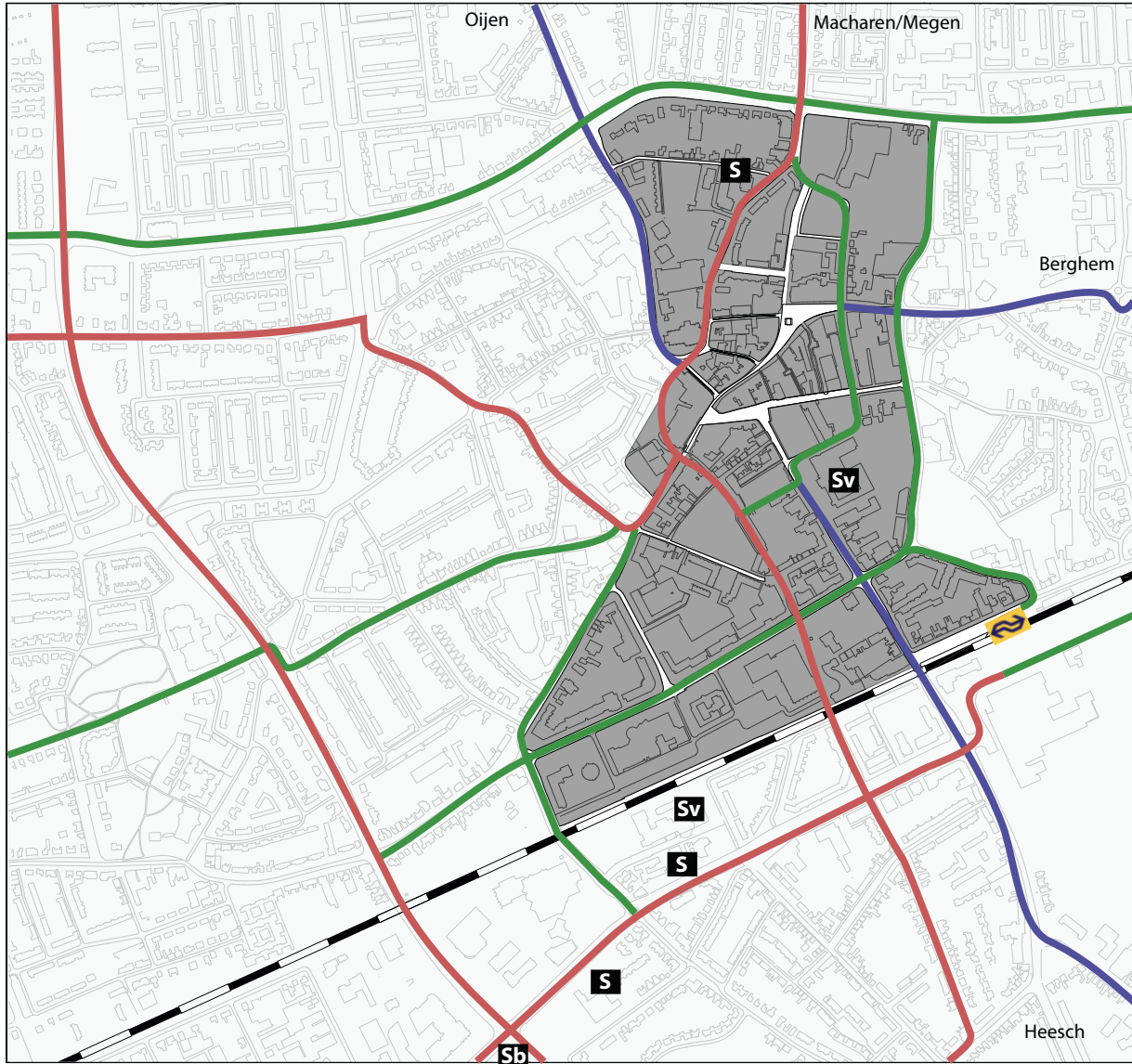
In 2015 wordt de regeling opnieuw aangepast. Dit leidt mogelijk tot een totale opheffing van de stadsdienst. Het centrum is dan alleen nog vanuit de regio bereikbaar met openbaar vervoer. Het openbaar vervoer valt onder de verantwoordelijkheid van de provincie. De gemeente heeft hier geen zeggenschap over.

De centrum-haltes staan:

- op de Raadhuislaan, ter hoogte van het Jan Cunenpark,
- op de Carmelietenstraat, ter hoogte van de Wal,
- op de Eikenboomgaard, ter hoogte van het Burchtplein
- op de Singel 40-45, ter hoogte van de Albert Heijn.

De centrumhaltes liggen allemaal aan looproutes.

Als de Carmelietenstraat afgesloten wordt komt de halte op de Carmelietenstraat te vervallen. Een vervangende halte wordt dan voorzien op de Oostwal, ter hoogte van het Klaphekkenterrein. Ook moet dan de lijnvoering van diverse lijnen gewijzigd worden. Zonder uitspraak te doen over hoe deze lijnen dan gaan lopen, is het wel aannemelijk dat de Oostwal een belangrijk onderdeel van de route zal worden. Bij (her) inrichtingsvoorstellen voor de Oostwal moet daarom rekening gehouden worden met de bus.



FIETS

- S** Basisonderwijs
 - Sv** Voortgezet onderwijs
 - Sb** Beroepsonderwijs
-
-  Hoogwaardige fietsroute
 -  Verbinding op stadsniveau
 -  Regionale verbinding



3.3 Fietsstructuur en stallingen

De fiets heeft een belangrijke rol in de ontsluiting van het centrum; dit dient zowel in routes als in stallingsvoorzieningen tot uiting te komen. De fietsroutes zijn direct, samenhangend, verkeersveilig, comfortabel en aantrekkelijk. De stallingen zijn gebruiksvriendelijk, diefstalveilig, voldoende in aantal en op de juiste plek gesitueerd.

Mede vanwege de compacte structuur van Oss vervult de fiets een belangrijke rol in de bereikbaarheid van het centrum. In de Mobiliteitsvisie zijn ambitieuze doelstellingen ten aanzien van de fiets gesteld. Het aandeel fiets in het totaal aantal verplaatsingen zou in 2020 gestegen moeten zijn van 34% in 2006 naar 40% in 2020. Goede fietsroutes naar het centrum en fietsenstallingen in centrum zijn essentieel om het fietsgebruik verder te kunnen verhogen. Ook in de Visie Dynamisch Stadscentrum wordt dit nadrukkelijk benoemd.

Fietsstructuur

Het fietsrouten netwerk zoals dit is vastgelegd in het Mobiliteitsplan Oss 2020, is uitgangspunt voor de fietsstructuur in het centrum.

De belangrijkste fietsroute in het centrum is de fietsstraat van noord naar zuid. Deze route ligt tegen het voetgangersgebied aan en trekt veel fietsers. Dit komt mede door de ligging van de gratis bewaakte fietsenstalling aan de Kruisstraat direct bij de ingang van het voetgangersgebied.

Een andere, voorgenomen, hoogwaardige fietsroute is de snelfietsroute Den Bosch-Oss (F59). Deze kruist de fietsstraat. Deze route verbetert de fietsbereikbaarheid van het centrum vanuit de regio.

Andere belangrijke verbindingen (regionale verbindingen) zijn de rechtstreekse routes vanuit de dorpen. Het netwerk wordt compleet gemaakt met de verbindingen op stadniveau. Deze verbinden bovenstaande routes met elkaar en verkleinen de maaswijdte van het netwerk.

De Eikenboomgaard-Burgwal-Carmelietenstraat-Haarviltstraat vormt een bijzondere verbinding. Door deze verbinding ontstaat, samen met de fietsstraat aan de westzijde van het voetgangersgebied, een fietsring rondom het voetgangersgebied. Door een fietsvoorziening aan te bieden dicht tegen het voetgangersgebied wordt de bereikbaarheid van het centrum voor de fiets versterkt. Wanneer de stallingsvoorzieningen aan deze fietsring worden geconcentreerd, ontstaat een prima fietsklimaat.

In het voetgangersgebied geldt een verbod om te fietsen. Om het fietsen nog meer te stimuleren en het winkelen in het centrum aantrekkelijker te maken, wordt overwogen om dit verbod op te heffen. In 2014 zal daarom een proef gehouden worden met fietsen in het voetgangersgebied. Deze proef wordt apart van dit plan uitgewerkt

De verbindingen zoals deze in de fietsstructuur zijn opgenomen, worden bij voorkeur allemaal ingericht met een fietsvoorziening. Afhankelijk van de functie en verkeersintensiteit van de weg kan deze voorziening variëren van suggestiestrook, tot vrijliggend fietspad of fietsstraat.

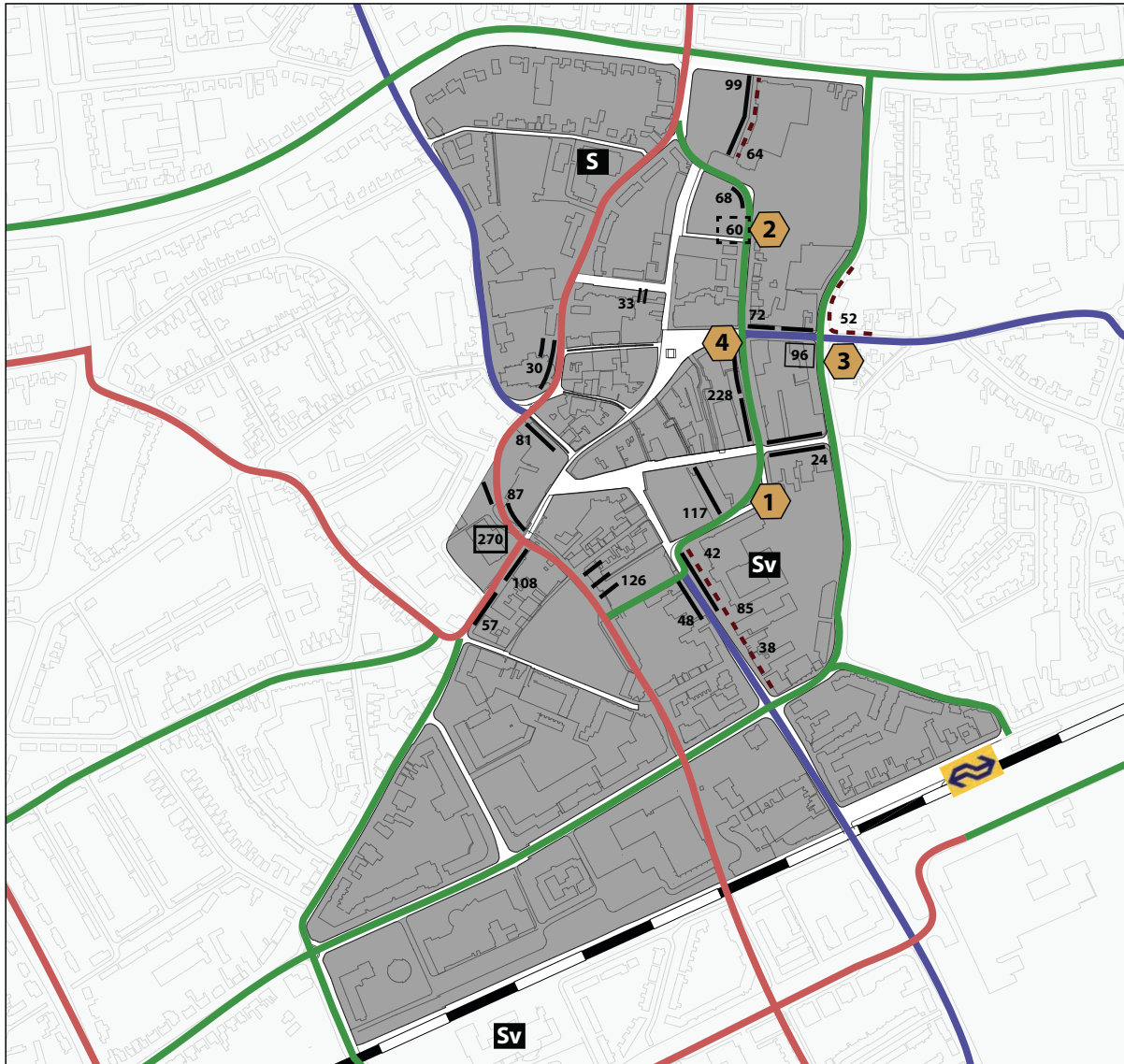
Stallingen

Er zijn goede redenen om veel aandacht te besteden aan het fietsparkeren. Het fietsen wordt gestimuleerd, diefstal van fietsen wordt teruggedrongen en hinder en overlast door (fout)geparkeerde fietsen wordt teruggedrongen. Vooral dit laatste aspect speelt in een centrumgebied een belangrijke rol. Gestalde fietsen zijn erg dominant en dragen niet bij aan een goede belevingskwaliteit. Een goed aanbod van voldoende fietsparkeervoorzieningen op de juiste locatie kan de belevingskwaliteit veilig stellen.







In de huidige situatie is in en om het centrum een grote verscheidenheid aan fietsstallingsvoorzieningen aanwezig. Dit varieert van de bewaakte fietsenstallingen aan de Oostwal en Kruisstraat tot aan fietsaanleunbeugels, hoog-laagstallingen en fietsklemmen. De huidige bewaakte fietsenstalling aan de Kruisstraat kent een overbezetting. De bewaakte fietsenstalling aan de Oostwal daarentegen is onderbezet. Op de Burgwal staan zoveel fietsaanleunbeugels dat deze een barrière beginnen te vormen voor de voetgangers. Het gebruik is op piekmomenten zo intensief dat zelfs buiten de beugels nog fietsen worden gestald.

De Visie Dynamisch Stadscentrum gaat uit van drie grote stallingslocaties die gekoppeld zijn aan de fietsroutes naar het centrum. Van belang is dat de stallingslocaties rechtstreeks ontsluiten aan de fietsring rondom het voetgangersgebied en dat de locaties goed verspreid liggen. Voor het centrum is de volgende situatie gewenst:

- Kruisstraat: grote bewaakte stallinglocatie, direct ontsloten aan de fietsstraat. De huidige omvang is 270 plaatsen. Uitbreiding is gewenst, echter in de huidige situatie niet eenvoudig te realiseren.



FIETSSTALLINGEN CENTRUM BEZOEKERS

-  Onbewaakte fietsenstalling
-  Bewaakte fietsenstalling (gratis)
-  Fietsklem
-  Fietsaanleunbeugel
-  Stalling met bewaakte en onbewaakte fietsenstalling
-  Gewenste maatregelen:
 1. bewaakte fietsenstalling op het TBL terrein
 2. uitbreiding en eventueel bewaking bij de fietsenstalling Eikenboomgaard
 3. mogelijk opheffen bewaking fietsenstalling Oostwal
 4. capaciteit fietsbeugels Burgwal verminderen



- TBL-locatie: hier ligt een unieke kans om de grote stallingsbehoefte van de onderwijslocatie (dagperiode) te koppelen aan de stallingopgave voor het centrum (pieken in avond en weekend). Deze locatie ligt direct aan de fietsring.

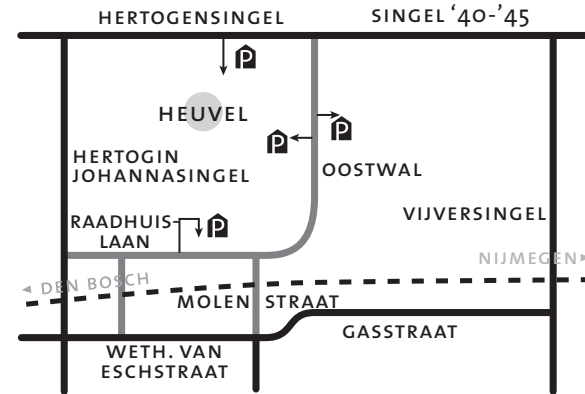
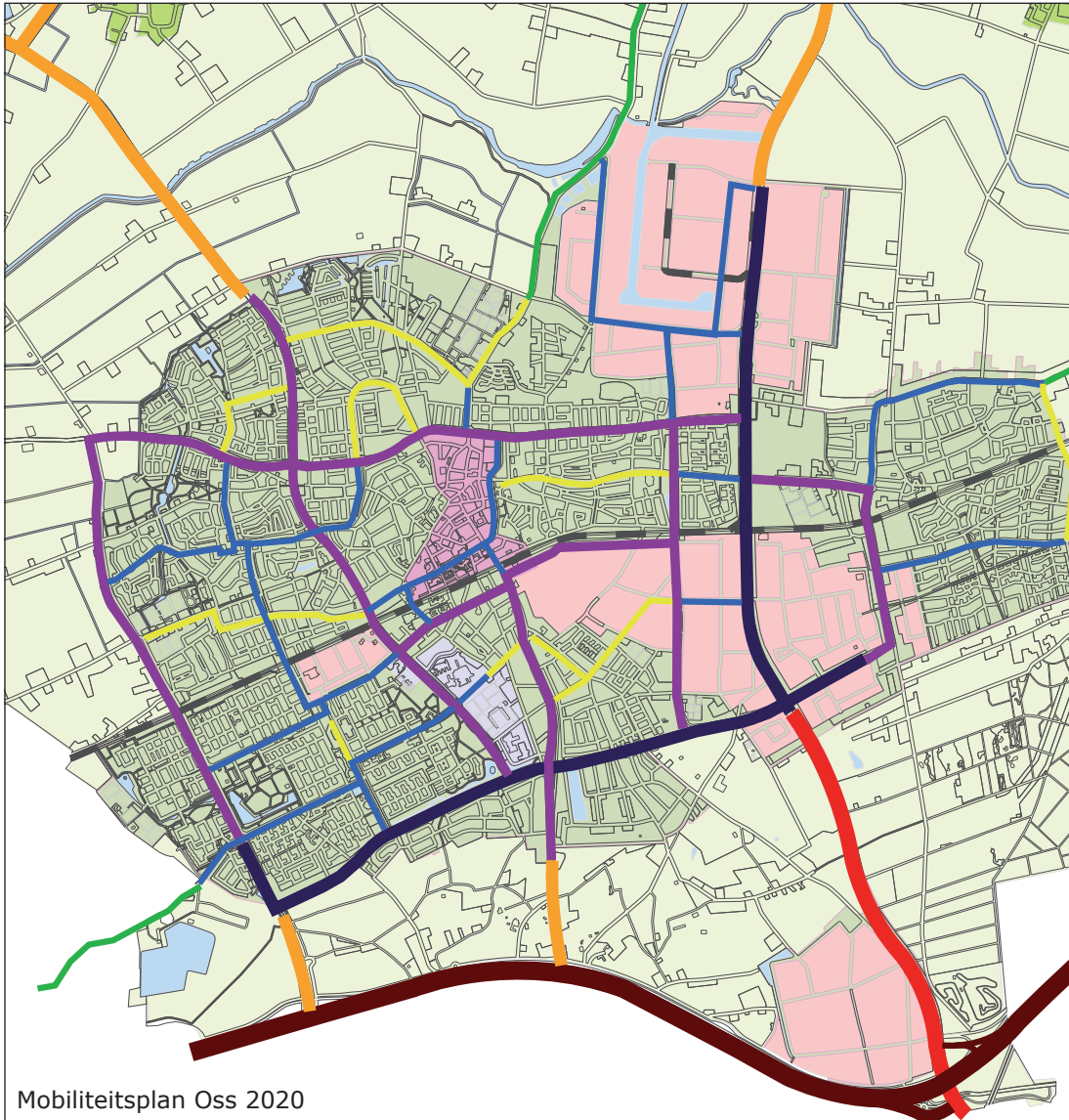
Bij de verdere ontwikkeling van de TBL-locatie is het wenselijk een gratis (bewaakte) fietsenstalling van ca 250 plaatsen op te nemen in het programma van eisen. Deze stalling krijgt nog meer kwaliteit als een koppeling te maken is met de stalling op de onderwijslocatie. Hierdoor kan een zeer ruime fietsenstalling gemaakt worden die op piekmomenten de druk kan opvangen. In de uitwerking van de plannen dient een goede architectonische en ruimtelijke koppeling te zijn tussen de fietsenstalling (entree) en het centrum.








- Eikenboomgaard: hier is een onbewaakt fietsenstalling gerealiseerd, met een capaciteit van 60 plaatsen. Deze stalling heeft de mogelijkheid om tot derde grote stallingslocatie uit te groeien en ligt aan de fietsring. Eerst zal moeten blijken of bezoekers deze locatie goed gaan gebruiken. Indien dit het geval is kan de stalling uitgebreid worden. Ook kan overwogen worden om er een gratis bewaakte stalling van te maken. Deze stalling is tevens bedoeld als fietsenstalling tijdens uitgaanstijden.

- Oostwal: bestaande bewaakte stallingslocatie met een capaciteit van 96 plaatsen die niet aan de fietsring ligt. Het gebruik is onvoldoende. Een oorzaak daarvan kan de verdere afstand tot het voetgangersgebied zijn. Als op de TBL-locatie een fietsenstalling gerealiseerd wordt, is het mogelijk om de bewaking bij de Oostwal weg te halen en te verplaatsen naar TBL. Als de (her)ontwikkeling van De Wal e.o. onder druk komt te staan en de fietsenstalling op de TBL-locatie niet gerealiseerd wordt, kan overwogen worden om de bewaakte fietsenstalling van de Oostwal te verplaatsen naar parkeerterrein De Wal. Afhankelijk van de omvang van de stalling, gaat dat wel ten koste van de parkeercapaciteit.

- Onbewaakte stallingsvoorzieningen: verspreid over het centrumgebied staan onbewaakte stallingsvoorzieningen. Deze worden over het algemeen goed benut en voorzien in de behoefte.

Op enkele locaties is de omvang van de stalling echter (te) groot in relatie tot de omgeving. Dat gaat ten koste van de verblijfskwaliteit. Dit geldt met name voor de Burgwal en in mindere mate ook voor de Kerkstraat (ingang voetgangersgebied) en voor de Emté (Heschepad). Voor deze laatste locatie geldt bovendien dat het een knelpunt is wat vooral optreedt tijdens de schooltijden en minder tijdens koopavonden en weekenden. De gestalde fietsen nemen op deze plekken zoveel plaats in beslag dat de verblijfskwaliteit en de ruimte voor de voetganger onder druk komt te staan. Het is gewenst om de capaciteit op deze plaatsen te verminderen ten gunste van een betere verblijfskwaliteit. Dat kan pas wanneer op een andere plaats stallingen worden toegevoegd. Zo kan de stallingsvoorziening op de Burgwal kleiner worden als, op de TBL-locatie of eventueel op parkeerterrein De Wal, een (grote) stallingslocatie wordt gerealiseerd. Verder geldt voor de toekomst dat bij het toevoegen van onbewaakte stallingsvoorzieningen in het centrumgebied een goede balans wordt gezocht tussen volume (het aantal stallingsvoorzieningen) en ruimtelijke inrichting. Bij voorkeur wordt er dan gekozen voor het plaatsen van fietsaanleunbeugels. Deze passen goed in de openbare ruimte, zijn gebruiksvriendelijk en diefstalveilig.



-  Stroomweg 120km/h
-  Stroomweg 100km/h
-  Gebiedsontsluitingsweg 80km/h
-  Gebiedsontsluitingsweg (bibeko) 70km/h
-  Gebiedsontsluitingsweg (bibeko) 50 km/h, type I
-  Gebiedsontsluitingsweg (bibeko) 50 km/h, type II
-  Erftoegang (bubeko) type I, 60 km/h
-  Erftoegang (bibeko) type I, 30 km/h

Overige wegen zijn erftoegangswegen, type II (60km/h bubeko en 30 km/h bibeko)

3.4 Autostructuur en parkeervoorzieningen

De verkeersstructuur biedt een heldere ontsluitingsstructuur voor de auto en een duidelijke parkeersituatie. De circulatie tussen (parkeer) voorzieningen is logisch en helder, waarbij het doel is versnippering van verkeers- en parkeerruimte tegen te gaan.

Autostructuur

De ontsluitingsstructuur voor de auto en functies van wegen is vastgelegd in het Mobiliteitsplan Oss 2020. Voor het centrum onderscheidt het Mobiliteitsplan de volgende functies van wegen:

- De ruit: Singel '40-'45, Hertogensingel, Zaltbommelseweg, J.F. Kennedybaan, Hertogin Johannasingel, Dr. Saal van Zwanenbergsingel, Wethouder van Eschstraat, Gasstraat, Vijversingel, Kapelsingel, vormen de hoofdonsluiting rondom het centrum. Dit traject heeft in het Mobiliteitsplan de functie van Gebiedsontsluitingsweg type I toegekend gekregen. De maximaal toegestane snelheid is 50 km/uur. De functie van de weg is gericht op doorstroming en afwikkeling van verkeer. Dit type weg wordt in dit rapport verder benoemd als stadsontsluitingsweg.
- Het traject Oostwal- Raadhuislaan-Kromstraat, de Vierhoeksingel, de Kortfoortstraat (tussen de Raadhuislaan en de Wethouder van Eschstraat) en de Molenstraat (tussen de Gasstraat en de Raadhuislaan) hebben in het Mobiliteitsplan de functie van Gebiedsontsluitingsweg type II toegekend gekregen. De maximaal toegestane snelheid is eveneens 50 km/uur. Ook hier staat de afwikkeling van verkeer centraal. Het zijn echter iets minder drukke wegen en er is meer uitwisseling met aansluitende wegen. Dit type weg wordt in dit rapport verder benoemd als wijkontsluitingsweg.
- De Hooghuisstraat ten oosten van de Oostwal heeft de functie van erftoegangsweg type I. De maximaal toegestane snelheid is 30 km/uur. Dit type weg heeft overwegend een verblijfsfunctie. Echter de intensiteit is nog zodanig dat de weg voldoende breed moet zijn en fietsvoorzieningen gewenst zijn.
- De overige straten hebben de functie van erftoegangsweg type II en hebben uitsluitend een verblijfsfunctie.

Deze structuur wordt ook in de Visie Dynamisch Stadscentrum onderschreven. De Raadhuislaan, Oostwal, Molenstraat (ten zuiden van de Raadhuislaan/Oostwal) en Kortfoortstraat (ten zuiden van de Raadhuislaan) vormen binnen het centrum de belangrijkste verkeersaders voor bestemmingsverkeer en ontsluiten de belangrijkste parkeervoorzieningen in het centrum. De westkant van het centrum is minder goed ontsloten voor autoverkeer. Het centrum wordt daar begrensd door woongebied. Het kruispunt Koorstraat-Singel '40-'45 is in deze structuur een knelpunt ten aanzien van doorstroming en verkeersveiligheid¹.

Op dit moment is er nog relatief veel doorgaand verkeer op Raadhuislaan/Oostwal. Het doorgaand verkeer moet vooral de route Wethouder van Eschstraat/Gasstraat gebruiken.

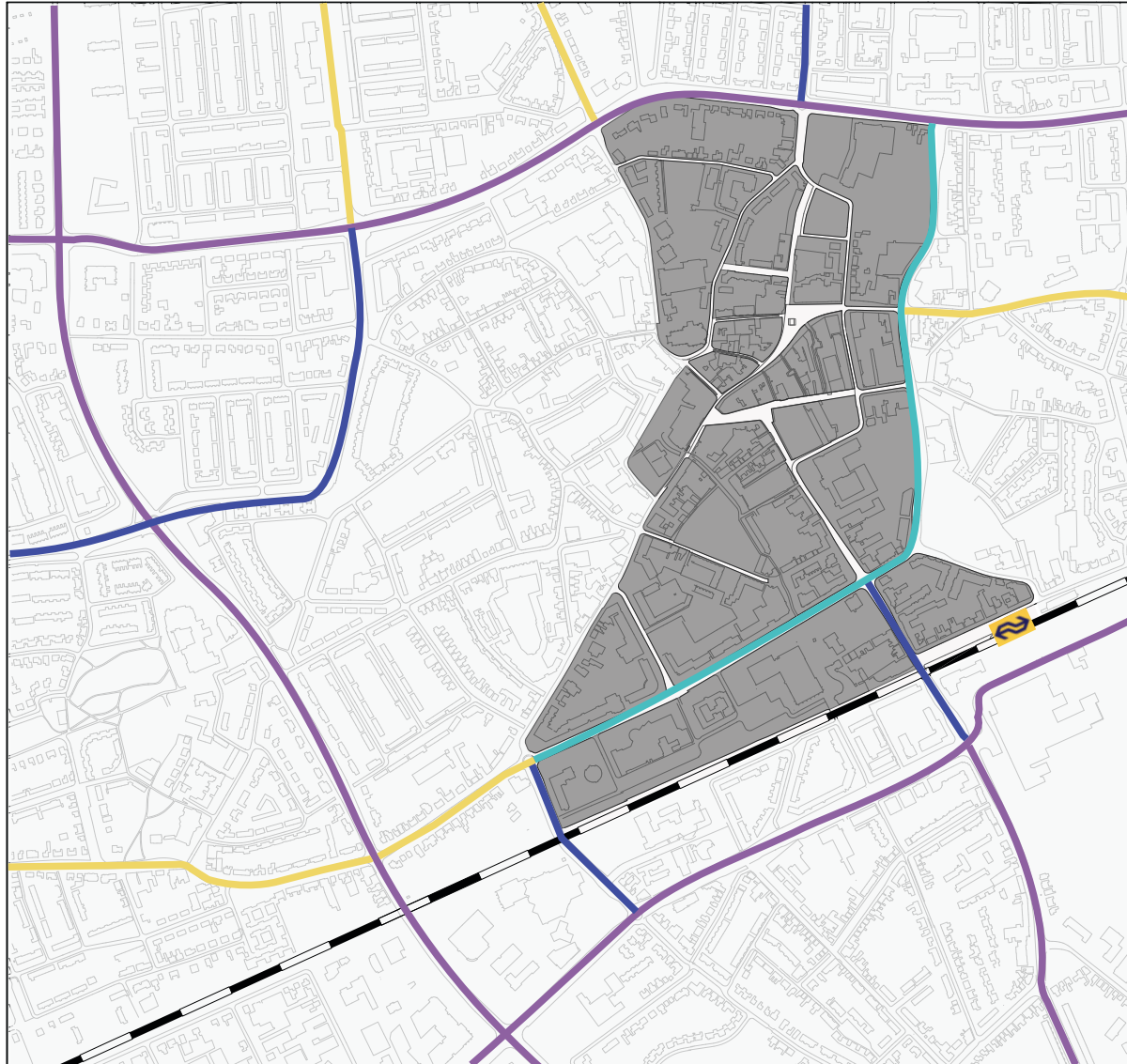
De Raadhuislaan/Oostwal kan dan meer gaan functioneren als centrumroute, die de belangrijke parkeerterreinen ontsluit. Een andere, meer stedelijke inrichting van de route Raadhuislaan/Oostwal kan deze functie ondersteunen.

Het parkeren kan dan, zoals ook in de Visie Dynamisch Stadscentrum staat, meer gebundeld worden. Grotere parkeerterreinen, bij voorkeur in gebouwde voorzieningen, die liggen aan de route Oostwal/Raadhuislaan of aan een stadsontsluitingsweg (Singel '40-'45).

Het woongebied aan de westkant vormt hiermee een contrast. De relatieve rust in dit gebied moet behouden blijven. De autobereikbaarheid door dit woongebied wordt daarom niet gestimuleerd.

Om te weten wat de gevolgen hiervan zijn voor de doorstroming op de ontsluitingswegen is een verkeersonderzoek uitgevoerd. Hierbij is uitgegaan van genoemde ontsluitingsstructuur in combinatie met (grotere, al dan niet gebouwde) parkeervoorzieningen. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage "Verkenningen Verkeer Centrum Oss, onderzoeksrapport", d.d. 30 oktober 2012. Hierin zijn verschillende scenario's doorgerekend. Ook zijn knelpunten en mogelijke maatregelen onderzocht. De conclusie uit dit onderzoek is dat bovengenoemde ontsluitingsstructuur de bereikbaarheid van het centrum verbetert. Ook als dit gecombineerd wordt met grotere parkeervoorzieningen in het centrum. Door het

¹Het kruispunt Koorstraat-Singel '40-'45 is een knelpunt op de hoofdonsluitingsstructuur en heeft op het Meerjaren Investeringsprogramma Mobiliteit prioriteit gekregen. In dat kader wordt dit kruispunt uitgewerkt. Vanuit het centrum is het belangrijk dat bij deze uitwerking voldoende aandacht is voor de looproute naar parkeerterrein Rusheuvel, de entree naar het centrum en doorstroming van het fietsverkeer op de fietsstraat.



WEGEN

-  Stadsontsluitingsweg (GOW I)
-  Wijkontsluitingsweg (GOW II)
-  Centrumontsluitingsweg
-  Erftoegangsweg (type I)



doorgaande verkeer te stimuleren om meer gebruik te maken van de stadsontsluitingswegen wordt de route Raadhuislaan/Oostwal² ontlast. Op de Raadhuislaan/Oostwal rijdt dan vooral nog verkeer met een bestemming in het centrum. Dit zorgt voor een gewenste afname van verkeer op deze route. Hierdoor ontstaan kansen voor de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en voor meer ruimte voor voetganger en fiets.

Verder wordt hierdoor ook een betere doorstroming verwacht op de kruispunten Molenstraat-Gasstraat, Molenstraat-Raadhuislaan, Hertogin Johanningel-Kromstraat en Wethouder van Eschstraat- Dr. Saal van Zwanenbergsingel.

Er ontstaat een toename van de verkeersintensiteit op de Vierhoeksingel en de Wethouder van Eschstraat. Deze past echter binnen het Mobiliteitsplan en is daarmee acceptabel te noemen.

Mogelijk dat als gevolg van deze keuzes de doorstroming op de Oostwal, ter hoogte van Hooghuisstraat en Walstraat, onder druk komen te staan. Dit behoeft nadere uitwerking op inrichtingsniveau, maar is wel op te lossen. Bovendien wijst het onderzoek uit dat de mate van concentratie van parkeren niet bepalend is voor het ontstaan van of het oplossen van knelpunten in de hoofdwegstructuur. Dit betekent dat het mogelijk is om stapsgewijs toe te werken naar een parkeermodel met meer bundeling.

Wanneer dit vertaald wordt in de verkeersstructuur van het centrum, wordt er ten opzichte van het Mobiliteitsplan een wijziging/nuancering aangebracht. De Raadhuislaan/Oostwal gaat minder functioneren als wijkontsluitingsweg maar wordt een centrumontsluitingsweg. Hiermee wordt een nieuwe wegtypering ingevoerd. De centrumontsluitingsweg lijkt heel veel op de wijkontsluitingsweg, met het verschil dat de weg ook een belangrijke verblijfsfunctie heeft.

Dit stelt eisen aan de inrichting van de weg. Op een centrumontsluitingsweg kunnen de rijstroken gescheiden worden met een middenberm, dit is echter niet per se nodig. Eén rijbaan met twee rijstroken kan prima voldoen. De snelheid wordt gehandhaafd op 50 km/uur. Een fietsvoorziening is noodzakelijk. De voetganger zou, gezien de erffunctie, bij voorkeur een riante

eigen ruimte moeten krijgen. De weggebruiker moet ervaren dat de weg onderdeel uitmaakt van het centrumgebied. Met name op de weggedeeltes met veel verschillende verkeersoorten. Bij veel overstekende fietsers en voetgangers is een lagere snelheid en een aangepast verkeersgedrag gewenst. De overstekende fietser en voetganger krijgt op deze punten voorrang.

Verderop in deze rapportage worden deze inrichtingsprincipes uitgewerkt in verschillende modellen.

Ook de Kromstraat krijgt een andere functie. In de huidige situatie heeft de Kromstraat de functie van wijkontsluitingsweg in het verlengde van de Raadhuislaan/Oostwal. De Kromstraat heeft echter, in tegenstelling tot de Raadhuislaan en de Oostwal, vooral een woonfunctie. Het huidige profiel van de Kromstraat is te ruim voor een erftoegangsweg maar voldoet ook niet als wijkontsluitingsweg. Dit gegeven in combinatie met de wens om het doorgaande verkeer op de Raadhuislaan/Oostwal te ontmoedigen, leidt tot het afwaarderen van de Kromstraat tot erftoegangsweg. De maximaal toegestane snelheid wordt dan 30 km/uur. Een meer erfachtige inrichting van de Kromstraat is gewenst.

²Voor meer informatie over intensiteiten en een kwantitatieve onderbouwing met cijfers wordt verwezen naar de rapportage "Verkenningen Verkeer Centrum Oss, onderzoeksrapport", d.d. 30 oktober 2012.

Parkeren

Zowel in het Parkeerbeleidsplan als in de Visie Dynamisch Stadscentrum wordt gesteld dat met het oog op de kwaliteit van de openbare ruimte het straatparkeren in de loop van de tijd vervangen moet worden door gebundeld (meer geconcentreerd) parkeren, bij voorkeur in gebouwde voorzieningen. Deze beleidslijn wordt voortgezet, maar wel wat genuanceerd.

Met de ervaring die inmiddels is opgedaan met de parkeergarage op het Bergossterrein, wordt er steeds meer belang gehecht aan een goede benutting van de parkeervoorzieningen. Het bouwen van een parkeergarage kost veel. De financiële haalbaarheid is mede afhankelijk van een goede bezetting.

Voor de toekomst betekent dit dat de ontwikkeling van gebouwde voorzieningen niet los gezien kan worden van ruimtelijke ontwikkelingen. Verder is het volume van het huidige parkeerareaal voldoende voor de huidige omvang van het centrum. Het toevoegen van parkeercapaciteit kan eveneens niet los gezien worden van ruimtelijke ontwikkelingen.

In de lijn van de Visie Dynamisch Stadscentrum liggen de kansen voor dergelijke ontwikkelingen als gebouwd centrumparkeren, in eerste instantie op de TBL-locatie gekoppeld aan de (her)ontwikkeling van De Wal e.o. Het straatparkeren op parkeerterrein De Wal komt dan te vervallen.

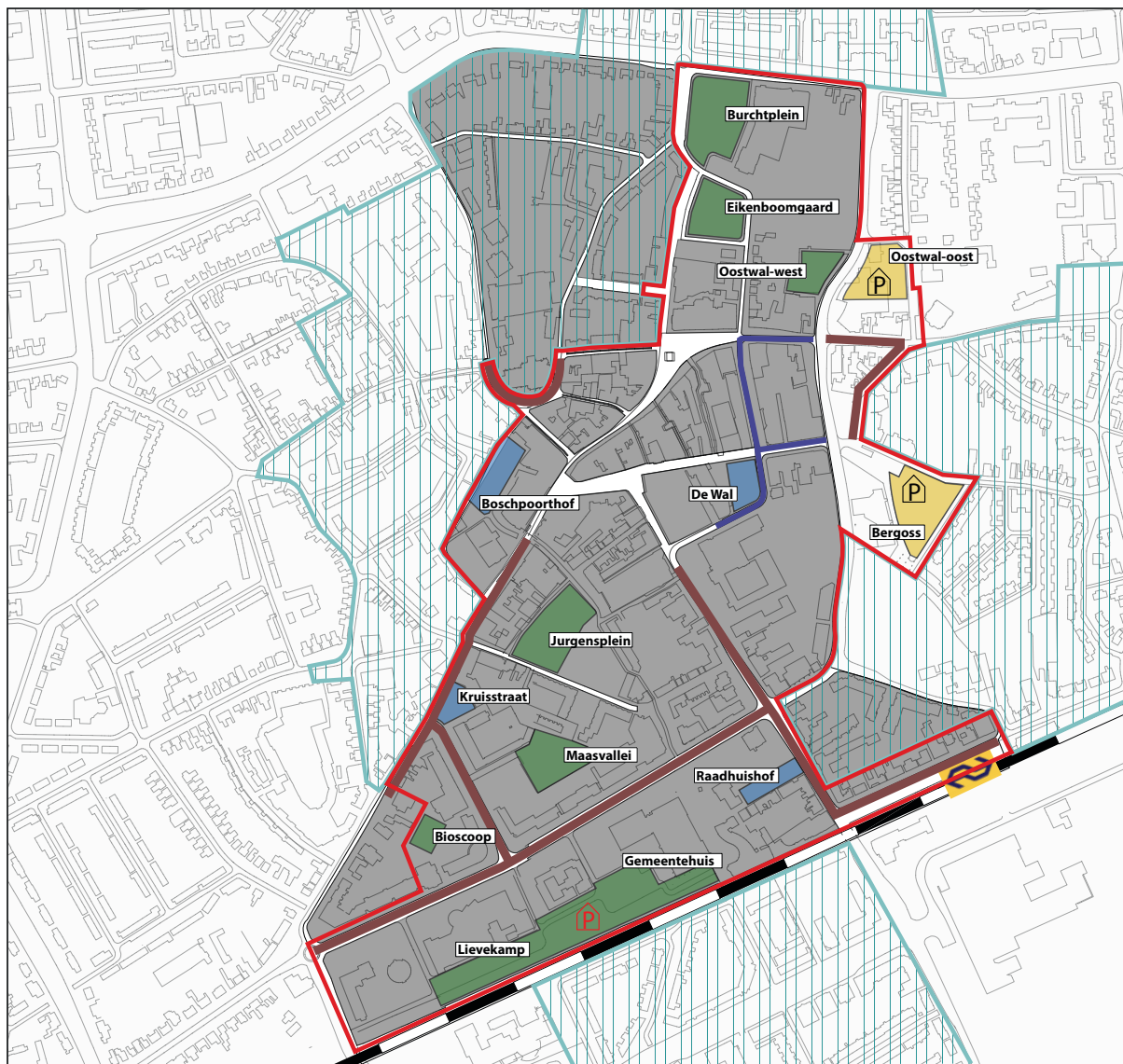
Voor de lange termijn ontstaan wellicht nog mogelijkheden op de Maasvallei en/of Jurgensplein. Als dan een rechtstreekse ontsluiting vanuit de parkeervoorziening(en) op de Raadhuislaan gemaakt wordt, zou de bereikbaarheid van de parkeerplaats enorm verbeteren.

Een ander mogelijke locatie voor gebouwd parkeren zou het Burchtplein/ Eikenboomgaard kunnen zijn. Deze locatie ontsluit goed op de Singel '40-'45.










De omvang van deze voorzieningen is op voorhand niet vast te stellen. Dit is onder andere afhankelijk van het te realiseren programma en de te verwachten bezetting. Ook is (het effect op) de benutting van omliggende parkeervoorzieningen van belang.

Wat betreft de omvang is het wel goed om er rekening mee te houden dat in bovengenoemde doorrekeningen van de effecten op de doorstroming van de wegenstructuur, gerekend is met een omvang per locatie van 800 plaatsen. Tot die omvang kan de wegenstructuur de verkeersdruk opvangen. Benutting van parkeervoorzieningen gaat een steeds belangrijkere rol spelen in het bepalen van de omvang van nieuwe parkeervoorzieningen. Het kostenaspect heeft hier ook een belangrijke rol in. Dit heeft gevolgen voor het toepassen van parkeernormen. Het voert te ver om deze verdiepingsslag in dit rapport verder uit te werken. Een verdiepingsslag is echter nodig om een goed onderbouwde beleidslijn te hebben voor het toepassen van parkeernormen bij ruimtelijke ontwikkelingen. Dit zal apart uitgewerkt worden.

De parkeerverwijzing zal ten gevolge van de gewijzigde verkeersstructuur aangepast moeten worden. In de huidige situatie heeft de Hertogin Johannasingel nog een rol in de parkeerroute. Door de gewijzigde functie van de Raadhuislaan-Oostwal is het gewenst om het verkeer vanuit het noorden en oosten te verwijzen via de Zaltbommelseweg, Hertogensingel en Singel '40-'45. Vanuit het zuiden is het gewenst om het verkeer via de Saal van Zwanenbergsingel -Kortfoortstraat dan wel via de Molenstraat -Wethouder van Eschstraat-Kortfoortstraat en Molenstraat-Oostwal. Deze wijziging ontlast de Kromstraat en in het verlengde daarvan de Raadhuislaan.



BETAALD PARKEREN CENTRUM

-  Begrenzing betaald parkeren centrumgebied
-  Begrenzing betaald/vergunning parkeren woongebied
-  Straat parkeren
(Komt mogelijk te vervallen in relatie tot ruimtelijke ontwikkeling)
-  Straat parkeren tbv centrum bezoekers
-  Centrum
-  Terrein parkeren centrum (zonder dagkaart)
-  Terrein parkeren centrum (met dagkaart)
-  Garage parkeren centrum (met dagkaart)
-  Gratis op zaterdag + donderdag avond



Voor de middellange en korte termijn is het van belang om de benutting van de parkeervoorzieningen te sturen met tariefsdifferentiatie, parkeerduurbeperingen en parkeerwijziging. Hiervoor is in juni 2013 een voorstel doorgevoerd om de parkeerregulering in het centrum te vereenvoudigen. De tariefsdifferentiatie wordt toegepast door het tarief voor straatparkeren fors te verhogen ten opzichte van terrein parkeren. Hiermee wordt naar verwachting het parkeren op terreinen gestimuleerd. De terreinen hebben allemaal hetzelfde parkeertarief. Gratis parkeren is mogelijk op de parkeerterreinen op afstand. Parkeerterrein de Rusheuvel is altijd gratis. Het parkeerterrein achter het gemeentehuis/ Lievekamp is gratis op de piekmomenten (koopavond en zaterdag). De parkeerduurbepering wordt toegepast door onderscheid te maken in terreinen met een dagtarief voor lang parkeren en terreinen zonder dagtarief voor kort parkeren. In de parkeergarages wordt vanzelfsprekend ook een dagtarief toegepast. Vooral parkeergarages zijn geschikt voor lang parkeren.



Van structuur naar inrichting

Om te laten zien wat de verkeersstructuren betekent voor de inrichting van de openbare ruimte worden in dit hoofdstuk inrichtingssuggesties gedaan voor een aantal straten. De beschrijving en de beelden van straten hebben de bedoeling te laten zien op welke manier de straat mogelijk kan worden ingericht. In de voorbeelden is rekening gehouden met de verkeersfunctie en de gewenste ruimtelijk uitstraling. Bij de nadere uitwerking kunnen andere keuzes gemaakt worden.

Niet alle straten worden hier uitgewerkt. Er is een keuze gemaakt voor straten die van belang zijn voor de ontsluiting van het centrum en waarbij een impressie een bijdrage levert aan de beeldvorming van de beschreven aanpassingen.

Centrumontsluitingsweg

De Raadhuislaan vormt samen met de Oostwal de centrumontsluitingsweg. De weg zorgt ervoor dat het centrum goed bereikbaar is voor autoverkeer. De grotere parkeervoorzieningen liggen aan of zo dicht mogelijk bij deze wegen. De wegen hebben in de huidige situatie een ruim profiel waarin fietssuggestiestroken zijn opgenomen. Voor fietsers is het een goede route om het winkelcentrum heen. Voor het verkeer dat in het centrumgebied moet zijn vormen deze wegen een belangrijke route. Maar een groot deel van het autoverkeer heeft een herkomst en bestemming buiten het centrum. Het is de bedoeling dat doorgaand verkeer niet door het centrum gaat maar gebruik maakt van de stadsontsluitingswegen. Hoewel aan de route Raadhuislaan-Oostwal verschillende ruimtes zijn ingericht als verblijfsgebied, overheerst het verkeerskarakter. Het achterliggende centrum is vanaf deze route niet of nauwelijks herkenbaar.

Het verkeerskarakter van deze wegen kan meer in evenwicht worden gebracht met het verblijfskarakter zonder de bereikbaarheid van het centrum te verminderen. Voor voetgangers en fietsers ontstaat meer ruimte. Daarmee verandert ook de uitstraling van het gebied en wordt de herkenbaarheid van het centrum een stuk beter. Bovendien komt er een ruimtelijk verbinding met de omgeving van de Raadhuislaan en het Berghkwartier-stationsgebied.

In de bestaande situatie hebben de Raadhuislaan en Oostwal geen eenduidig beeld. Op sommige delen hebben de wegen een smalle middenberm waarin geen of beperkt ruimte is voor bomen. Op andere plekken is de middenberm ruimer en staan forse bomen. De laatste jaren zijn op de Oostwal een aantal bomen weggehaald in verband met ziekte of om voorsorteervakken te maken. Ter hoogte van de Walstraat-Hooghuisstraat heeft de Oostwal mede daardoor een harde en onvriendelijke uitstraling gekregen, met veel asfalt en veel verkeersruimte. In plaats van een harmonieuze centrumomgeving is sprake van barrièrewerking.

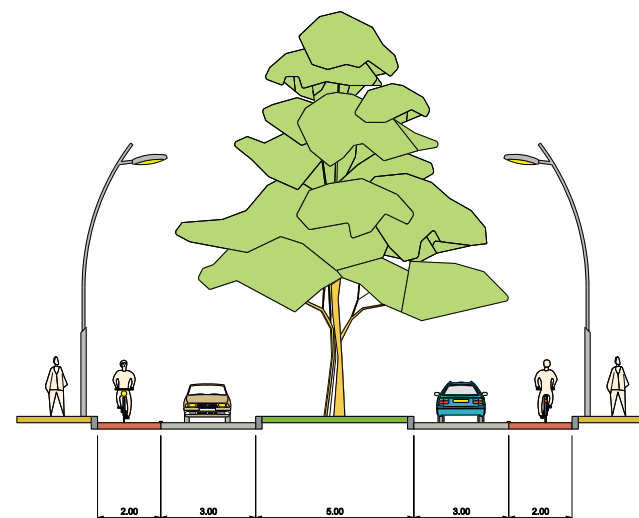
Om de inrichtingsmogelijkheden te laten zien zijn twee principes geschetst voor deze centrumontsluitingsweg. De belangrijkste uitgangspunten blijven een goede bereikbaarheid van het centrum en een verkeersveilige omgeving. Daaraan wordt een verbetering van de verblijfskwaliteit toegevoegd. Binnen die principes zijn nog diverse andere inrichtingsmogelijkheden.



Model A

In beide principes is de route verdeeld in wegvakken. Wegvakken waarbij het accent ligt op doorstroming en wegvakken waar het accent ligt op verblijven. Het deel waar de doorstroming het belangrijkste is kent twee verschillende straatprofielen.

Model A gaat uit van het beeld dat aansluit op de bestaande situatie met gescheiden rijbanen en een middenberm. In dit model is er voor gekozen om over de gehele route een brede middenberm met bomen te maken. Ook in wegvakken waar nu niets staat komen bomen. Op deze wijze ontstaat voor de centrumontsluiting een eenduidig beeld. Om dit profiel te realiseren is het nodig de rijbanen te verschuiven. Gevolg is dat een deel van de bomen aan de Raadhuislaan gekapt moeten worden.



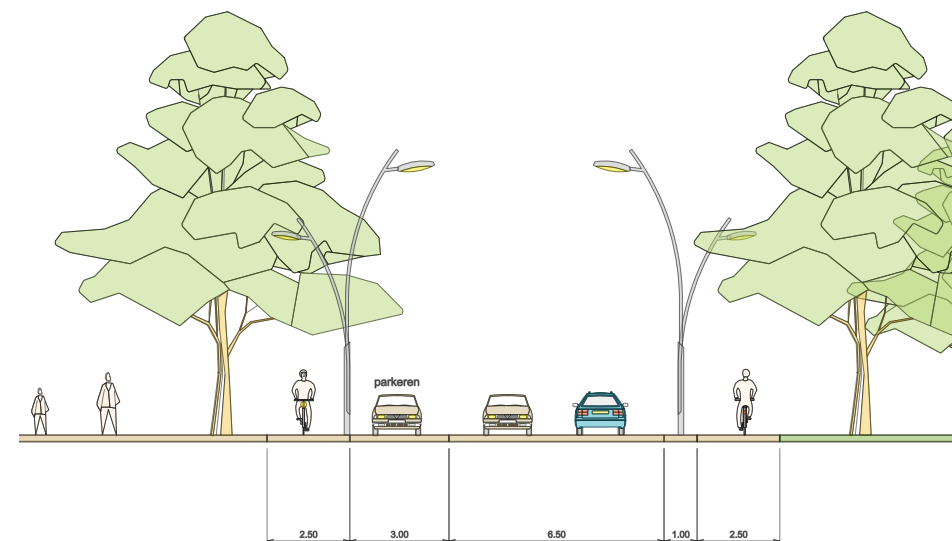


Model B voorziet in een rijbaan met twee richtingen en fietspaden. De inrichting gebeurt binnen het huidige wegprofiel. Ten gunste van de fietspaden verdwijnt de bestaande middenberm. In dit profiel is het niet nodig bomen te kappen. Maar ook ontbreekt de ruimte voor nieuwe bomen.

Voor het sheddakengebouw komt in dit model een breder trottoir te liggen. Een mogelijkheid is ook het fietspad op hetzelfde niveau aan te leggen als het voetpad.

Bij het gemeentehuis en ter hoogte van de Walstraat-Hooghuisstraat ligt het accent op verblijven. Hier vinden veel verkeersbewegingen plaats. Fietsers en voetgangers steken hier de centrumroute over op weg naar winkels, school of huis. Bij voorkeur krijgen de fietsers en voetgangers op de ze oversteken voorrang.

Deze plekken verbinden het centrum met de omgeving. Juist deze plekken lenen zich bijzonder goed om de verkeersdeelnemers meer gelijkwaardig te behandelen. Een inrichting waar voetgangers, fietsers en auto's zich op hetzelfde straatniveau bevinden geeft de route een uitstraling die bij het centrum hoort.





Hierdoor wordt de aanwezigheid van het centrum ook beter beleefbaar. De doorstroming van het autoverkeer blijft goed maar de snelheid komt lager te liggen. Voor automobilisten is het duidelijk dat zij rekening moeten houden met andere verkeersdeelnemers, de bestuurders zullen hun snelheid aanpassen. Het beeld van het wegvak is mooi en rustig, de verkeersruimte is meer een verblijfsruimte geworden.

De lengte van de pleinachtige inrichting is variabel. Er kan gekozen worden voor een relatief kort deel bij het gemeentehuis en de fietsstraat dat als plein worden ingericht. Wanneer de pleinruimte wordt opgerekt van de Lievekamplaan tot aan de Molenstraat ondersteunt de inrichting de gewenste verkeersafwikkeling. Het verkeer vanaf de Kromstraat wordt als het ware richting de parkeerplaatsen van de Maasvallei en het Jurgensplein geleid. Vanaf de Molenstraat sluit de inrichting aan op de verbinding met de Oostwal. Voordeel van deze verblijfsinrichting is dat het museum Jan Cunen aan een plein komt te staan en de monumentale uitstraling van het gebouw én het park wordt versterkt.

Ter illustratie van deze principes zijn twee fotoimpressies gemaakt van de Raadhuislaan en de Oostwal.

Raadhuislaan

Het plein voor het gemeentehuis is vergroot tot aan de kantoren. De fietsstraat is doorgetrokken over het plateau. Door het geheel een erfachtige inrichting te geven wordt duidelijk dat er hier iets bijzonders aan de hand is. Voetgangers en fietsers steken over richting het centrum, bij voorkeur in de voorrang. Door de inrichting ontstaat een nieuwe pleinruimte die gekoppeld is aan het gemeentehuis, het Jan Cunenpark en het Heschepad.

In de kantoorzone tegenover het gemeentehuis is bij de uitwerking gekozen voor een vrijere plaatsing van de bomen. Hierdoor krijgt de ruimte een informeel karakter. Dit past ook heel goed bij het beoogde profiel en de gewenste uitstraling van de Raadhuislaan.

Door de pleinruimte tot aan de Lievekamplaan te verlengen wordt de oversteekbaarheid van de Raadhuislaan beter. De voetgangersverbinding tussen parkeerplaats, theater, bibliotheek, bioscoop en Groene Engel wordt duidelijker en aantrekkelijker.



Oostwal

In de huidige situatie sluit het centrumgebied tussen de Walstraat en de Hooghuisstraat direct aan op de Oostwal. Toch blijft die ontmoeting vrijwel onzichtbaar. Verkeerslichten en voorsorteervakken bepalen het beeld van dit gedeelte van de weg. De voetgangersverbinding met het station en de parkeergarage botst op het kruisende autoverkeer.

Op de Oostwal kan vanaf de kruising met de Walstraat en tot voorbij de Hooghuisstraat een verhoogde pleinruimte worden gemaakt. De inrichting doet recht aan de voetgangersverbinding richting station en de parkeergarages. Ook worden de versnipperde pleintjes aan de Oostwal (Tapijtplain bij De Weverij, het Klaphekkplein en de ruimte voor café Kaatje) met elkaar verbonden.

Ter hoogte van De Weverij gaat de asfaltloper over in een plateau dat ingericht is met gebakken klinkers. Het plateau loopt door tot voorbij de Hooghuisstraat. Hierdoor krijgt dit deel van de Oostwal veel meer een centrumuitstraling. De Oostwal vormt voor voetgangers en fietsers minder een barrière. Voor het autoverkeer betekent het dat er meer rekening gehouden moet worden met langzaam verkeer.

Mocht op termijn blijken dat voor een buslijn hier een halteplaats nodig is, dan past dit goed bij het verblijfskarakter van het gebied.



Molenstraat als entree tot centrumgebied

De Molenstraat vormt vanuit het zuiden de gebiedsontsluitingsweg voor het centrum. Fietsverkeer kan rechtdoor het centrum in. Voor het autoverkeer is de Raadhuislaan of Oostwal de vervolgroute. Sommige auto's rijden rechtdoor het centrum in, op zoek naar een parkeerplaats. Uit de inrichting van de kruising blijkt niet wat de hoofdverkeerstructuur is. Bovendien is met de huidige inrichting de ruimtelijke uitstraling van de straat erg matig en doet afbreuk aan de monumentale panden.

De fotocompositie laat zien dat het trottoir aan de noordzijde van de Raadhuislaan-Oostwal doorgetrokken wordt. Voor het verkeer wordt duidelijk wat de hoofdrichting is. De entree tot het centrumgebied wordt geaccentueerd met een inrit. Al het verkeer komt daarmee op hetzelfde straatniveau. De plaats van het autoverkeer wordt met een afwijkende verharding aangegeven. Omdat de ruimte voor de auto aanmerkelijk smaller is, komt er volop ruimte vrij voor de voetganger en de fietser. Afhankelijk van de uitwerking van een dergelijk profiel wordt bezien of een afwijkende verharding voor de fietser nodig is. Door de inrichting met verspreid staande bomen, parkeerplaatsen en straatmeubilair is het straatbeeld informeler.

Deze inrichting kan doorgezet worden tot aan het voetgangersgebied van het centrum. Vanaf de Carmelietenstraat kan dan aangesloten worden op de huidige inrichting.

De entree tot het voetgangersgebied verdient een veel hogere beeldkwaliteit. Een nieuwe gevel van de V&D levert daarin een belangrijke bijdrage. Ook de inrichting van het openbaar gebied speelt daarin een rol. Dit deel van de straat vormt de inleiding tot het voetgangersgebied en is veel meer gericht op verblijven.

Bij de herontwikkeling van De Wal gaat het parkeerterrein weg en komt er een nieuwe winkelvestiging voor terug. Het terrein rondom het gebouw wordt dan als voetgangersgebied ingericht. Bevoorrading van de winkels blijft via de route Carmelietenstraat wel mogelijk, maar de straat is voor het autoverkeer afgesloten. De oostelijke fietsverbinding tussen de Molenstraat, Burgwal en Eikenboomgaard blijft ook in de nieuwe situatie bestaan. Dat betekent dat het TBL voor fietsers vanaf alle zijdes bereikbaar is. De beoogde voetgangersverbinding tussen het gebouw met de sheddaken en het winkelgebied komt op het Walplein uit.



Het autoverkeer kan dan niet meer doorrijden tot de Walstraat. Tot de Haarviltstraat zijn de kantoren en winkels gewoon bereikbaar voor autoverkeer. Om het centrum uit te komen keert het verkeer richting Raadhuislaan – Oostwal. Tussen de Haarviltstraat en de V&D ontstaat een nieuw pleintje waar de sfeer vooral gericht is op verblijven. In aansluiting op het plein liggen er voor het TBL kansen om bij de hoofdentree van de school een representatieve ruimte te maken.

Haarviltstraat

De Haarviltstraat vormt de verbinding tussen de fietsstraat en de oostelijke fietsroute over de Eikenboomgaard-Burgwal-Carmelietenstraat-Molenstraat. Veel scholieren van het TBL gebruiken deze straat. Als centrumstraat maar zeker ook als fietsroute, heeft de straat een vervelende uitstraling. De straat is een bevoorradingsstraat met blinde zijgevels.

Om de fietsverbinding te benadrukken en aantrekkelijker te maken kan met relatief eenvoudige middelen verbetering worden aangebracht. Door gebakken materiaal te gebruiken, net als in de Burgwal en Eikenboomgaard, krijgt de straat een ander aanzien en wordt het meer een fietsroute. Om de zijwanden een vriendelijke uitstraling te geven kan een groenscherm gemaakt worden en een haag worden geplaatst. Het plaatsen van een boom doorbreekt de lange wand en is een visuele onderbreking.





Burgwal

De Burgwal grenst direct aan het voetgangersgebied van het centrum. Het behoort tot het kernwinkelgebied maar de diversiteit aan functies is hier groter dan in het voetgangersgebied. Naast fietsers kan het autoverkeer hier ook doorheen rijden. Op de brede trottoirs is ruimte gereserveerd voor het stallen van fietsen en het parkeren van auto's. Hoewel de straat de potentie heeft van een 'winkelrondje' is dit niet de beleving in de straat. Doordat aan weerszijde van de weg auto's geparkeerd worden en fietsen geplaatst zijn is de verblijfskwaliteit mager. Door de fietsen en auto's ontbreekt het zicht op de overzijde van de straat en is de overkant lastig bereikbaar.

De ambitie van de Visie Dynamisch Stadscentrum is het winkelcircuit over de Burgwal te versterken. Een belangrijke stap daarin is de ontwikkeling van nieuwe winkels op De Wal en een herinrichting van de Carmelietenstraat. Om een 'winkelrondje' goed te laten functioneren, moet er sprake zijn van aantrekkelijke winkels en een goede verblijfskwaliteit. Het uitbreiden van het voetgangersgebied met de Burgwal kan daaraan een belangrijke bijdrage leveren.

Het afsluiten voor autoverkeer is nu niet aan de orde. Dit vanwege gereserveerde parkeerplaatsen en verminderde (economische) bereikbaarheid van de detailhandel. Toch kan in de huidige situatie al een verbetering worden doorgevoerd door de straat aantrekkelijker te maken. Het meest vergaand is alle 'nietjes' waar fietsen tegen aan geplaatst zijn te verwijderen en het parkeren op te heffen. Wanneer dat niet haalbaar is verdient het de voorkeur de westzijde van de straat, de verbinding tussen de Walstraat en de Heuvel, volledig in te richten voor voetgangers. Door de 'nietjes' weg te halen wordt deze zijde van de straat obstakelvrij. Een alternatief is in delen van de straat én aan beide zijden het parkeren en het stallen van fietsen op te heffen. Op die manier ontstaan doorzichten naar de overkant van de straat. De kans bestaat dat fietsen gewoon weggezet worden op 'nietjes vrije plekken'. Uiteraard is het bij het opheffen van stallingsplaatsen wel noodzakelijk dat op een andere plek stallingsmogelijkheden zijn. Overigens zal ook het verwijderen van de luifel aan de westzijde van de straat een grote bijdrage leveren aan de ruimtelijke uitstraling van de straat.



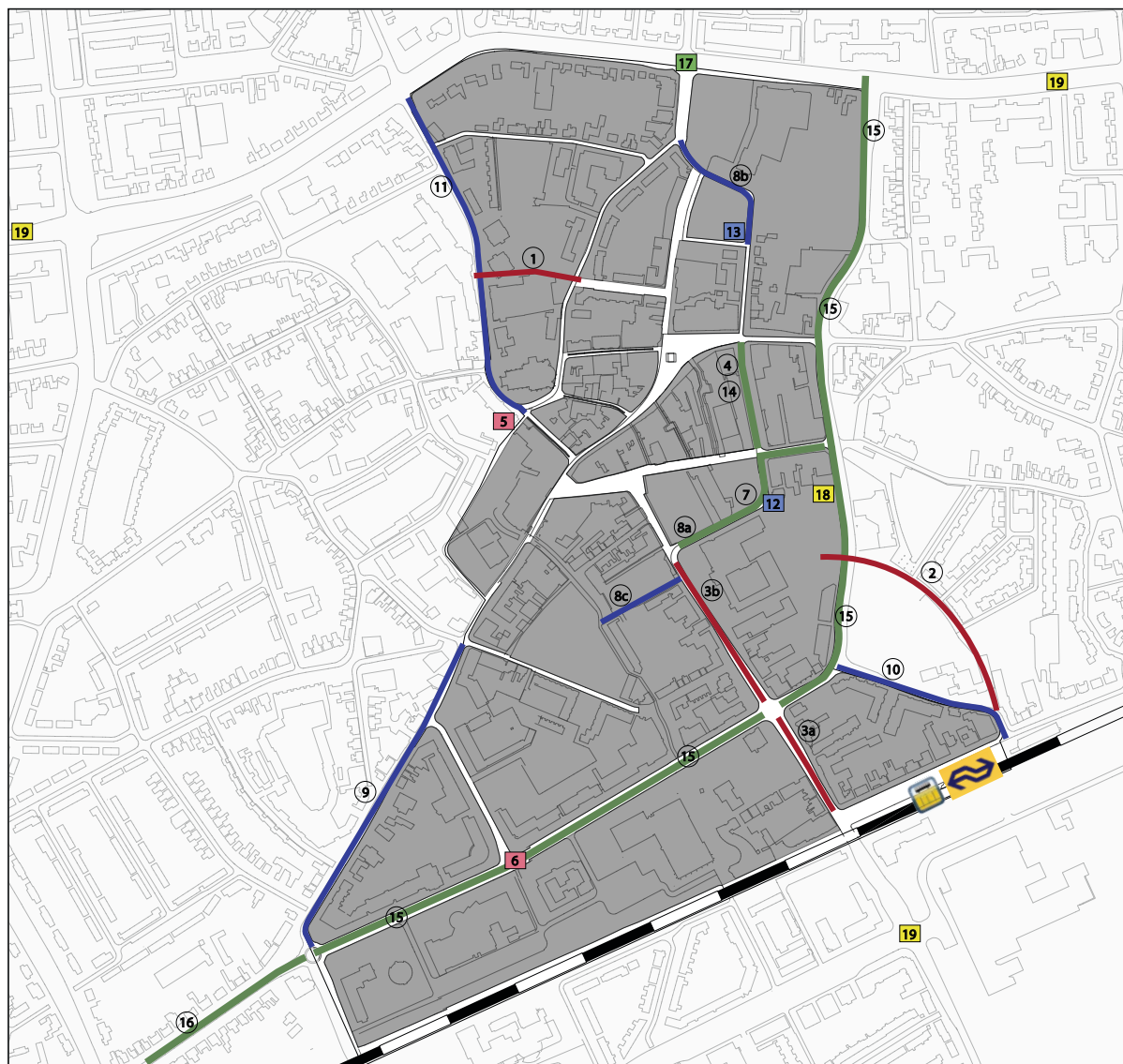
Kromstraat

De Kromstraat maakt geen deel uit van de stadsontsluitingsweg maar wordt wel veel gebruikt als kortste route van de singel naar de zuidkant van het centrum. Voor fietsers vormt de Kromstraat een directe verbinding tussen de Vlashoek en het centrum. Nu heeft de straat nog teveel de uitstraling van een te smalle stadsontsluitingsweg terwijl het een erftoegangsweg is. De Kromstraat moet meer het beeld oproepen dat hoort bij een erftoegangsweg met ruimte voor het fietsverkeer.

Op de foto impressie heeft de huidige rijbaan een fietssuggestiestrook aan beide kanten van de straat. Gevolg is dat de rijbaan voor het autoverkeer een stuk smaller wordt. De bedoeling is dat het autoverkeer nadrukkelijk rekening houdt met de fietser. De fietsstrook sluit aan bij de fietsstrook van de Raadhuislaan.

Om de Kromstraat als erftoegangsweg te benadrukken is het gewenst de aansluitingen op de Hertogin Johannasingel en de Raadhuislaan aan te passen, bijvoorbeeld met een inrit. Het doorgaand verkeer moet bij voorkeur over de hoofdwegenstructuur worden geleid.





Uitvoeringsagenda

Rood = projecten gericht op met name voetgangers
 Blauw = projecten gericht op met name fiets
 Geel = projecten gericht op met name auto
 Groen = integrale projecten

- Locaties
- Traject

Projecten waarvoor middelen beschikbaar zijn:

- 3a. Verbeteren looproute oostzijde Molenstraat, tussen Spoorlaan en Oostwal
- 9. Aanleg fietssuggestiestroken Kruisstraat
- 17. Aanpassen Kruispunt Koorstraat – Singel '40 – '45

Projecten die mee kunnen liften in andere ontwikkelingen:

- 1. Nieuwe looproute vanuit westelijk woongebied, tussen Begijnenstraat en Koorstraat
- 7. Uitbreiden voetgangersgebied met De Wal en Carmelietenstraat
- 8a. Fietsring rond voetgangersgebied: fietsvoorziening over Carmelietenstraat tussen Burgwal en Molenstraat, inclusief de aansluiting op de Haarviltstraat
- 11. Aanleg fietssuggestiestroken Begijnenstraat
- 12. bewaakte fietsenstalling op TBL-terrein
- 14. Capaciteit fietsbeugels Burgwal verminderen
- 18. gebouwde parkeervoorziening op TBL-terrein

Projecten waarvoor geen middelen beschikbaar zijn:

- 2. Looproute via Berghkwartier: veilige oversteek Oostwal en aansluiting Koningsloper-Spoorlaan-station verbeteren
- 3b. Herinrichting Molenstraat tussen Raadhuislaan en Carmelietenstraat: verbeteren verblijfskwaliteit
- 4. Verbeteren looproute Burgwal
- 5. Verbeteren entree voetgangersgebied ter hoogte van de Kerkstraat
- 6. Verbeteren oversteekbaarheid Raadhuislaan ter hoogte van de Lievekamp
- 8b. Fietsring rond voetgangersgebied: fietsvoorziening
- 8c. Eikenboomgaard, tussen Koorstraat en fietsenstalling + fietsvoorziening Haarviltstraat
- 10. Aanleg fietssuggestiestroken Bram van de Berghstraat
- 13. Uitbreiding van, en eventueel bewaking bij, fietsenstalling Eikenboomgaard
- 15. Raadhuislaan/Oostwal herinrichten als centrumontsluitingsweg
- 16. Kromstraat, tussen Raadhuislaan en Hertogin Johanna singel, herinrichten als erftoegangsweg
- 19. Aanpassen parkeerverwijzingstelsel

Uitvoeringsagenda

Dit plan is bedoeld als toetsingskader voor (her)inrichtingsplannen. Het geeft aan welke verkeersfuncties in de openbare ruimte moeten worden gerealiseerd. Het geeft ook suggesties voor hoe de inrichting er dan uit kan zien. Bij dit plan hoort geen uitvoeringsprogramma.

Er is wel een doorkijk gemaakt naar een uitvoeringsagenda. De uitvoeringsagenda bestaat uit een kaart en een tabel. Op de kaart staan alle wensen en ambities die uit dit verkeersplan voortkomen. In de tabel op de volgende pagina's staan dezelfde wensen en ambities met daarbij aangegeven welke plannen er op de rol staan, waarbinnen een deel van de gewenste verkeersstructuur gerealiseerd kan worden. Hierbij is een inschatting gemaakt van welke maatregelen in verschillende planontwikkelingen meegenomen en eventueel gefinancierd kunnen worden. Soms kan een ambitie of wens uit dit verkeersplan geheel meegenomen worden in de planvorming. Soms komen er vanuit de verkeersstructuur extra wensen of ambities. Daarvan is dan een inschatting van de kosten gemaakt. Er wordt ook aangegeven waar koppelingen mogelijk zijn met andere ontwikkelingen, zoals het wegbeheerprogramma en projecten uit de visie dynamisch stadscentrum. Dit zijn kansen voor de langere termijn, in principe zijn daar (nog) geen financiële middelen voor beschikbaar. Voor deze ambities/wensen is een inschatting van de kosten gemaakt.

Een groot deel van de gewenste verkeersstructuur is gekoppeld aan de herontwikkeling De Wal. Alle inspanning is er op gericht om deze ontwikkeling te realiseren. Mocht deze ontwikkeling niet van de grond komen dan is er vooralsnog geen aanleiding om het voetgangersgebied uit te breiden met de Carmelietenstraat en De Wal. Ook het realiseren van een bewaakte fietsenstalling en een gebouwde parkeervoorziening op het TBL terrein is dan niet aan de orde. Dan zal een heroverweging nodig zijn ten aanzien van het wel of niet realiseren van een bewaakte fietsenstalling op parkeerterrein De Wal en het wel of niet toevoegen van parkeercapaciteit.

De uitvoeringsagenda is een momentopname en beperkt zich tot maatregelen in het centrumgebied.

De omliggende verkeersstructuur is echter evengoed van belang voor de bereikbaarheid van het centrum en het functioneren van de verkeersstructuur binnen het centrum. Met de keuze om binnen de verkeersstructuur van het centrum de Raadhuislaan en Oostwal een minder belangrijke verkeersfunctie te geven, is het belangrijk om de doorstroming op de gebiedsontsluitingwegen op stadsniveau veilig te stellen. Belangrijk

projecten voor de bereikbaarheid van het centrum op stadsniveau zijn:

- Verdubbeling van rijbanen en aanpassen van kruispunten op de N329, de weg van de toekomst, gereedgekomen in juli 2013
- Aanpassen van het profiel van de Gasstraat: rijbaanverbreding met middengeleider en vrijliggend fietspad, realisatie gepland in 2014
- Herinrichting van de Vijversingel: rijbaanversmalling, vrijliggende fietspaden/fiets op parallelstructuur en aanpassing van het kruispunt met de Berghemseweg, realisatie gepland 2014
- Aanleg fietssnelweg Den Bosch - Oss: verbeteren van de fietsvoorzieningen en kruispunten op dit traject.

Verkeerscentrum		Ambitie/wens	Kan meeliften, hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar	Financiering vanuit programma: Gebiedsontwikkeling/MIPmo/Gebiedsbeheer/Parkeerbeheer
Voetganger				
Nieuwe routes	1	Route vanuit westelijk woongebied, via Begijnenstraat en Koornstraat	Plan Koornstraat-Begijnenstraat	gebiedsontwikkeling
	2	Route vanuit het station, via Berghkwartier /Koningsloper en onder de sheddaken richting Oostwal		
Verbeteren bestaande routes	3a	Verbeteren looproute Molenstraat (Station-centrum en kantoorgebied-centrum)	Groot onderhoud Molenstraat-zuid tussen Spoorlaan en Oostwal	Gebiedsbeheer IUP
	3b			
	4	Verbeteren looproute Burgwal		
	5	Verbeteren entree voetgangersgebied ter hoogte van Kerkstraat	Dagelijks onderhoud	Gebiedsbeheer
Verbeteren oversteekbaarheid	6	Verbeteren oversteekbaarheid Raadhuislaan ter hoogte van de Lievekamplaan (culturele looproute)		
Uitbreiding voetgangersgebied	7	Uitbreiden voetgangersgebied met De Wal en Carmelietenstraat	Herontwikkeling De Wal	Gebiedsontwikkeling

Kan op langere termijn (mogelijk) aanhaken bij, hiervoor zijn (op dit moment) geen financiële middelen beschikbaar	Wat kan daarbij meegenomen worden/ wat wordt uitgevoerd?	Wat zouden we (extra) willen doen in het kader van het verkeersplan centrum	Inschatting extra kosten(€)
	Realisatie van een doorsteek tussen Begijnenstraat en Koornstraat in het verlengde van de Varkensmarkt. In de avonden is deze gesloten. Er komt ook een informeel voetpad door het park.		Kan volledig meeliften
Visie dynamisch stadscentrum: herontwikkeling sheddaken op Bergossterrein	Is nog onduidelijk	Veilige en comfortabele voetgangersoversteek over de Oostwal	70.000
		Aansluiting Koningsloper-Spoorlaan-station aanpassen	30.000
	Vervanging trottoirtegels oostzijde tussen Spoorlaan-Oostwal in gebakken klinkers		Kan volledig meeliften
Herinrichting Molenstraat-noord (ten noorden van Raadhuislaan), is komen te vervallen op het IUP, ook op langere termijn geen middelen beschikbaar	Herinrichting: verbeteren verblijfskwaliteit door verbreding voetpaden, versmallen van de rijbaan, aansluiting op Raadhuislaan aanpassen		600.000 bij laag ambitieniveau 850.000 bij hoog ambitieniveau
		Meer ruimte voor de voetganger en verbeteren van verblijfskwaliteit door onder andere het verminderen van straatmeubilair en fietsbeugels.	10.000
		Fietsstraat duidelijker aangeven door aanbrengen van wegmarkering of toepassen van afwijkende bestrating? Maatregel om snelheid van fietsers op dit punt terug te brengen	15.000
Herinrichting Raadhuislaan, staat niet op het IUP, vanuit wegbeheer geen middelen beschikbaar, er is vanuit wegbeheer wel urgentie	Oversteekvoorziening (bijvoorbeeld zebepad) realiseren		15.000 indien dit losgekoppeld wordt van volledige herinrichting
	Herinrichting openbare ruimte, inclusief aansluiting Molenstraat op Carmelietenstraat aanpassen (keerlus/plein) en verplaatsen centrumhalte De Wal naar Klaphekkenplein		

Verkeerscentrum		Ambitie/wens	Kan meeliften, hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar	Financiering vanuit programma: Gebiedsontwikkeling/MIPmo/Gebiedsbeheer/Parkeerbeheer
Fiets				
Wijziging fietsstructuur	8a	Fietsring rond voetgangersgebied realiseren op Eikenboombaard, Burgwal, Carmelietenstraat, Haarviltstraat	Herontwikkeling De Wal	Gebiedsontwikkeling
	8b			
	8c			
	9	Kruisstraat wordt fietsverbinding op stadsniveau: fietsvoorzieningen realiseren	Herinrichting Kruisstraat	Gebiedsbeheer IUP
	10	Bram van de Berghstraat wordt fietsverbinding op stadsniveau: fietsvoorziening realiseren		
	11	Begijnenstraat inrichten als regionale fietsverbinding: fietsvoorziening realiseren		
Stallingen	12	Bewaakte fietsenstalling op het TBL terrein	Herontwikkeling De Wal	Gebiedsontwikkeling en parkeerbeheer
	13	Uitbreiding van een eventueel bewaking bij de fietsenstalling op de Eikenboomgaard		
	14	Capaciteit fietsbeugels Burgwal verminderen	Dagelijks onderhoud	gebiedsbeheer

* De bewaakte fietsenstalling op het TBL terrein maakt onderdeel uit van het Masterplan De Wal e.o. Afhankelijk van de planuitwerking moet bekeken worden of inpassing van bewaaktefietsenstalling in de plannen ook werkelijk haalbaar is

Kan op langere termijn (mogelijk) aanhaken bij, hiervoor zijn (op dit moment) geen financiële middelen beschikbaar	Wat kan daarbij meegenomen worden/ wat wordt uitgevoerd?	Wat zouden we (extra) willen doen in het kader van het verkeersplan centrum	Inschatting extra kosten(€)
	Fietsvoorziening over Carmelietenstraat tussen Burgwal en de Molenstraat, inclusief de aansluiting op de Haarviltstraat		
Visie dynamisch stadscentrum: koppelen aan stedenbouwkundig opgave Eikenboomgaard-Oostwal		Fietsvoorziening Eikenboomgaard tussen Koorstraat en fietsenstalling (waar eenrichting begint)	Bij voorkeur meeliften in Visie dynamisch stadscentrum, indien het losgekoppeld wordt: 25.000 laag ambitieniveau en 75.000 hoog ambitieniveau
Herinrichting Haarviltstraat staat niet op IUP, afweging wordt meegenomen in een volgende fase IUP, middelen komen beschikbaar vanuit wegbeheer	Fietsvoorziening of fietsvriendelijke verharding		Kan volledig meeliften
	Aanleg fietssuggestiestroken		Kan volledig meeliften
Herinrichting Bram van de Berghstraat, is komen te vervallen op het IUP, ook op langere termijn geen middelen beschikbaar vanuit wegbeheer	Aanleg fietssuggestiestroken		Bij voorkeur meeliften in herinrichting, indien het losgekoppeld wordt: 25.000 laag ambitieniveau en € 75.000 hoog ambitieniveau
Herinrichting Begijnenstraat, staat niet op IUP, afweging wordt meegenomen in een volgende fase IUP, middelen komen beschikbaar vanuit wegbeheer	Aanleg fietssuggestiestroken		
Realisatie openbare bewaakte fietsenstalling en koppeling met TBL fietsenstalling*	Bewaking toevoegen of verplaatsen van Oostwal naar TBL	Bewaking toevoegen of verplaatsen van Oostwal naar TBL	Financiële dekking wort in planvorming meegenomen
		Fietsenstalling uitbreiden, bewaking toevoegen	PM: is langere termijn en afhankelijk van behoefte en gebruik huidige stalling
	Fietsbeugels verwijderen**		Is opgenomen bij voetganger: verbeteren looproute Burgwal

** Op de Burgwal is een proef gehouden met fietsbeugels. Na de kermis zijn de fietsbeugels niet teruggeplaatst. De bedoeling is dat de bezoekers meer gebruik gaan maken van de beschikbare alternatieven, zoals de fietsbeugels in de Hooghuisstraat en de bewaakte fietsenstalling aan de Oostwal. Gedurende deze 'proef' is (wekelijks) gemonitord welk effect het verwijderen van de beugels heeft. Proef is inmiddels afgerond en besproken met de ondernemers. Conclusie was dat de proef niet geslaagd was, fietsbeugels zijn teruggeplaatst.

Verkeerscentrum		Ambitie/wens	Kan meeliften, hiervoor zijn financiële middelen beschikbaar	Financiering vanuit programma: Gebiedsontwikkeling/MIPmo/Gebiedsbeheer/Parkeerbeheer
Voetganger+fiets+auto				
Wijzigingen wegencategorisering	15	Raadhuislaan/Oostwal herinrichten als centrumontsluiting ***		
	16	Kromstraat (tussen Raadhuislaan en Hertogin Johanna singel) herinrichten als erftoegangsweg		
	17	Aanpassing kruispunt Koorstraat-Singel '40-'45	Maatregelen mobiliteitsplan	Meerjareninvesterings-programma mobiliteit
Auto				
Parkeren	18	Gebouwde parkeervoorziening realiseren op het TBL-terrein	Herontwikkeling De Wal	Gebiedsontwikkeling en parkeerbeheer
	19	Aanpassen Parkeerverwijzing	Maatregelen parkeerbedrijf	parkeerbeheer
Openbaar vervoer		Wijzigingen in openbaar vervoer worden gekoppeld aan de ontwikkelingen in het stadsvervoer		

*** Overwogen kan worden om een eventuele herinrichting gefaseerd uit te voeren. Op strategische plekken zou dan de verblijfskwaliteit kunnen verbeteren, zonder dat het gehele traject wordt aangepakt. Er moet dan wel een principekeuze gemaakt worden ten aanzien van het profiel (wel of geen middenberm)

Kan op langere termijn (mogelijk) aanhaken bij, hiervoor zijn (op dit moment) geen financiële middelen beschikbaar	Wat kan daarbij meegenomen worden/ wat wordt uitgevoerd?	Wat zouden we (extra) willen doen in het kader van het verkeersplan centrum	Inschatting extra kosten(€)
Herinrichting Raadhuislaan, staat niet op het IUP, vanuit wegbeheer geen middelen beschikbaar, er is vanuit wegbeheer wel urgentie	Verbeteren verblijfskwaliteit aanbrenen/handhaven fietsvoorziening, oversteekvoorziening voetgangers, overstekende voetganger en fietser in de voorrang (zie ook inrichtingssuggesties)		2.000.000 laag ambitieniveau 4.000.000 hoog ambitieniveau
Herinrichting Oostwal, staat niet op het IUP, vanuit wegbeheer geen middelen beschikbaar, er is vanuit wegbeheer geen urgentie	Verbeteren verblijfskwaliteit, aanbrenen/handhaven fietsvoorziening en verbeteren oversteekvoorzieningen voor voetganger en fietser (zie ook inrichtingssuggesties)		3.000.000 gemiddeld ambitieniveau
		Herinrichting: verbeteren verblijfskwaliteit en aanbrenen fietssuggestiestroken	10.000 laag ambitieniveau 240.000 hoog ambitieniveau
	Verbeteren van de doorstroming en de verkeersveiligheid, waarschijnlijk door ombouw naar een met verkeerslichten geregeld kruispunt	Realiseren van een goede looproute naar parkeerterrein Rusheuvel, representatieve en herkenbare entree naar het centrum en comfortabele fietsoversteek op de hoogwaardige fietsroute	Kan volledig meeliften
	Realiseren van een gebouwde parkeervoorziening (ca. 250 plaatsen) waarin de parkeerplaatsen van De Wal worden gecompenseerd, extra parkeerplaatsen ten behoeve van het bouwprogramma en parkeerplaatsen vanuit het parkeerfonds worden gerealiseerd		Financiële dekking wordt in planvorming meegenomen
	Vervangen van parkeerverwijzingsborden		10.000