

Datum

25-02-2025

Onderwerp

Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Wat adviseert het college te besluiten?

- 1. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vast te stellen.*
- 2. Het college bij de vaststelling van dit Uitvoeringsprogramma het mandaat te geven om met de uitvoering aan de slag te gaan met de projecten tot een bedrag van € 500.000. Zie pagina 5-6 van dit raadsvoorstel voor de projecten waar dat betrekking op heeft. Voor de dekking van deze investeringen wordt de reserve mobiliteit ingezet. Verantwoording hierover vindt plaats in de MARAP.*
- 3. De projecten die een grotere investering vragen (meer dan € 500.000) in het Uitvoeringsprogramma worden separaat aan de raad voorgelegd.*

Wat is de aanleiding voor dit advies?

In 2023 is de Koersnota Mobiliteit vastgesteld, met daarin de visie en doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid in de gemeente Oss. Er zijn daarin 5 doelstellingen geformuleerd waaraan we willen werken voor de huidige en toekomstige inwoners van de gemeente Oss:

- Versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte
- Toegankelijk en bereikbaar voor iedereen
- Verduurzamen van de mobiliteit
- Versterken van het economisch vestigingsklimaat
- Vergroten van de verkeersveiligheid en terugdringen van de hinder

De Koersnota Mobiliteit geeft context bij deze doelstellingen en beschrijft de uitgangssituatie. Onder meer over waar nu relatief veel ongelukken gebeuren en op welke wegen het drukker is dan elders in de stad. Vervolgens wordt ingegaan op zonering van het mobiliteitsbeleid, de

binnenstad vraagt bijvoorbeeld een andere aanpak dan het buitengebied. Verder wordt ingegaan op de bereikbaarheid van voorzieningen in de wijken en kernen, en op de beoogde hoofdstructuren voor de toekomst voor zowel de fiets, het OV en de auto. In de laatste hoofdstukken wordt ingegaan op de beoogde effecten van het beleid en wordt aangekondigd dat de Koersnota Mobiliteit wordt vertaald naar een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit Uitvoeringsprogramma is inmiddels gereed en ligt nu ter vaststelling voor, waarmee de Koersnota Mobiliteit inhoudelijke verdieping heeft gekregen, de fietser op pole position staat en waarmee er is geprioriteerd waar we wanneer aan de slag kunnen. Deze prioritering heeft plaatsgevonden op basis van meerdere criteria waarop is gescoord:

- Draagt het bij aan de doelen die zijn opgenomen in het coalitieakkoord?
- Draagt het bij aan de doelen uit de Koersnota mobiliteit?
- Draagt het bij aan de verstedelijkingsopgave?
- Is er een koppeling met beheer en onderhoud (bijv. vanuit IUP of andere projecten)?
- Is er een koppeling vanuit projecten van derden of andere overheden?
- In welk jaartal is realisatie realistisch? (niet alles kan tegelijk)
- Is er een kostenraming voor de beoogde maatregel? (het budget is niet oneindig)

Welk resultaat willen we bereiken?

We werken in Oss aan de groei van de woningvoorraad en aan vitale, duurzame en aantrekkelijke wijken en kernen. De realisatie van deze opgaven vraagt iets van de inrichting van de stad en de rol van het verkeer daarin. Goede keuzes op gebied van mobiliteit zorgen voor meer kwaliteit in onze leefomgeving. De manier waarop we onze stad inrichten gaat niet alleen over fysieke ingrepen, maar vooral ook om economische en sociale aspecten. Daarom is er voor de totstandkoming van dit programma niet alleen gekeken naar de eerder genoemde criteria, maar vooral ook gesproken met veel betrokkenen, waaronder inwoners, ondernemers, vervoersbedrijven, hulpdiensten en dorps- en wijkraden. Het heeft geleid tot dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit met 31 concrete activiteiten die er de komende jaren voor gaan zorgen dat:

- De kwaliteit van de openbare ruimte verbetert;
- De toegankelijkheid en bereikbaarheid verbetert;
- De mobiliteit duurzamer wordt;
- Het economisch vestigingsklimaat verbetert;
- De verkeersveiligheid groter wordt en de hinder juist minder.

Het is een stevig pakket aan investeringen waaraan we als organisatie de handen vol hebben en waarbij de urgentie in de stad Oss ligt. Er wordt werk gemaakt van de stad met toekomst en van visie wordt hiermee de stap naar uitvoering gemaakt.

We gaan voor elke wijk en kern aan de slag met mobiliteitsplannen, samen met betrokkenen zoals inwoners, ondernemers en organisaties. Daar kan het bijvoorbeeld dan ook gaan over een beter herkenbare route van station Ravenstein naar het centrum van Ravenstein, in het op te stellen mobiliteitsplan voor Ravenstein. We leggen uiteraard in de mobiliteitsplannen de koppeling met de spooragenda en het parkeerbeleid en we kijken naar de impact van grootschalige infrastructurele projecten zoals de herinrichting van de Heihoeksingel, inclusief de aansluiting op een te realiseren tunnel onder de spoorlijn.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 Hiermee kunnen we de doelen uit de Koersnota Mobiliteit realiseren.

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vertaalt de visie en doelstellingen uit de Koersnota Mobiliteit (vastgesteld in 2023) naar concrete acties en projecten. Het biedt een overzicht van 31 investeringen om Oss voor de toekomst leefbaar, veilig, aantrekkelijk, toegankelijk en bereikbaar te maken en te houden.

1.2 We voorkomen dat bestaande knelpunten verslechteren

Oss staat voor een aantal flinke opgaven. Door onder meer de groei van het aantal woningen en daarmee de groei van het aantal inwoners dreigen bestaande knelpuntsituaties te verslechteren. De projecten in het uitvoeringsprogramma zorgen ervoor dat deze knelpunten niet verslechteren en dat de leefbaarheid en veiligheid wordt verbeterd.

1.3 Er zijn financiële middelen beschikbaar en we zoeken actief naar cofinanciering.

Bij de vaststelling van de Koersnota Mobiliteit medio 2023 is reeds aangekondigd dat er middelen nodig zijn voor het realiseren van de ambities. Grote infrastructurele ingrepen zoals de herinrichting van wegen zijn kostbaar, net als de realisatie van nieuwe fietsenstallingen of rotondes. Daarom is sinds medio 2023 in elke Osse programmabegroting aandacht gevraagd voor de financiering van ingrepen op gebied van mobiliteit en is er onder meer 40 miljoen euro beschikbaar voor de realisatie van projecten vanuit de reserve mobiliteit. Dat is niet voldoende om alle beoogde opgaven te realiseren en daarom zijn we doorlopend op zoek naar cofinanciering en daar slagen we steeds vaker in. Die opdracht blijft actueel.

1.4 Mobiliteit belangrijk voor de beleving van de leefomgeving.

Mobiliteit is een belangrijk onderwerp en heeft veel impact op hoe de leefomgeving wordt beleefd. We stellen samen met inwoners, ondernemers en andere belangenorganisaties mobiliteitsplannen op in alle wijken en kernen.

1.5 Regionale ambities en samenwerkingen krijgen concrete vorm.

Mobiliteit stopt niet bij de grenzen van Oss. Regionale ambities en samenwerkingen krijgen concrete vorm in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit door middel van samenwerkingsprojecten die de grenzen van de gemeente overschrijden. Hiermee zorgen we ervoor dat Oss ook in regioverband goed bereikbaar is en blijft.

1.6 We maken werk van gedegen monitoring

Het laatste hoofdstuk van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit gaat uitvoerig in op de monitoring van effecten op een zestal thema's. Daardoor krijgen we meer en sneller in beeld of de vooraf gestelde doelen worden behaald. Het gaat daarbij om zowel kwantitatieve monitoring, bijvoorbeeld met tellingen, als om kwalitatieve monitoring, bijvoorbeeld door mensen te bevragen in interviews of enquêtes.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

1.1 Bewoners kunnen overlast ervaren.

Er staan een aantal projecten in het uitvoeringsprogramma waarbij het denkbaar is (directe) inwoners overlast kunnen ervaren, bijvoorbeeld van geluidshinder of doordat woningen minder goed bereikbaar zijn. Echter is dit van tijdelijke aard. Daarnaast zullen bij deze ingrijpende projecten omwonenden actief worden betrokken vanaf de planvorming.

1.2 Kosten in de infra- en bouwsector zijn onzeker.

De beschikbaarheid en kosten van materialen zijn onzeker, o.a. door allerlei ontwikkelingen wereldwijd. Daarmee kunnen sommige projecten in de toekomst duurder uitvallen dan nu begroot. Bij alle ramingen hebben we daarom een onvoorziene post opgenomen.

1.3 Er is nog niet overal financiële dekking voor.

Alhoewel er een budget is gereserveerd in de reserve mobiliteit, is er nog niet overal financiële dekking voor. We hebben ook nog niet overal achter de komma scherp welke investeringen het betreft, want voor een aantal van de 31 projecten geldt dat er nog onderzoeken worden uitgevoerd of scenario's worden gemaakt. We zien echter kansen op subsidies en cofinanciering van partners als buurgemeenten, provincie en het Rijk. We zijn daar doorlopend mee bezig.

1.4 Er zijn nog andere investeringen nodig op andere wegen of kruispunten.

De stad is nooit af, en dat geldt natuurlijk ook voor de kernen. Er zijn dus altijd argumenten te bedenken waarom ook andere wegen, fietspaden of kruispunten zouden kunnen worden verbeterd. Het budget is echter eindig en we kunnen niet alles tegelijk. De mobiliteitsplannen op wijk- en kernniveau kunnen en gaan nog leiden tot aanvullende maatregelen, daar is een budget van 3 miljoen euro voor gereserveerd en er zal bij de raad een voorstel worden ingediend wanneer er maatregelen zijn geformuleerd uit deze mobiliteitsplannen.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Bij de vaststelling van de Koersnota Mobiliteit in 2023 is reeds aangekondigd dat er middelen nodig zijn voor het realiseren van de ambities. Grote infrastructurele ingrepen zoals de herinrichting van wegen zijn kostbaar. Dat geldt ook voor de realisatie van nieuwe fietsenstallingen of rotondes. Daarom is ook sinds medio 2023 in elke Osse programma-begroting aandacht gevraagd voor de financiering van ingrepen op gebied van mobiliteit en is er onder meer 40 miljoen euro beschikbaar voor de realisatie van projecten vanuit de reserve mobiliteit. Dit bedrag is niet toereikend en daarom zijn we doorlopend op zoek naar mogelijkheden voor cofinanciering door andere overheden. Uiteraard leggen we de verbinding met het Integraal UitvoeringsProgramma (IUP) om waar mogelijk ook werk met werk te kunnen maken. Bijvoorbeeld wanneer een weg of kruispunt aan groot onderhoud toe is, kunnen we een project eerder of juist later uitvoeren. Om tot prioritering van de projecten te kunnen komen is in veel gevallen gewerkt met kostenramingen. De volgende projecten zijn geraamd op een bedrag tot € 500.000:

- Uitwerken toekomstige inrichting Doctor Saal van Zwanenbergsingel tussen Euterpelaan en Julianasingel (€ 50.000)
- Opstellen mobiliteitsplannen voor de wijken en kernen (€ 200.000 voor alle plannen).
- Uitwerken toekomstige inrichting Euterpelaan-Wethouder van Eschstraat (€ 100.000).
- Uitvoeren van quick-wins voor de fietser (€ 250.000, budget om meerdere jaren ingrepen te kunnen doen zoals het verwijderen van paaltjes en het vervangen van markeringen).
- Uitvoeren verbeteringen kwaliteit haltes en stations (€ 250.000).
- Uitvoeren fietsstimuleringscampagne- en acties (€ 250.000, budget om meerdere jaren acties en campagnes te kunnen uitvoeren).
- Uitwerken aanpassingen kruispuntaansluiting Cereslaan – A59 (€ 150.000).

- Uitwerken aanpassingen onderliggend wegennet knooppunt Paalgraven (€ 150.000).
- Uitwerken mogelijke verbeteringen doorstroming en veiligheid Julianasingel m.b.t. het kruispunt met de Nieuwe-Hescheweg (€ 50.000).
- Uitvoeren verkeersveiligheidsscan inclusief rotondes (€ 150.000).
- Uitvoeren verkeersgedragscampagnes en educatie (€ 500.000, budget om meerdere jaren campagnes en educatiepakketten te kunnen uitvoeren en faciliteren).
- Monitoren van de maatregelen door middel van metingen en enquêtes (€ 250.000).

Totaal vragen deze 12 projecten een geraamde investering van € 2.350.000 van de beschikbare € 40.000.000 in de reserve mobiliteit. Over de voortgang van deze projecten wordt verantwoording afgelegd in de MARAP. Voor de activiteit 'veerverkeer over de Maas' geldt dat er reeds een langjarig subsidiebudget (á € 300.000 in totaliteit) is toegezegd met dekking vanuit de reserve mobiliteit.

Projecten met grotere investering (boven € 500.000)

Voor de andere projecten in het Uitvoeringsprogramma (zie de overzichtskaart in hoofdstuk 2 van het programma voor de complete lijst) geldt dat er een hogere investering mee is gemoeid en dat er separate voorstellen aan de raad zullen worden voorgelegd, inclusief de dekking van de financiën. Het gaat daarbij om de volgende projecten:

- Herinrichten Heihoeksingel
- De uitvoering van maatregelen in kernen en wijken die volgen uit de wijkmobiliteitsplannen
- Herinrichten Oostwal, Molenstraat en Raadhuislaan
- Realiseren fietsroute Amsteleind-centrum
- Uitwerken scenario's voor realisatie fietsstraat Berghemseweg en daarna uitvoeren
- Aanpassen rotonde Kantsingel-Gasstraat Oost t.b.v. Bus Rapid Transit (BRT)
- Verplaatsen HOV bushalte naar zuidkant van station Oss en aanpassen van de route (Gasstraat) er naartoe.
- Realiseren BRT halte tussen Kantsingel-Zuid en Vorstengrafdonk en onderzoek naar en aanpassen van rotonde Julianasingel
- Realiseren van 3 fietsenstallingen in het centrum
- Realiseren fietsroute F59 Wijchen-Oss
- Realiseren fiets- en voetgangerstunnel station Ravenstein (dekking á € 2.200.000 vanuit reserve mobiliteit, verder uit de grondexploitatie en cofinanciering. Besluit is reeds genomen in de raadsvergadering van 12 december 2024).

- Realiseren rotonde Huizenbeemdweg-Gewandeweg
- Uitvoeren van maatregelen als gevolg van verkeersveiligheidsscan waaronder N329.

De totale investering voor deze projecten komt naar verwachting op een bedrag van tussen € 30.000.000 en € 40.000.000 miljoen. Voor een deel zijn deze namelijk afhankelijk van de resultaten van nog uit te voeren onderzoeken (bijvoorbeeld de toekomstige inrichting van de Euterpelaan-Wethouder van Eschstraat zoals eerder benoemd op p.5) en van de mate waarin het lukt om cofinanciering aan te vragen.

Over het geheel zullen wij op de gebruikelijke wijze via de Programmaevaluatie, Kadernota en Programmabegroting rapporteren over de stand van zaken van projecten en over behaalde resultaten. Zoals in de beslispunten opgenomen wordt ook gerapporteerd in de MARAP. Op deze manier houden we grip op de voortgang en op de financiën.

b. Communicatie

Over de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit wordt via de reguliere kanalen van de gemeente Oss gecommuniceerd. Alle partijen die betrokken zijn geweest bij de totstandkoming van het Uitvoeringsprogramma (zie hierna onder d) worden per mail geïnformeerd over de procedure van besluitvorming. Na besluitvorming worden betrokkenen geïnformeerd als een van de 31 acties daar aanleiding toe geeft. Onder meer bij de mobiliteitsplannen op wijk- en dorpsniveau zal bijvoorbeeld specifiek worden gecommuniceerd naar belanghebbenden van het betreffende wijkmobiliteitsplan, in samenwerking met de wijkcoördinatoren en gebiedsregisseurs.

c. Uitvoering

Er is veel variatie in de 31 projecten in het Uitvoeringsprogramma. Soms zijn het activiteiten die de gemeente zelfstandig kan uitvoeren. In andere gevallen is het een brede samenwerking met diverse partners.

d. Overlegd met

Collega's van de afdelingen: IBOR, F&C, LWE, RO en in een aantal stakeholdersessies is het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit besproken met:

- Vertegenwoordigers van dorps – en wijkraden (aanwezig: CKM, Oss-Zuid, Oss Noordwest, Ruwaard en Schadewijk, Berghem, Ravenstein, Lith en Herpen)
- Parkmanagement Vorstengrafdonk
- TIBO
- Centrummanagement
- Cumela

- Nicolaasschool
- Wijkbus Oss
- VVN-Maasland
- Adviesraad Sociaal Domein
- ProRail
- NS
- Arriva
- Brandweer Oss

Samenvatting

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit werkt de 5 doelstellingen van de vastgestelde Koersnota Mobiliteit uit in 31 projecten. Dit gaat er de komende jaren voor zorgen dat:

- De kwaliteit van de openbare ruimte verbetert;
- De toegankelijkheid en bereikbaarheid verbetert;
- De mobiliteit duurzamer wordt;
- Het economisch vestigingsklimaat verbetert;
- De verkeersveiligheid groter wordt en de hinder juist minder;

Er wordt werk gemaakt van de stad met toekomst en van visie wordt hiermee de stap naar uitvoering gemaakt. Investeren in de stad wil niet zeggen dat er geen oog is voor de kernen. Het toevoegen van bijvoorbeeld fietsenstallingen in de stad is ook goed nieuws voor mensen uit de dorpen die het stadscentrum bezoeken. Dat geldt ook voor investeren in een betere doorstroming op het wegennet. Ook is er al geïnvesteerd in de continuïteit van de maasveren. We gaan voor elke wijk en kern aan de slag met mobiliteitsplannen, samen met betrokkenen zoals inwoners, ondernemers en organisaties.