GEMEENTE Oss

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

KOERSNOTA MOBILITEIT



KOERSNOTA MOBILITEIT GEMEENTE OSS

Titel	Koersnota Mobiliteit Oss
Projectteam gemeente Oss	Ellen Neelen, Ewout Fennis, Jochem Elbers
Opgesteld door	Rutger Klein, Bas Govers, Iris van Hagen, Danique Gommers, Chris Bartman
Datum publicatie	31 mei 2023
Kenmerk	013559.20230426.R1.03
Foto's	Gemeente Oss

© Copyright Goudappel B.V.

Niets uit deze rapportage mag worden overgenomen zonder bronvermelding. Aan de inhoud van de rapportage kunnen geen rechten worden ontleend. Eventuele rechthebbenden op gebruikt beeldmateriaal dienen contact op te nemen met de uitgever

Goudappel
MOBILITEIT BEWEEGT ONS

Voorwoord door de wethouder

Bouwen aan de stad

Net als veel gemeenten staat Oss voor een aantal flinke opgaven. Bijvoorbeeld op het gebied van wonen. Mede door de toename van kleine één- en tweepersoonshuishoudens is er grote behoefte aan betaalbare woonruimte. Daarom bouwen we tot 2040 in totaal zo'n 8.500 woningen in Oss, met name in de binnenstad en het gebied langs het spoor.

Dit vraagt iets van ons als Ossenaren. Het vraagt ook iets van de inrichting van de stad en de rol van het verkeer daarin. Meer woningen betekent immers meer mensen en dus ook meer verkeersbewegingen. Willen we de stad voor de toekomst leefbaar, uitnodigend en bereikbaar houden, dan moeten we op een andere manier kijken naar de inrichting ervan. En bereid zijn om daarin keuzes te maken. Onder meer over de rol van het verkeer in de binnenstad.

Een leefbare, uitnodigende en bereikbare binnenstad vraagt om een meer prominente rol voor de fiets. Het vraagt ook om meer openbaar groen waar mensen kunnen verblijven en elkaar ontmoeten. Het betekent ook dat de auto een stapje terug moet doen.

Het vraagt eveneens om keuzes over het spoor. Het feit dat we in onze gemeente drie NS-stations hebben, biedt enorme kansen voor duurzame mobiliteit. Maar tegelijkertijd vormt het spoor ook een uitdaging. Want de toename van het verkeer dat het spoor kruist zorgt voor meer verkeersonveiligheid en langere wachttijden bij de spoorbomen. En dat willen we niet.

Om goed afgewogen keuzes te kunnen maken, is een heldere visie nodig. Die visie vindt u terug in deze Koersnota Mobiliteit. Ze dient als inspiratie over hoe we onze stad voor de toekomst willen inrichten. Dat is een continu proces, waarover we met elkaar in gesprek moeten blijven. De stad is immers nooit af.

Sidney van den Bergh
Wethouder Mobiliteit



Inhoudsopgave

DEEL A

1. Inleiding 10

2. Doelstellingen mobiliteitsbeleid 12

3. Uitgangssituatie 14
3.1 De auto meest gebruikt 14
3.3 De meeste ongelukken gebeuren in en rond het centrum 16
3.4 Een groot aantal wegen met relatief veel autoverkeer in stedelijk gebied 18
3.5 Bestaande knelpunten dreigen te verslechteren 18

DEEL B

4. Zonering van het mobiliteitsbeleid 22
4.1 Uitgangspositie ruimte en mobiliteit 22
4.2 Parkeren op hoofdlijnen 22
4.3 Principes per gebiedstype 24

5. Hoofdstructuur actieve mobiliteit 26
5.1 Wat is het 'kloppend hart'? 26
5.2 Hoofdstructuur fietsnetwerk 30

6. Hoofdstructuur wegennet 34
6.1 Van losse maatregelen naar een samenhangend pakket 34
6.2 De belangrijkste inzichten 34
6.3 Voorstel wegenstructuur 36
6.4 Ruimtelijke gevolgen 36

7. Hoofdstructuur openbaar vervoer 42

DEEL C

8. Effecten van het mobiliteitsbeleid 48
8.1 Afnames van autoverkeer in de wijken, en bundeling op de hoofdstructuur 48
8.2 Ruimtelijke economische effecten 50

9. Van koersnota naar uitvoeringsprogramma 52
9.1 Wat hebben we bereikt? 52
9.2 Naar een mobiliteitsprogramma 52



DEEL A

Introductie

Deel A behandelt de aanleiding van de Koersnota Mobiliteit voor de gemeente Oss. Waarom deze koersnota? En wat zijn de belangrijkste doelstellingen? Afsluitend komt de uitgangssituatie aan bod.

H1 Inleiding

H2 Doelstellingen mobiliteitsbeleid

H3 Uitgangssituatie



1 Inleiding

Vitaal, duurzaam, aantrekkelijk en sociaal inclusief

Binnen snel veranderende maatschappelijke omstandigheden werkt de gemeente Oss aan vitale, duurzame en aantrekkelijke wijken en kernen. Stadsvernieuwing en verstedelijking geven een impuls aan de kwaliteit van het openbare gebied. Een gezonde openbare ruimte die uitnodigt om te wandelen, te fietsen of elkaar te ontmoeten. Meer ruimte voor groen en water om klimaatadaptief te zijn en passende voorzieningen in de wijk en plekken waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. De binnenstad van Oss heeft een belangrijke functie voor alle inwoners. Dit wil de gemeente versterken. Hier is draagvlak voor nodig wat betreft de centrale voorzieningen die daar geconcentreerd zijn. Evenals aandacht voor de ruimtelijke kwaliteit, horeca en evenementen. Een binnenstad dat uitnodigt om te verblijven én elkaar te ontmoeten.

8.500 nieuwe woningen in 2040

De gemeente Oss werkt in de verstedelijkingsopgave aan de Stad aan het Spoor met een woningaanbod waarin voor iedereen plaats is. De gemeente heeft daarom met het Rijk en de provincie afspraken gemaakt om voor 2040 in totaal 8.500 nieuwe woningen te ontwikkelen. Deze woningen worden gerealiseerd in de Spoorzone van Oss, van Amsteleind tot Schadewijk. Het grootste deel komt binnen bestaand stedelijk gebied; 3.000 woningen in Amsteleind. Daarnaast zijn er kansen om bedrijfsterreinen te transformeren en zodoende de wijken en het centrum van Oss te versterken.



Spoorwegveiligheid verhogen is een belangrijke opgave

Tegelijkertijd is het ontwikkelen in de Spoorzone van Oss ook een uitdaging. Het realiseren van woningen in de spoorzone biedt weliswaar goede kansen om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer te bevorderen. Maar dit extra woningbouwprogramma zal leiden tot meer spoorkruisend verkeer en daarmee tot een afname van de overwegveiligheid. Dit is zeker het geval als er op langere termijn meer treinen gaan rijden. Dit is opgenomen in de plannen die de provincie samen met de regio, NS en ProRail heeft opgesteld in het Toekomstbeeld OV. Plannen die de gemeente Oss toejuicht, omdat ze de bereikbaarheid met het openbaar vervoer verbeteren en het daarmee ook aantrekkelijker maken om in Oss te wonen en te werken.

Het spoor volledig ondertunnelen is geen reële optie. Naast het feit dat het heel kostbaar is, zou de planvorming de ontwikkeling van de Spoorzone ingewikkeld maken. Dergelijke grootschalige investeringen vragen veel tijd en andere middelen. Wat nodig is, is een toekomstvaste mobiliteitsstructuur waarbij enkele spoorwegkruisingen ongelijkvloers worden gebracht.

Een nieuw mobiliteitsplan is nodig

Al deze vraagstukken hebben een belangrijke relatie met mobiliteit. Ook binnen het mobiliteitsbeleid zelf zijn belangrijke ontwikkelingen gaande op het gebied van technologie, deelmobiliteit en multimodaliteit. Een nieuw mobiliteitsplan is nodig om als gemeente op al deze ontwikkelingen effectief te kunnen inspelen. Het vigerende Mobiliteitsplan dateert van 2009 en biedt onvoldoende kader voor deze ontwikkelingen. Om die reden heeft de gemeente Oss ingezet op de ontwikkeling van een nieuw Mobiliteitsplan.



Een proces in drie stappen

De eerste stap op weg naar een nieuw mobiliteitsplan is gezet in de vorm van de Opinienota. Hierin zijn de doelstellingen vastgelegd en handvatten aangereikt om die doelstellingen te kunnen realiseren (zie hoofstuk 2). De Opinienota is in de Raad besproken. Een tweede stap zet de gemeente nu in de vorm van deze Koersnota. In de Koersnota staan de belangrijkste principes en hoofdlijnen voor mobiliteit. Zoals de hoofdstructuur voor voetganger, fiets, auto en openbaar vervoer en enkele belangrijke uitgangspunten voor het parkeerbeleid. De Koersnota zet daarmee de kaders uit voor de uitwerking in ruimtelijke projecten en uitvoeringsprogramma's. In de derde stap wordt het mobiliteitsplan verder uitgewerkt in een gefaseerde aanpak van mobiliteitsprojecten en -programma's.

Koersnota Mobiliteit nu oppakken

Deze Koersnota is ontwikkeld in samenspraak met een breed ambtelijk atelier waarin verschillende disciplines vertegenwoordigd zijn: verkeerskundigen, stedenbouwkundigen, ontwerpers, economen en mensen vanuit het sociale domein. Met enige regelmaat zijn gesprekken gevoerd met externe stakeholders uit het maatschappelijke veld.

2 Doelstellingen mobiliteitsbeleid

Mobiliteit is geen doel op zich

Mensen verplaatsen zich om een bepaalde reden: om te werken, om van voorzieningen gebruik te maken of om mensen te bezoeken. Een goede mobiliteitsstructuur maakt dit voor iedereen mogelijk zonder dat dit tot overlast voor anderen leidt. De mobiliteitsstructuur is ook van belang voor de inrichting van de openbare ruimte en voor het vestigingsklimaat van de stad. De doelstellingen van het mobiliteitsbeleid spelen hier op in.

Global goals als basis

Het Mobiliteitsbeleid draagt bij aan de 17 Global Goals voor Oss. Dit betekent dat het beleid gericht is op verduurzaming van de mobiliteit én op het tegengaan van ongelijkheid en vervoersarmoede en het bevorderen van een gezonde leefstijl. De Global Goals vormen ook de basis voor de aparte gebiedsvisies.

Mobiliteitsplan maakt gebiedsvisies concreet

Als voorloper van de Omgevingsvisie zijn in Oss drie gebiedsvisies opgesteld: voor het stedelijk gebied Oss-Berghem, voor het buitengebied en voor de stadjes en kernen. Elke gebiedsvisie heeft verschillende thema's waar het gemeentelijk beleid invulling aan wil geven. Het mobiliteitsbeleid is hier een onderdeel van. De doelstellingen van het mobiliteitsbeleid sluiten dus aan op de thema's van de gebiedsvisies. Het mobiliteitsbeleid maakt de gebiedsvisies concreet en vertaalt de visies naar projecten en programma's.

GLOBAL GOALS OSS

Vijf doelen van het mobiliteitsbeleid van Oss en twee randvoorwaarden (uit de Opinienota)

Doelen

Versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte

De gemeente wil de openbare ruimte vergroenen en veraangenamen. Daarnaast wil de gemeente de identiteit van de wijken en de kernen versterken. In het centrumgebied en de spoorzone is meer ruimte voor beleving en ontmoeting gewenst. Mobiliteit legt een grote claim op de openbare ruimte, met name het autoverkeer. Door de beschikbare ruimte meer te benutten voor bestemmingsverkeer en minder voor doorgaand autoverkeer kan ruimte worden gewonnen. Ook parkeren kan mogelijk meer gebundeld worden. Barrièrewerking voor fietsers en voetgangers moet worden teruggedrongen en de belevingswaarde van fietsroutes wordt versterkt. Hierdoor worden ook gevoelsmatig de reisafstanden voor fietsers en voetgangers verkleind.

Toegankelijk en bereikbaar voor iedereen

De gemeente wil basisvoorzieningen voor iedereen toegankelijk en bereikbaar maken en houden door deze zoveel mogelijk binnen loop- en fietsafstand (<15 min) te faciliteren. De gemeente wil ervoor zorgen dat een basisvoorziening voor openbaar vervoer beschikbaar is voor iedereen.

Verduurzamen van de mobiliteit

De gemeente wil de mobiliteit van de aan Oss verbonden verplaatsingen verduurzamen. Enerzijds door optimaal in te zetten op de potentie van de fiets door het verbeteren en versnellen van het fietsroutenetwerk zowel in de gemeente als in de stad Oss. In samenhang daarmee dient de hoofdstructuur van het openbaar vervoer te worden versterkt zowel in termen van verbindingen als in de kwaliteit van de stations en haltes. Anderzijds wil de gemeente de transitie naar elektrische automobiliteit optimaal faciliteren door het aanbieden van voldoende laadvoorzieningen in de wijken, op knooppunten en parkeerterreinen. Ook in het goederenvervoer zet de gemeente in op elektrificatie en multimodaal vervoer.

Versterken van het economisch vestigingsklimaat

De bereikbaarheid van economische kerngebieden moet worden gegarandeerd. Dit vraagt een voortdurende inzet op het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet en de bedrijventerreinen. Voor het vrachtverkeer moeten de bedrijventerreinen betrouwbaar bereikbaar zijn. Ook maakt Oss zich sterk voor het verbeteren van de treinbediening en de hoofdlijnen van het streekvervoer. Tegelijkertijd is het met het oog op de belevingseconomie ook nodig de aantrekkelijkheid van het centrum en de spoorzone te versterken.

Vergroten van de verkeersveiligheid en terugdringen van de hinder

Intensiveren van het treinverkeer en tegelijkertijd het ontwikkelen van nieuwe woningen in de spoorzone kan alleen als we inzetten op meer ongelijkvloerse kruisingen. Daarnaast moeten onveilige verkeerssituaties doelgericht worden aangepakt. Conflicten tussen fietsers en (vracht-) autoverkeer moeten worden beperkt. Met name in schoolomgevingen dient de veiligheid te worden verbeterd. Geluidshinder en uitstoot door doorgaand auto- en vrachtverkeer in de wijken en kernen moet worden teruggebracht.

Randvoorwaarden

Met maatschappelijk draagvlak

Voor alle maatregelen is het van belang dat er maatschappelijk draagvlak is. Dit kan worden bereikt door maatregelen nader vorm te geven met maatschappelijke partners en maatregelen te koppelen aan brede maatschappelijke doelen. Ook burgerinitiatieven moeten optimaal worden benut.

Efficiënt en effectief

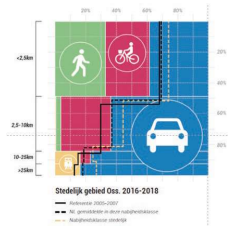
Maatregelen moeten op zichzelf kosteneffectief zijn. Dit betekent dat de maatschappelijke kosten en baten in evenwicht zijn. Daarnaast moeten in de uitvoering budgetten slim gekoppeld worden. Dit vraagt om een goede afstemming van verschillende uitvoeringsprogramma's.

3 Uitgangssituatie

Dit hoofdstuk belicht de uitgangssituatie in Oss: hoe staat het ervoor met de vervoermiddelkeuze en de verkeersveiligheid? En hoe ontwikkelt het autoverkeer zich als gevolg van de woningbouwplannen? En wat zijn de effecten op leefbaarheid, barrièrewerking, milieu en gezondheid? Deze situatie vormt het vertrekpunt voor de Koersnota Mobiliteit.

3.1 De auto meest gebruikt

Ten opzichte van steden met vergelijkbare stedelijkheid is het aandeel auto in de verplaatsingen in Oss hoger. Dit geldt met name voor ritten met een korte, fietsbare afstand tot 10 kilometer. Dit zijn ongeveer 80% van het totale aantal ritten van, naar en binnen het stedelijk gebied Oss. Bij ritten langer dan 10 kilometer speelt het OV (met name de trein) een belangrijkere rol.



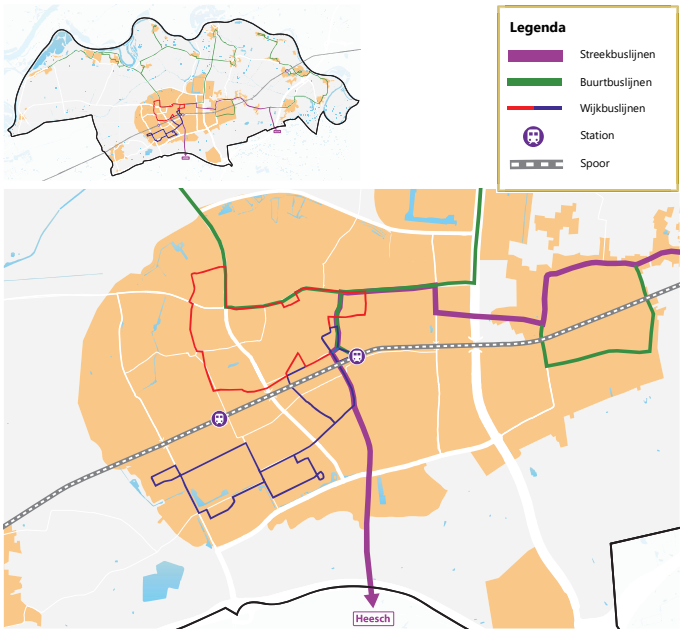
Figuur 3.1 Vervoerwijze naar afstandsklasse (bron: Studio Bereikbaar, Verstedelijkingsstrategie Brabant 2040, mei 2022)

3.2 De treinverbinding is voor Oss belangrijk

Voor Oss is qua openbaar vervoer vooral de bediening van de gemeente door de trein van groot belang. De gemeente heeft drie stations: Oss West, Oss en Ravenstein. In de huidige situatie is er een basisbediening door 2 Intercity's en 2 Sprinters per uur. Tijdens de spitsuren rijden 2 extra Sprinters tussen Oss en 's-Hertogenbosch. Door personeelstekort zijn de meeste spitssprinters tijdelijk uit dienst genomen. Alleen station Oss wordt ook door Intercity's bediend. Daarnaast zijn er reguliere streekbuslijnen naar Berghem, Heesch/ St Oedenrode, Uden en Veghel.

De kernen worden bediend door buurtbussen, met uitzondering van Geffen. De reistijden van deze buurtbussen zijn relatief lang door indirecte/ kronkelende routes. In de stad is er één wijkbuslijn, die formeel gezien niet tot het openbaar vervoer wordt gerekend. De wijkbussen op deze lijn rijden op beperkte tijden en zijn alleen te gebruiken door geregistreerde leden. Een lidmaatschap kan (tegen vergoeding) aangevraagd worden bij een buschauffeur. De wijkbussen rijden een lus in één richting waardoor de reistijden relatief lang zijn op óf de heenweg, óf de terugweg.

Figuur 3.2 Uitgangssituatie openbaar vervoer in de gemeente Oss

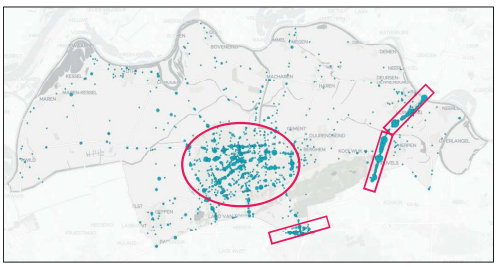


3.3 De meeste ongelukken gebeuren in en rond het centrum

De huidige situatie ten aanzien van de verkeersveiligheid is in beeld gebracht door alle gemelde incidenten van de afgelopen 5 jaar op te tellen (ViaStat 2014-2019). Niet alle incidenten worden gemeld. Ook is niet altijd sprake van gewonden of doden, maar het geeft wel een goed beeld van de verkeersveiligheidssituatie. In de gemeente Oss is enerzijds een concentratie van meldingen te zien op de Rijkswegen A50 en A59. Rijkswaterstaat is wegbeheerder van deze wegen en daarom blijven ze hier buiten beschouwing. Verder zijn in de gemeente Oss geen grote concentraties van ongevallen te zien. De ongevallen zijn verspreid over de hoodwegen in het buitengebied van de gemeente Oss.

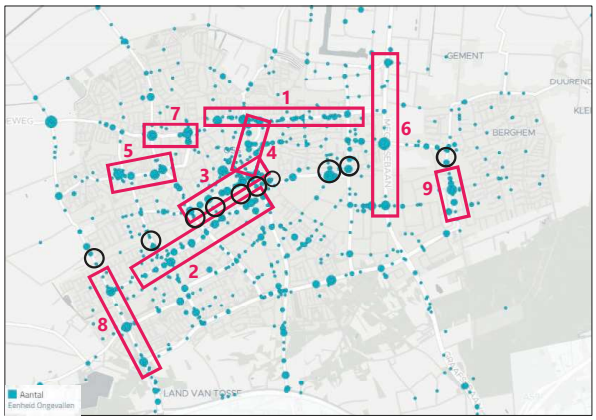
Anderzijds is er binnen de stad Oss sprake van een concentratie van meldingen op negen wegvakken, zie hiernaast (figuur 3.4).

Ook op en rond de spoorwegovergangen worden relatief veel incidenten gemeld. Hiermee blijkt vooral in en rond de binnenstad van Oss de grootste concentratie van incidenten te zijn. Met een risicogestuurde aanpak wil de gemeente de kans op ongevallen juist hier en op de spoorwegovergangen terugbrengen.



Figuur 3.3 Gemelde ongevallen in de gemeente Oss (ViaStat 2014-2019)

1. de Singel 1940 1945
2. de Schaepmanlaan/ Euterpelaan
3. de Raadhuislaan
4. de Oostwal
5. de Leygraaf
6. de N329
7. de Zaltbommelseweg ,
8. de Heihoeksingel en de
9. Zevenbergseweg

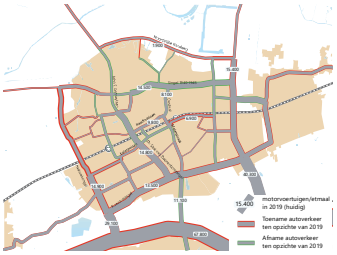


Figuur 3.4 Gemelde ongevallen in het stedelijk gebied van Oss en Berghem (ViaStat 2014-2019)

3.4 Een groot aantal wegen met relatief veel autoverkeer in stedelijk gebied

Als je kijkt naar het huidige gebruik dan is er een groot aantal wegen met een groot aantal motorvoertuigen in bestaand stedelijk gebied. Deze vallen veelal samen met de bovengenoemde wegen die vanuit verkeersonveiligheid een aandachtspunt zijn.

De toekomstige verkeersintensiteiten zijn bestudeerd met behulp van het regionale verkeersmodel BBMA voor de situatie 2040. Hierbij zijn voor Oss 8.500 nieuwe woningen toegevoegd. In hoofdzaak op de locaties Amsteleind (Zuid), Euterpepark, in het centraal stedelijk gebied en in Ravenstein. Verder is rekening gehouden met de aanleg van de noordelijke ontsluitingsweg.



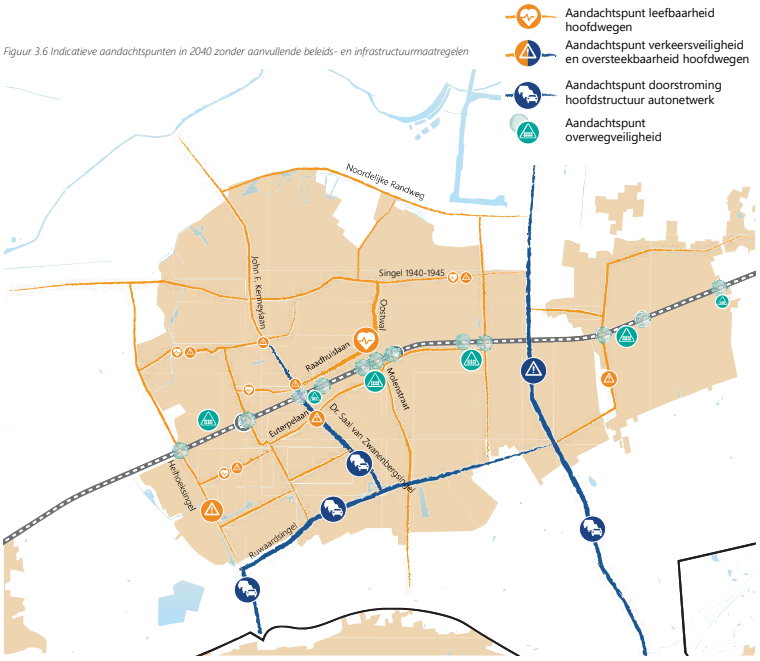
Figuur 3.5 Verschil in intensiteiten tussen huidig (2019) en referentiesituatie 2040

Zonder verdere maatregelen neemt in de toekomst de verkeersintensiteit op de meeste wegen in en rond het centrum toe zoals op de Raadhuislaan, de Oostwal en de Molenstraat. Alleen op de Singel 40-45, de Hertogensigel en het noordelijk deel van de John F. Kennedybaan is een afname te zien door de aanleg van de noordelijke Ontsluitingsweg. Verder neemt het verkeer door de ruimtelijke ontwikkeling van Amsteleind toe op de Heihoeksingel. Ook op de Ruwaardsingel en op de aansluitingen van de A50 en A59 is een duidelijke groei van het verkeer te zien.

3.5 Bestaande knelpunten dreigen te verslechteren

Door de trendmatige groei en de ontwikkeling van extra woningen dreigen bestaande knelpuntsituaties te verslechteren. Dit gaat om aandachtspunten op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid op de wegen in en rond de binnenstad. Het gaat dan met name om de Raadhuislaan, de Oostwal, de Molenstraat, de Euterpelaan en de Schaepmanlaan. Ook de Heihoeksingel vergt de aandacht in verband met de oversteekbaarheid. Aan de andere kant is de doorstroming van autoverkeer op de Ruwaardsingel, de Saal van de Zwanenbergsingel en de aansluitingen op de A50 en de A59 een aandachtspunt.

Figuur 3.6 Indicatieve aandachtspunten in 2040 zonder aanvullende beleids- en infrastructuurmaatregelen



DEEL B

Zonering en netwerken

Deel B is het hoofdgerecht van deze Koersnota. Hierin komen de principes voor het mobiliteitsbeleid aan bod. Vervolgens komen per hoofdstuk de verschillende hoofdstructuren langs. In hoofdstuk 5 is er aandacht voor de voetganger en de fietser, en de 'kloppende harten'. Hoofdstuk 6 staat stil bij de hoofdstructuur van het wegennet. En hoofdstuk 7 behandelt de hoofstructuur van het openbaar vervoer.

H4 Zonering van het mobiliteitsbeleid

H5 Hoofdstructuur actieve mobiliteit

H6 Hoofdstructuur wegennet

H7 Hoofdstructuur openbaar vervoer



4 Zonering van het mobiliteitsbeleid

Alle buurten en kernen van de gemeente Oss zijn uniek. Ze vragen daarom ook om een passende aanpak op het gebied van ruimtelijk ontwikkeling. Ook de kansen voor gebruik van de fiets en het openbaar vervoer zijn niet overal gelijk. Dit is mede afhankelijk van de afstand tot de stations en de loop- en fietsafstand tot voorzieningen en de binnenstad. Om deze reden maakt de gemeente een onderverdeling naar vijf verschillende zones met een eigen mobiliteitsprofiel. Deze zones vragen ook ieder om een eigen parkeerbeleid.

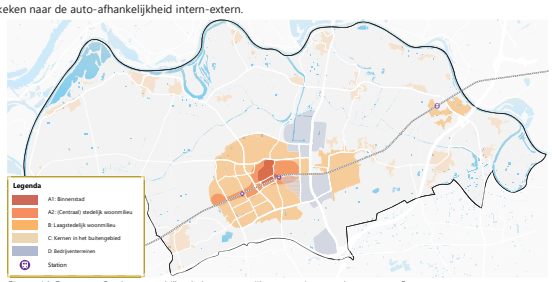
4.1 Uitgangspositie ruimte en mobiliteit

Op basis van ruimtelijke kenmerken en van de uitgangspositie voor het mobiliteitsbeleid worden 5 zones onderscheiden. Daarvoor is onder andere gekeken naar de auto-afhankelijkheid intern-extern.

4.2 Parkeren op hoofdlijnen

In deze Koersnota staat de gemeente enkel stil bij de hoofdlijnen van het parkeerbeleid. Onder andere hoe om te gaan met fietsparkeren, parkeernormen auto, en de mate van regulering. In een apart traject werkt de gemeente aan de actualisatie van het parkeerbeleid. Enkele aandachtspunten zien hiervoor van belang:

- Neem normen voor fietsparkeren op.
- Het is nodig om de zonering en daarmee de normen exacter te bepalen, bijvoorbeeld tot op straatniveau.
- Verken mogelijkheden voor reguleren.
- Verken mogelijkheden voor het afwijken van de normen op basis van ligging bij OV-knooppunten, het aanbieden van deelmobiliteit et cetera.



Figuur 4.1 Gemeente Oss kent verschillende kernen en wijken, zonering van de gemeente Oss

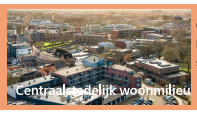
Figuur 4.2 Uitgangspositie ruimte en mobiliteit als input van de zonering voor de gemeente Oss

A1



De binnenstad van Oss met een relatief hoge bebouwingsdichtheid en een mix aan voorzieningen. Hier staan de voetganger en de fietser centraal. Het gebied wordt door station Oss centraal ontsloten.

A2



Centraal stedelijke woonmilieu met een relatief hoge bebouwingsdichtheid en vooral wonen. Dit gebied wordt door station Oss en Oss West centraal ontsloten

B



Laagstedelijk woonmilieu: Overwegend woonfuncties met middelhoge bebouwingsdichtheid, gelegen op loop- en fietsafstand van basisvoorzieningen en stations.
Ravenstein valt als 1 van de grotere kernen van de gemeente Oss binnen deze zonering.

C



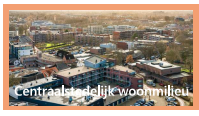
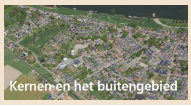
Kernen en het buitengebied: Overwegend wonen in landelijke omgeving waar fiets en openbaar vervoer nauwelijks een rol van betekenis kunnen spelen.

D

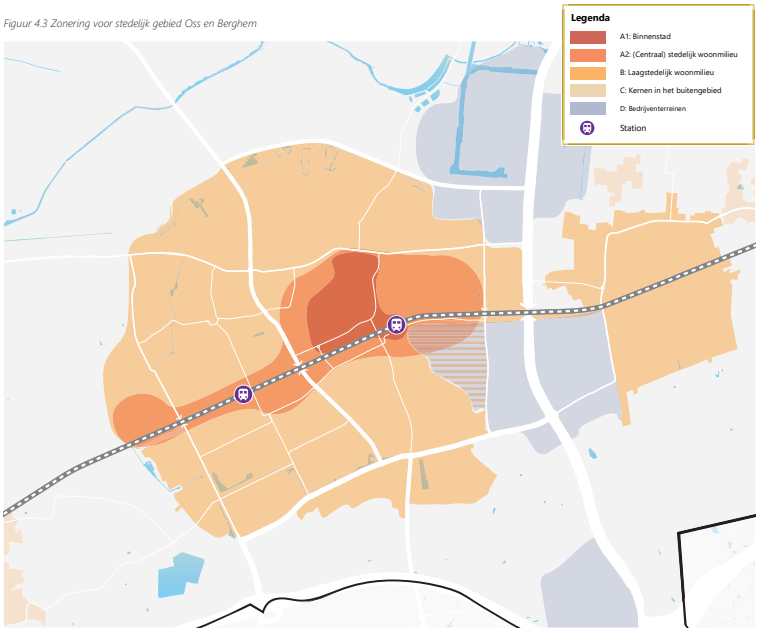


Bedrijventerreinen: vooral bedrijven en lage bebouwingsdichtheid. Pivotpark is een bedrijvencampus en fysiek meer een overgangszone tussen woongebied en bedrijventerrein.

4.3 Principes per gebiedstype

		Mobiliteit en ruimte	Hoofdlijnen parkeren
A1	 Binnenstad	Kwaliteit openbare ruimte centraal. Prioriteit voor voetganger en fiets. Auto te gast, geen doorgaand verkeer. Station Oss optimaal aanbinden.	Gereguleerd parkeren. Relatief lage normen voor woonfuncties. Bundelen parkeervoorzieningen, geen straatparkeren.
A2	 Centraalstedelijk woonmilieu	Prioriteit voor voetganger en fiets. Auto te gast, geen doorgaand verkeer. Stations Oss en Oss west optimaal aanbinden.	Gereguleerd parkeren. Relatief lage normen voor woonfuncties.
B	 Laagstedelijk woonmilieu	Focus op leefbaarheid in de woongebieden. Doorgaand verkeer alleen op hoofdwegen. Prioriteit voor fiets op interne fietscorridors. Inzetten op betere bereikbaarheid OV-stations.	Realistisch aangescherpte normen voor woonfuncties. Reguleren parkeren mogelijk indien gewenst.
C	 Kernen en het buitengebied	Focus op leefbaarheid, voorzieningenniveau vasthouden. Weren doorgaand autoverkeer. Verbeteren fietsvoorzieningen intern en met omgeving en basisniveau bereikbaarheid OV garanderen.	Faciliterend parkeerbeleid.
D	 Bedrijventerreinen	Duurzame bereikbaarheid en toegankelijkheid garanderen. Sturen op routevorming vrachtverkeer. Verbeteren fietsbereikbaarheid. Verminderen conflicten voor fietsers. Mobiliteitsmanagement met bedrijven.	Faciliterend parkeerbeleid. Extra aandacht voor fietsparkeren. Laadvoorzieningen elektrische auto's vrachtauto's en fietsen realiseren.

Figuur 4.3 Zonering voor stedelijk gebied Oss en Berghem



5 Hoofdstructuur actieve mobiliteit

Oss wil optimaal inzetten op de kansen voor de fietser en de voetganger. Dit betekent in de eerste plaats dat we ernaar streven om mobiliteit zoveel mogelijk in de wijk vast te houden door het aanbieden van voorzieningen in de wijk. Dit noemen we het 'kloppend hart'. Deze voorzieningen zijn makkelijk en prettig te voet bereikbaar. Daarnaast staat de fiets op 1: in de stad zijn de afstanden klein en liggen optimale kansen om het gebruik van de fiets aantrekkelijker te maken.



5.1 Wat is het 'kloppend hart'?

Het welzijn van mensen wordt in belangrijke mate bepaald door de eigen woonomgeving. Een goede leefomgeving nodigt uit tot bewegen, elkaar ontmoeten, ontspannen, een goede milieukwaliteit, klimaatbestendigheid en een goede toegang tot werk en voorzieningen. Het verbeteren van de leefomgeving staat in de Koersnota centraal. De basis daarvoor vormt een 'kloppend hart' in de wijk. Een 'kloppend hart' is in de eerste plaats een aantrekkelijke plek in de eigen woonomgeving. Een plek waar voorzieningen worden gebundeld, een groene en levendige plek waar omwonenden graag naar toe komen wandelen of langs komen fietsen. Een plek die de identiteit van de wijk versterkt ('placemaking'). Indien mogelijk wordt aangesloten bij historische gebouwen.

Kernpunt is dat al deze wijkvoorzieningen niet verspreid worden aangeboden, maar bij voorkeur centraal in de wijk liggen om zo verplaatsingen binnen de buurt of wijk te stimuleren. Verder wordt de directe omgeving van het 'kloppende hart' zo aantrekkelijk mogelijk gemaakt. En daarmee wordt de dominantie van de auto in en om het 'kloppend hart' teruggebracht ten gunste van de fiets en met name de voetganger. Het 'kloppend hart' is er voor en door de mensen die in de omgeving wonen.

Ook is het nodig dat de locaties van 'de harten' goed aansluiten bij de hoofdfietsstructuur van de stad. Zodat wijkoverstijgende voorzieningen ook aantrekkelijk en veilig te bereiken zijn per fiets. Hiervoor is het wel nodig om barrières op nabij gelegen verkeerswegen aan te pakken om de oversteekbaarheid te verbeteren.

Gekoppeld aan het 'kloppend hart' worden passende mobiliteitsvoorzieningen en netwerken aangeboden. Dit kan gaan om ruimte voor deelauto's, maar ook voor autodelen en carpoolen. Het kan gaan om openbaar vervoer, maar ook om vervoer door vrijwilligers. Het kan gaan om deelfietsen of andere deelmobiliteit als stepjes, scooters, bakfietsen et cetera. Dit alles is afhankelijk van de behoeften en mogelijkheden van de woonomgeving en de gebruikers/bewoners zelf. Door de opbouw van een gemeenschap nemen de kansen en mogelijkheden voor de inzet van collectieve systemen als deelmobiliteit toe. Kernpunt is dat collectieve mobiliteit niet los wordt aangeboden, maar als integraal onderdeel van het 'kloppend hart'.

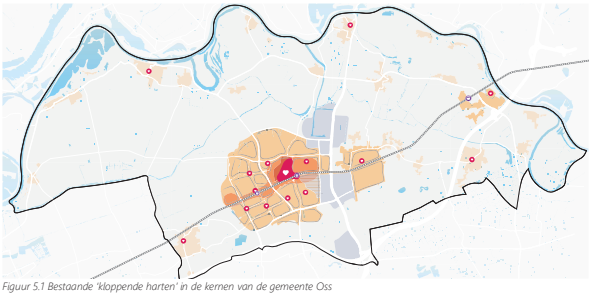
Het 'kloppend hart' zal er anders uitzien in een van de dorpen dan in de bestaande stad Oss. Anders in Ruwaard dan in de Schadewijk. De overeenkomst is dat met het concentreren van de voorzieningen en diensten de sociale cohesie kan worden versterkt. En dat de mobiliteitsvraag sterk kan worden beperkt. Het 'kloppend hart' is een interessant concept dat de gemeente integraal kan oppakken in de Omgevingsvisie. Dan is er betere afstemming mogelijk tussen de verschillende gemeentelijke disciplines.



De leefbaarheid in de kernen van Oss versterken

Het concept van het 'kloppend hart' biedt een goede kans om in de kernen de leefbaarheid te versterken. Voor de kernen gaat het om de bestaande locaties:

- Lith: rondom het bestaande Marktplein.
- Megen: historische straten rondom de Koolmarkt.
- Ravenstein: de historische binnenstad van Ravenstein
- Herpen: het gebied rond de Rogstraat.
- Geffen: Dorpsplein en Dorpstraat.
- Berghem: Molenweg Sint Willibrordusstraat.

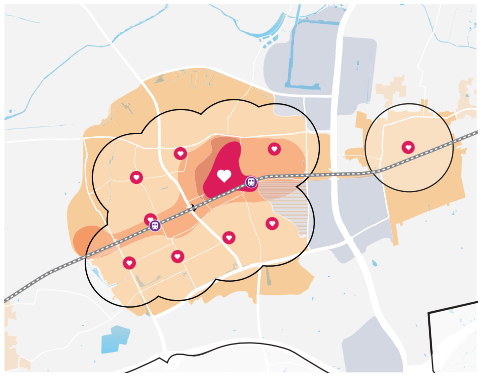


Figuur 5.1 Bestaande 'kloppende harten' in de kernen van de gemeente Oss

Bestaande wijkcentra versterken

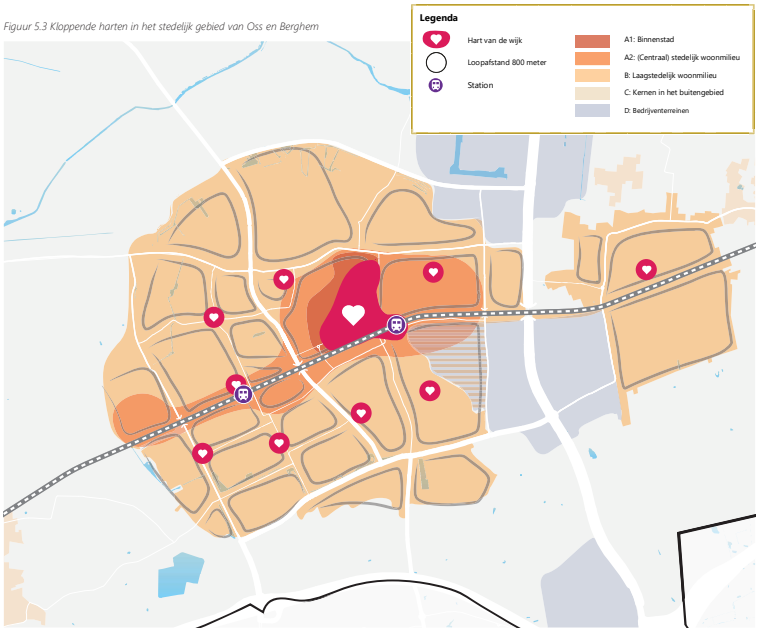
Op basis van een maximale loopafstand van 800 meter en de ruimtelijke structuur van de stad is een indeling in wijken gemaakt. Voor het 'kloppend hart' wordt zoveel mogelijk aangesloten bij bestaande winkelvoorzieningen. Naast de binnenstad, gaat het om wijkwinkelcentra als Ruwert en Heihoek en winkels in Ussen, Schadewijk, Berghem, Molenstraat en de Vierhoeksingel.

Maar de bestaande harten zijn niet voor elke inwoner van Oss op loopafstand te bereiken. Dit geldt vooral voor de wijken in het noorden van Oss en het zuiden van Berghem. De gemeente wil daarom het aantal locaties waar een 'kloppend hart' ontwikkeld wordt uitbreiden. De wijze waarop voor die gebieden de nabijheid van voorzieningen kan worden versterkt vraagt om verdere uitwerking binnen een integrale ruimtelijke afweging.



Figuur 5.2 Kloppende harten in de gemeente Oss en loopafstand van deze harten

Figuur 5.3 Kloppende harten in het stedelijk gebied van Oss en Berghem



5.2 Hoofdstructuur fietsnetwerk

De gemeente wil de mogelijkheden die de fiets biedt optimaal benutten. De fiets neemt weinig ruimte in, geeft geen hinder in de omgeving en het gebruik van de fiets bevordert de gezondheid van inwoners en bezoekers. Ook biedt de fiets iedereen de mogelijkheid om voorzieningen en werkgelegenheid toegankelijk te houden. Zo is de fiets het belangrijkste vervoermiddel dat verschillende wijkharten met elkaar verbindt. Evenals de verbinding van alle wijken met de binnenstad van Oss. Daarnaast kan de (e)-fiets een rol spelen in verbindingen binnen de kernen van de gemeente Oss maar ook naar omliggende gemeenten zoals Uden en 's-Hertogenbosch. De gemeente maakt onderscheid in drie type netwerken: het top-netwerk, het recreatief netwerk en het basisnetwerk. Gekoppeld aan de hoofdstructuur fiets wil de gemeente werk maken van goede en veilige fietsstallingsmogelijkheden. In de binnenstad willen we bewaakte fietsstallingen aanbieden.

Top-netwerk

Het eerste type fietsnetwerk bestaat uit de veel gebruikte en belangrijke hoofdfietsroutes tussen wijken, kernen en belangrijke bestemmingen in Oss. Denk onder andere aan de provinciale doorfietsroutes F50 en F59. De fietspaden die onderdeel uitmaken van het top-netwerk zijn van een bijzondere kwaliteit en 'nodigen uit' om te fietsen. Daarin onderscheidt de gemeente twee subtypen:

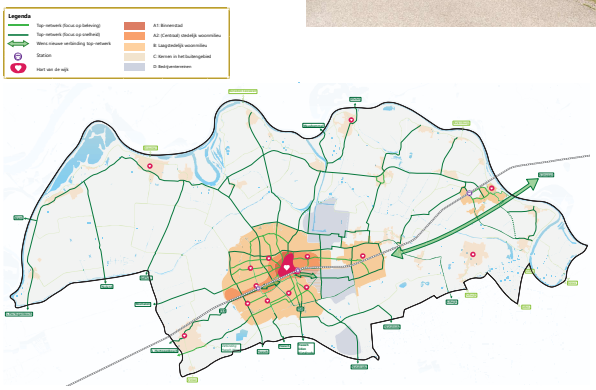
- Focus op beleving: afwisselende, aantrekkelijke of levendige omgeving in een autoluwe context. Dit zijn met name fietspaden binnen de kernen van de gemeente Oss. Door een aantrekkelijke fietsomgeving zijn meer mensen geneigd om zich per fiets te verplaatsen.
- Focus op snelheid: vrijliggende en continue voorzieningen zonder conflicten met autoverkeer. Dit zijn fietspaden tussen de kernen in de gemeente. En binnen Oss zijn het de fietspaden die meer de hoofdstructuur van het autonetwerk volgen.



Recreatief netwerk

Het recreatief netwerk bestaat uit fietsroutes voor recreatief gebruik. De nadruk ligt op de aantrekkelijkheid en groene omgeving. En niet op de meest directe of snelste route. De routes van het recreatief netwerk bevinden zich voornamelijk in het buitengebied van de gemeente Oss. Het landelijke fietsknooppuntnetwerk dient als basis. Hiermee zijn recreatiegebieden zoals Herperduin en de Maashorst goed bereikbaar met de fiets.





Figuur 5.4 Top-netwerk voor fietsers in de hele gemeente: voorstel fietsstructuur gemeente Oss

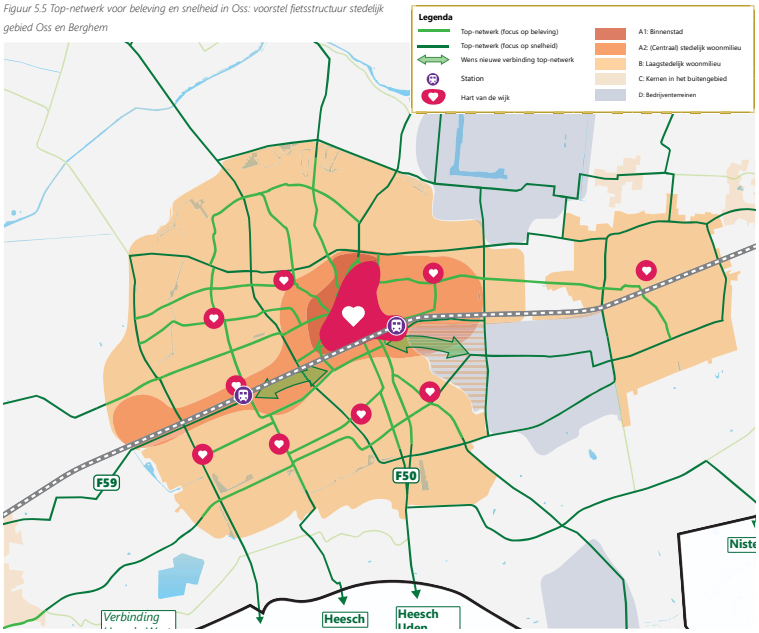
Basisnetwerk

Het basisnetwerk maakt het altijd en overal mogelijk om veilig van de fiets gebruik te maken. Het basisniveau van het fietsnetwerk bestaat uit overal veilige en comfortabele fietsvoorzieningen conform de CROW-richtlijnen. Dat betekent gemengd of fietsstroken bij 30 km/uur. En gescheiden fietspaden bij snelheden hoger dan 30 km/uur.

Om directe routes mogelijk te maken zullen daarnaast vanuit de wijken aanvullende schakels nodig zijn. Dit wordt op wijkniveau nader uitgewerkt.



Figuur 5.5 Top-netwerk voor beleving en snelheid in Oss: voorstel fietsstructuur stedelijk gebied Oss en Berghem



6 Hoofdstructuur wegennet

Om meer ruimte te creëren in de wijk voor een gezonde leefomgeving gaat de huidige wegenstructuur van Oss veranderen. Dit ook vanwege de verstedelijkingsopgave en de eerder benoemde verkeersveiligheid en de spoorwegovergangen. De auto is een belangrijk vervoermiddel voor langere afstanden. Vanuit de stadjes en kernen speelt de auto bijvoorbeeld een rol in de verplaatsingen naar de binnenstad. Voor de leefbaarheid in de stad moet op enkele plaatsen geïnvesteerd worden in de doorstroming van het autoverkeer.

6.1 Van losse maatregelen naar een samenhangend pakket

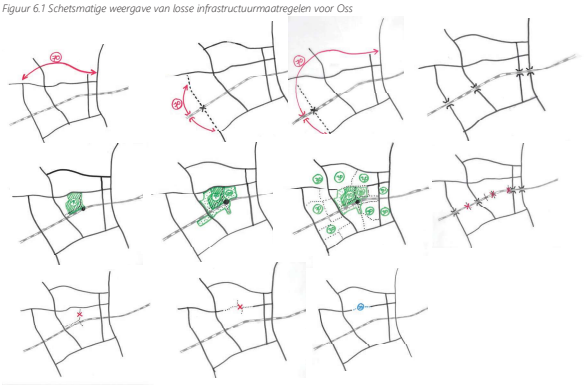
Verschillende maatregelen aan het hoofdwegennet hangen met elkaar samen en beïnvloeden elkaar. Het is daarom nodig tot een samenhangend pakket van maatregelen te komen waarbij op onderdelen de verkeerscirculatie wordt verbeterd en op andere onderdelen de snelheid juist wordt verlaagd. Om tot een dergelijk pakket te komen is eerst het effect van diverse losse maatregelen geanalyseerd, die in een werkatelier met de gemeente zijn opgehaald. Bijgaande figuur (6.1) geeft een overzicht van deze losse maatregelen. In de achtergrondrapportage staan de effecten van de losse maatregelen beschreven.

6.2 De belangrijkste inzichten

De analyse van de losse maatregelen heeft een aantal belangrijk inzichten opgeleverd. Het invoeren van 30 km/uur zones in de wijken en het centrum van Oss lijkt kansrijk om deze gebieden autoluwer te maken en het (doorgaande) verkeer op de hoofdwegen te concentreren. Dit effect kan versterkt worden door spoorwegovergangen op de hoofdwegen (Heihoeksingel, Dr. Saal van Zwanenbergsingel, Kantsingel) ongelijkvloers te maken en op andere spoorwegovergangen zoals de Braakstraat, Kortfoortstraat, Molenstraat en/of Molenweg het autoverkeer te beperken door een verkeersluwe inrichting. Bij het ongelijkvloers maken van de Kantsingel is het wel van belang om het kruispunt met de Gasstraat te behouden, omdat de Gasstraat anders zijn functie als ontsluitingsweg voor het station en centrum verliest.

De noordelijke randweg zorgt al voor een verlichting van verkeer op de Singel 1940-1945, maar dit effect kan nog versterkt worden met een snelheidsverlaging op het centrale gedeelte van de Singel 1940-1945. Een westelijke randweg blijkt minder effectief omdat de bestaande (hoofd)wegen voor een groot gedeelte van het verkeer aantrekkelijker blijven. De 'Parkway-variant' lijkt wel effectief als wijkontsluitingsweg wanneer deze een snelheid van 50 km/uur krijgt.

Figuur 6.1 Schetsmatige weergave van losse infrastructuurmaatregelen voor Oss



Pull:
- Noordelijke rondweg
- Westelijke rondweg
- Noordelijke en Westelijke randweg
- Ongelijkvloerse spoorkruisingen

Push:
- A-gebied lagere snelheid
- Het Nieuwe 30 (m.u.v. hoofdassen)
- Overwegen sluiten
- Singel 40-45 afwaarderen/ knippen
- Knip Oostwal

6.3 Voorstel wegenstructuur

Vanuit deze inzichten, de voorgestelde zonering en hoofdstructuur actieve mobiliteit is een voorstel opgesteld voor de nieuwe wegenstructuur. Ten eerste wordt ingezet op een autoluw centrum en autoluwe woonwijken door de snelheid het autoverkeer te verlagen naar maximaal 30 km/uur. De voetganger en fiets komen op één te staan, met name in de binnenstad en rondom de kloppen buurt- en dorpsharten. Hiermee volgt Oss de landelijke trend '30 km/uur binnen de bebouwde kom'. Doorgaand verkeer wordt gestimuleerd om niet door de wijken, maar via de hoofdwegen te rijden. Op deze wegen is wel een hogere snelheid van 50 km/uur nodig voor een goede doorstroming. De primaire hoofdwegen zijn de N329, de Ruwaardsingel / Julianasingel, De Noordelijke Randweg, de Dr. Saal van Zwanenbergsingel en het noordelijk deel van de John F. Kennedybaan. Daaronder functioneert een structuur van secundaire ontsluitingswegen in het wegennet van Oss. Dit zijn de verkeersassen in het verlengde van de Kantsingel, Singel 1940-1945, Heihoeksingel, het zuidelijk deel van de John F. Kennedybaan en de Gasstraat. Vanuit de hoofdwegenstructuur zijn her en der inprikkers naar de wijken en het centrum van Oss, die enkel zijn bedoeld voor bestemmingsverkeer. De primaire ontsluitingsroute voor auto's en bussen naar het centraal station loopt via de Gasstraat.

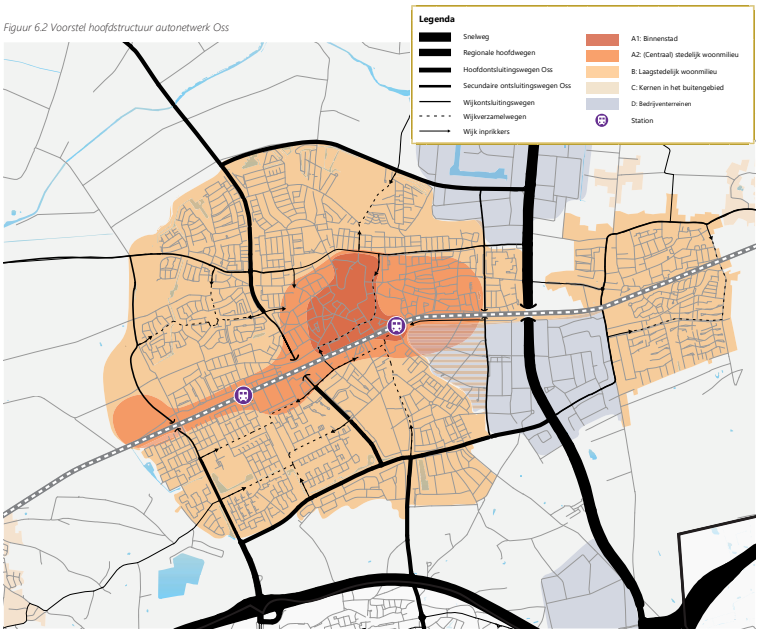
Om de overwegwegveiligheid te verbeteren worden de noord/zuid-verbindingen in de stad Oss geclusterd in vier ongelijkvloerse spoorwegkruisingen voor het autoverkeer (gecombineerd met het langzaam verkeer): De Heihoeksingel, Dr. Saal van Zwanenbergsingel, Kantsingel en de N329. De overige spoorwegkruisingen zouden (deels) afgesloten kunnen worden voor autoverkeer ten behoeve van de overwegveiligheid en het verminderen van doorgaand autoverkeer in de wijken. Hierbij is het wel van belang om de parkeerfaciliteiten aan de zuidkant van het centrum, zoals die aan de Raadhuislaan, bereikbaar te houden.

Ten slotte worden de parkeerfaciliteiten in het centrum geconcentreerd in aantrekkelijke parkeervoorzieningen met goede en aantrekkelijke looproutes naar de binnenstad. Bijvoorbeeld door middel van gebouwde parkeervoorzieningen aan de noord- en zuidzijde van het voetgangersgebied. Hierdoor wordt zoekverkeer en het parkeren op straat beperkt, waardoor ruimte vrijkomt voor meer kwaliteit in de openbare ruimte.

6.4 Ruimtelijke gevolgen

Door de voorgestelde maatregelen zal het karakter en de omgeving van veel wegen veranderen. Dit geldt met name voor de wegen die nu nog functioneren als doorgaande verkeersassen met een daarop aangepaste inrichting. In de toekomst kunnen deze wegen een beperkter verkeersprofiel krijgen met meer ruimte voor groen en andere functies. Enkele voor- en nabeelden geven hiervan een indruk.

Figuur 6.2 Voorstel hoofdstructuur autonetwerk Oss



Braakstraat

Door een aanpassing van de Braakstraat kan de stationsomgeving verrijkt worden met hoogwaardige en groene verblijfsruimtes of buurtvoorzieningen. Een fietstunnel of -brug biedt een veilige verbinding tussen de noord- en zuidzijde van het spoor.





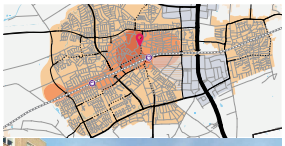
Voor



Na

Oostwal

Een nieuwe inrichting kan eraan bijdragen dat de Oostwal minder een functie voor doorgaand verkeer en meer voor langzaam en kruisend verkeer krijgt. Dit komt ook de aantrekkelijkheid en vergroening van het centrum ten goede.





Voor



Na

Molenstraat

De Molenstraat kan getransformeerd worden van verkeers-as met veel asfalt en doorgaand karakter, naar een aantrekkelijke en groene woonstraat waar de fietsers en voetgangers op één staan. De vergroening draagt tevens bij aan de klimaatbestendigheid van dit gebied.





Voor



Na

Raadhuislaan

De Raadhuislaan kan een goed oversteekbare, groene stadsboulevard worden met comfortabele en veilige voorzieningen voor fietsers en voetgangers. Doordat het autoverkeer in volume afneemt en langzamer rijdt ontstaat de mogelijkheid om de hoofdfietsroute ter hoogte van het gemeentehuis voorrang te geven voor een optimale doorstroming.





Voor



Na

7 Hoofdstructuur openbaar vervoer

De trein versterken

De gemeente streeft ernaar om de kansen van het treinvervoer optimaal te benutten. Zij zet zich daarom in om de frequentie van de treinen te verhogen en tegelijkertijd de spoorwegovergangen veiliger te maken. Door juist ook in de spoorzone te verdichten worden de kansen voor het gebruik van de trein versterkt. Daarnaast wil zij de fietsbereikbaarheid van de stations optimaal maken, zowel door de routes van en naar de stations te verbeteren als door stallingsvoorzieningen aan te bieden. Tot slot wil de gemeente inzetten op het transformeren van station Oss naar een volwaardige mobiliteitshub met bijpassende faciliteiten, bijvoorbeeld deelmobiliteit.

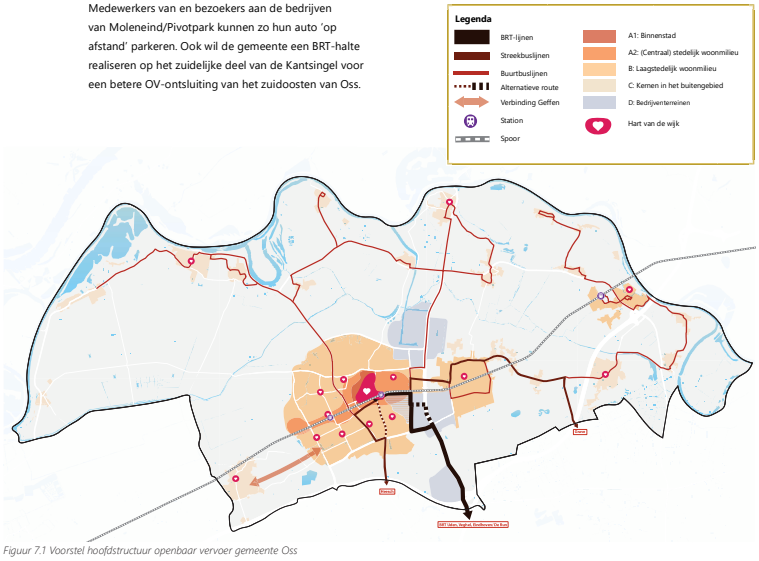
De stations veraangenamen

De stations Oss, Oss West en Ravenstein zijn belangrijke mobiliteitsknooppunten. Hier kan overgestapt worden van de trein op andere mobiliteitsvoorzieningen. Daarnaast wil de gemeente zich inzetten om deze locaties ook aantrekkelijker te maken door de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren en ook andere voorzieningen hier te concentreren ('kloppend hart'). Voor station Oss ligt daarnaast de opgave om de relatie met het centrum te versterken en de looproutes aangenamer te maken. Om hiervoor ruimte te scheppen worden de busroutes naar de zuidkant van het station getrokken. De belangrijkste busroutes komen uit het zuiden en die ondervinden grote moeite om het busstation aan de noordzijde te bereiken Station Oss West en het Euterpepark kunnen beter en aantrekkelijker in de bestaande wijken worden opgenomen doordat de spoorwegovergang van de Braakstraat wordt weggenomen. Daarmee ontstaat voor fietsers en voetgangers een aantrekkelijke omgeving.



Opwaarderen van het OV naar Uden, Veghel en Eindhoven

De gemeente zet zich in voor een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer van en naar Uden/ Veghel en Eindhoven. Dit doen we samen met de provincie in de vorm van het zogenoemde Bus Rapid Transit (BRT). Snelle, frequente verbindingen met goede voorzieningen in het voor- en natransport. Station Oss wordt in dit systeem een belangrijke overstapknooppunt op de trein, vooral in de richting van Nijmegen. De regionale knoopwaarde van het station kan hiermee versterkt worden. Naast een halte bij het station Oss is ook een mobiliteitshub met parkeervoorzieningen bij Vorstengrafdonk voorzien. Medewerkers van en bezoekers aan de bedrijven van Moleneind/Pivotpark kunnen zo hun auto 'op afstand' parkeren. Ook wil de gemeente een BRT-halte realiseren op het zuidelijke deel van de Kantsingel voor een betere OV-ontsluiting van het zuidoosten van Oss.



Figuur 7.1 Voorstel hoofdstructuur openbaar vervoer gemeente Oss

Nieuwe OV-concessie Oost Brabant

De provincie start het proces op om tot een nieuwe OV-concessie voor Oost Brabant te komen. De inzet van de gemeente is daarbij om de bestaande reguliere streeklijnen en buurtbussen naar Heesch, Lith en Berghem te behouden en waar mogelijk te versterken. Gekoppeld aan de halten dienen meer mogelijkheden voor deelmobiliteit te worden geboden aan de reizigers en zijn ook goede fietsstallingsvoorzieningen noodzakelijk. De gemeente wil de fietsbereikbaarheid van de lijnen versterken.

Buurt- en wijkbussen: hoe verder?

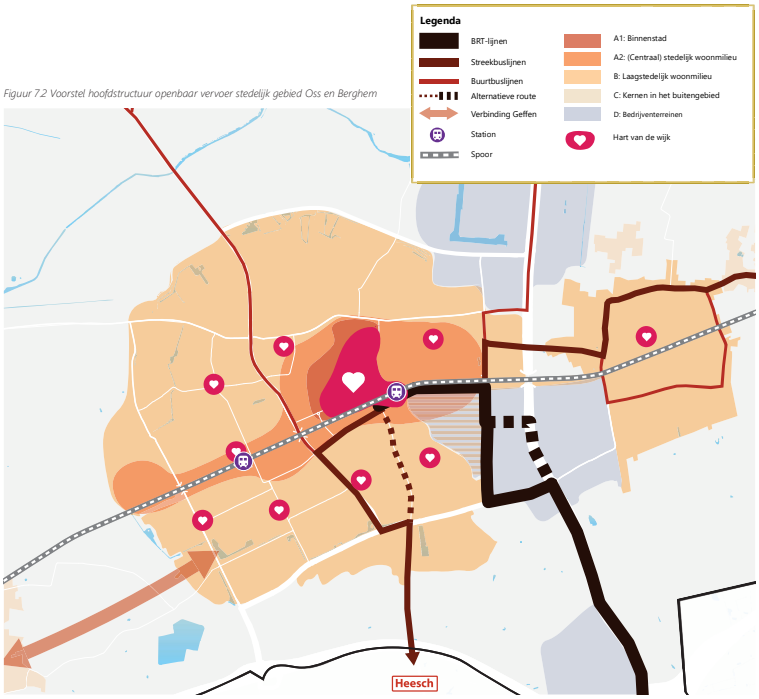
Ten aanzien van de bestaande buurt- en wijkbussen wil de gemeente de tevredenheid over het bestaande product onder de gebruikers evalueren. Tegelijkertijd wil zij beter in beeld krijgen wat de wensen van niet-gebruikers zijn. Hierbij wordt ook de vervoersbehoefte van Geffen meegenomen.

Mobiliteitshubs ontwikkelen.

De provincie Noord-Brabant doet onderzoek naar mobiliteitshubs in de regio Oost-Brabant. In de gemeente Oss gaat dat om Oss, Oss West, Ravenstein, Geffen Papendijk en Oss Nieuwe Hescheweg. Mobiliteitshubs kunnen ingezet worden voor de mobiliteitstransitie. Bijvoorbeeld om autoverkeer aan de rand van de stad af te vangen. Zoals een mobiliteitshub bij Vorstengrafdonk langs de BRT-lijn. Kleinere typen van mobiliteitshubs kunnen ook gecombineerd worden met de kloppende harten.



Figuur 7.2 Voorstel hoofdstructuur openbaar vervoer stedelijk gebied Oss en Berghem



DEEL C

Effecten en vervolg

Deel C staat tenslotte stil bij de effecten van de voorgestelde principes en hoofdstructuren. Waar zijn ontwikkelingen in het verkeersbeeld? Wat zijn de ruimtelijke economische effecten?
In hoofdstuk 9 kijken we terug op de bijdrage aan de doelen van de gemeente Oss. En komt de volgende stap aan bod, van een Koersnota naar een Uitvoeringsprogramma mobiliteit.

H8 Effecten van het mobiliteitsbeleid

H9 Van koersnota naar uitvoeringsprogramma



8 Effecten van het mobiliteitsbeleid

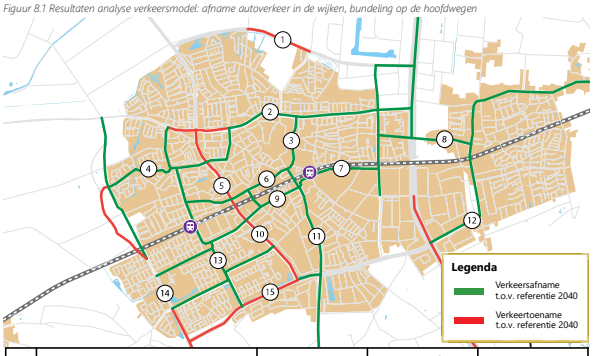
Maar wat zijn de effecten van de voorgestelde zonering en hoofdstructuren? We kijken naar de verkeerskundige effecten en naar de ruimtelijke economische effecten. Voor de verkeerskundige effecten maken we gebruik van analyses met het verkeersmodel. Voor de ruimtelijke economische effecten doen we een inschatting op basis van de huidige situatie.

8.1 Afnames van autoverkeer in de wijken, en bundeling op de hoofdstructuur

Door de voorgestelde infrastructurele maatregelen en het beleid ontstaat een afname van autoverkeer binnen de wijken en in het centrum. Dit is vooral zichtbaar in de nu nog drukke straten in de binnenstad waaronder de Oostwal, de Raadhuislaan en de Molenstraat. Door de verwachte afname van autoverkeer ontstaat ruimte om hier een aantrekkelijker centrum met meer ruimte voor fietser, voetganger en groen te creëren. Ook op de straten die nu nog als doorgaande autoroutes gebruikt worden in wijken zoals Ussen, Ruwaard en Kortfoort resulteren de maatregelen in een aanzienlijke afname van (doorgaand) verkeer. Dit komt met name de verkeersveiligheid en de leefbaarheid ten goede. Tevens ontstaat hierdoor ruimte voor het verbeteren van de fietsinfrastructuur en voor het vergroenen van de wijken. Andere afnames van autoverkeer zijn zichtbaar op bijvoorbeeld de Hertogensingel, Singel 1940-1945, de Osseweg, de Hartog Hartogsingel en de Gasstraat. Ook de Heihoeksingel kan rustiger worden ten opzichte van de referentie 2040. Met name doordat de maatregelen uit de Koersnota leiden tot een lager autogebruik in de wijk Amsteleind. De oversteekbaarheid van de Heihoeksingel blijft wel een aandachtspunt.

Het autoverkeer dat nu nog door de wijken rijdt verplaatst zich deels naar de toekomstige hoofdwegenstructuur, waardoor het verkeer op sommige hoofdwegen toeneemt. Met name de Dr. Saal van Zwanenbergsingel, het zuidelijk deel van de John F. Kennedybaan, de Ruwaardsingel en de Cereslaan worden drukker. Ook sommige toeleidende wegen (inprikkers) naar de nieuwe hoofdwegenstructuur lopen het risico om drukker te worden. De Heihoeksingel kan juist rustiger worden, omdat voor de ontwikkeling van Amsteleind een lagere parkeernorm geldt. Om de toekomstige hoofdwegenstructuur goed te laten functioneren is het van belang om de doorstroming, verkeersveiligheid en oversteekbaarheid van de hoofdwegen inclusief aansluitingen op de snelweg te waarborgen.

Figuur 8.1 Resultaten analyse verkeersmodel: afname autoverkeer in de wijken, bundeling op de hoofdwegen

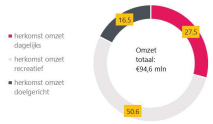


Nr	Straatnaam	Intensiteit Huidige situatie	Intensiteit Referentie 2040	Geschatte intensiteit n.a.v. Koersnota
1	Spitsbergerweg	1900	6600	7000-9000
2	Hertogensingel	14500	11900	3000-6000
3	Oostwal	8100	7800	500-2000
4	Leygraaf	3300	9600	3000-5000
5	Hertogin Johannasingel	12500	12300	16000-19000
6	Raadhuislaan	9800	7100	500-2000
7	Gasstraat	6900	7500	2000-4000
8	Osseweg	12400	12100	8000-10000
9	Wethouder van Eschstraat	7700	8020	1000-3000
10	Dr. Saal van Zwanenbergsingel	14800	13600	19000-22000
11	Nieuwe Hescheweg	8100	8300	500-2000
12	Hartog Hartogsingel	10300	12100	9000-11000
13	Paganinistraat	4300	4400	1000-3000
14	Heihoeksingel	14900	19200	16000-19000
15	Ruwaardsingel	13500	14700	16000-18000

8.2 Ruimtelijke economische effecten

Recreatief winkelen in de binnenstad meest omvangrijk

De verkeersmaatregelen zullen invloed hebben op de ruimtelijke economie van de binnenstad van Oss. In dit verband is vooral gekeken naar de gevolgen voor de detailhandel in het centrum. De totale omzet van de detailhandel in Oss bedroeg volgens het koopstromenonderzoek Brabant (I&O research) in 2021 € 94,6 miljoen. Het grootste deel hiervan, € 50,6 miljoen, bedroeg recreatief winkelen. Daarnaast heef het centrum van Oss een relatief groot aandeel dagelijkse winkelomzet (€ 27,5 miljoen). Het resterende deel van € 16,5 miljoen betreft doelgerichte aankopen.

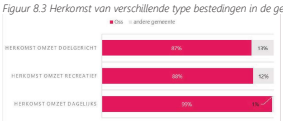


Figuur 8.2 Omzet detailhandel in miljoenen euro (excl. btw), Oss binnenstad 2021.

Een winkelcentrum voor de eigen gemeente

Kijkend naar de herkomst van de omzet, dan blijkt het overgrote deel van de omzet uit de eigen gemeente te komen. Voor recreatief winkelen is dit 88%, voor doelgericht winkelen 87% en voor de dagelijkse boodschappen zelfs 99%. De regionale functie van het winkelcentrum van Oss is dus beperkt. Alleen vanuit Heesch is er enige externe toevloeiing. Wel vervult het centrum van Oss een functie voor de omliggende kernen.

Figuur 8.3 Herkomst van verschillende type bestedingen in de gemeente Oss



Meerdere factoren bepalen aantrekkelijkheid

De aantrekkelijkheid van een winkelcentrum wordt door meerdere factoren bepaald, waarvan de bereikbaarheid er één is. Het gaat dan om zaken als de reistijd, de reiskosten, maar ook het comfort (vindbaarheid, betrouwbaarheid) en de parkeerkosten. Daarnaast is vooral het aantal en de omvang van de winkelvoorzieningen van belang, de kwaliteit van de voorzieningen maar ook factoren als de veiligheid en het imago. Daarnaast speelt het verblijfsklimaat een belangrijke rol. Hoe aantrekkelijker het centrum is, hoe langer mensen er zullen willen verblijven en hoe meer er ook besteed wordt in het centrum. Hierbij speelt vanzelfsprekend ook het aanbod aan horeca een belangrijke rol, die hier verder niet is meegenomen.



Figuur 8.4 Aantrekkelijkheid van een winkelcentrum wordt voor een klein aandeel door bereikbaarheid bepaald

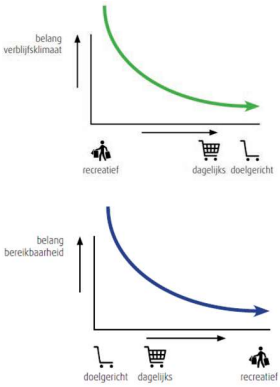
Belang verblijfsklimaat vooral voor recreatief winkelen van belang.

Niet alle winkels zijn voor dezelfde maatregelen even gevoelig. Vooral bij het recreatieve winkelen is het verblijfsklimaat van groot belang. De bereikbaarheid speelt weer een minder grote rol. Bij het dagelijkse en doelgerichte winkelen is het verblijfsklimaat weer minder belangrijk en is juist de bereikbaarheid weer meer van belang.

Licht positieve invloed verwacht, vooral voor recreatief winkelen

Dit alles in acht nemend is een licht positieve invloed van de voorgestelde hoofdstructuur te verwachten. Dit geldt vooral voor het recreatieve winkelen. Het verbeteren van de aantrekkelijkheid van het centrum zal meer omzet aantrekken, zeker indien dit gepaard gaat met een versterking van het aanbod en het verrijken van het aanbod aan horeca en cultuur. Mensen zullen daardoor langer in het centrum willen verblijven. Door de verdichting kan dit verder worden versterkt. In de huidige situatie wordt slechts 30% van de totale uitgaven aan recreatief winkelen in de eigen gemeente gedaan, dus daar is nog ruimte voor groei. In de sectoren dagelijks en doelgericht zal de omzet naar verwachting gelijk blijven. Een daling in de bereikbaarheid vanuit de wijken ten zuiden van het spoor per auto wordt gecompenseerd door een verbeterde bereikbaarheid per fiets en de groei van het aantal inwoners.

Figuur 8.5 Belang van verblijfsklimaat en bereikbaarheid voor de verschillende motieven



9 Van koersnota naar uitvoeringsprogramma

9.1 Wat hebben we bereikt?

Al met al leveren de maatregelen uit de Koersnota een belangrijke bijdrage aan de doelstellingen zoals genoemd in hoofdstuk 2. Door de ruimte voor de hoofdwegen in de wijken terug te dringen ontstaat meer ruimte voor groen en voor de fiets. Dit is vooral het geval in de Ruwaard, de Schadewijk, Moleneind en de omgeving van de Nieuwe Hescheweg. Dit biedt ruimte om de kwaliteit van de openbare ruimte in de wijken te versterken. Ook rond het station Oss en station Oss West komt veel ruimte vrij om de belevingswaarde van deze gebieden te versterken. In het centrum kunnen de Raadhuislaan en de Oostwal een meer aantrekkelijke inrichting krijgen wat de verblijfskwaliteit van het centrum versterkt.

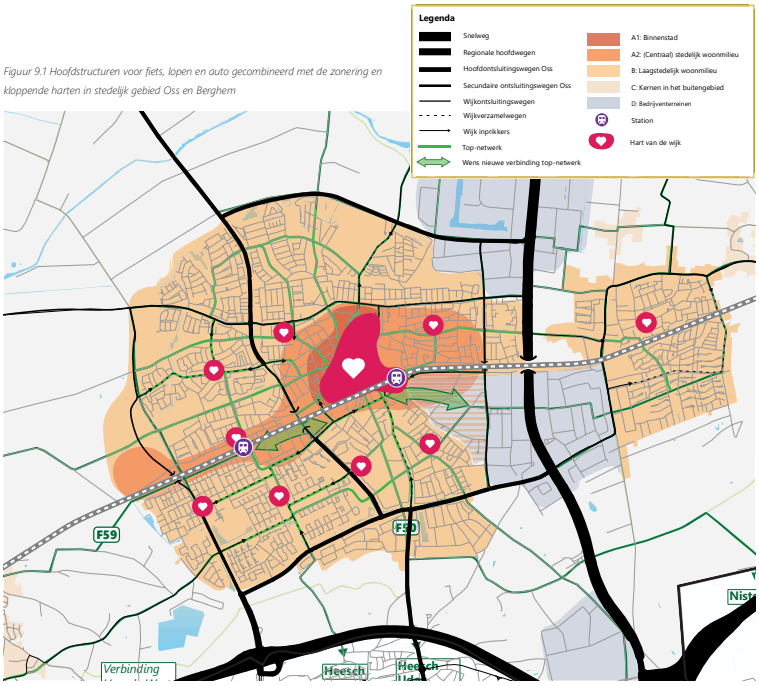
Het mes snijdt door al deze maatregelen aan twee kanten. Door de verbetering van de kwaliteit van de openbare ruimte wordt ook het gebruik van de fiets veel aantrekkelijker. Het aantal conflicten met autoverkeer wordt sterk teruggebracht waarmee de verkeersveiligheid juist op die plekken, waar nu nog veel incidenten plaatsvinden, wordt verbeterd. De spoorwegveiligheid verbetert sterk doordat een aantal spoorwegovergangen ongelijkvloers wordt gemaakt. Dit schept de ruimte om het treinverkeer te intensiveren waardoor de bereikbaarheid verbetert. Ook de hinder van verkeer in de wijken wordt beperkt. Tegelijkertijd werken we met het concept van het 'kloppend hart' aan het versterken van de nabijheid van voorzieningen waardoor lokaal verplaatsen met de fiets of te voet wordt gestimuleerd.

Het vestigingsklimaat van de stad is gegarandeerd. We blijven werken aan het verbeteren van de doorstroming op de Rijkswegen en de aansluitingen op deze hoofdwegen. Ook op de Saal van Zwanenbergsingel, de Ruwaardsingel/ Juliansingel en de N329 worden maatregelen genomen om de doorstroming van het autoverkeer te garanderen. Hiermee is de bereikbaarheid van de werkgebieden gegarandeerd. Tegelijkertijd wordt de bereikbaarheid per fiets sterk verbeterd. Door de verbeteringen in het verblijfsklimaat in de binnenstad van Oss wordt de nabijheid van de verschillende voorzieningen versterkt en ontstaat ruimte voor ontwikkeling van het aanbod aan horeca, cultuur en evenementen.

9.2 Naar een mobiliteitsprogramma

De koersnota mobiliteit biedt veel kansen voor een gezonder, vitaler en duurzamer Oss. Met de Koersnota wil de gemeente principes en hoofdlijnen voor een nieuwe aanpak in een goede samenhang vaststellen. Het is nodig om de hoofdlijnen van de mobiliteitsstransitie verder uit te werken in een mobiliteitsprogramma. Hierbij komen ook de stappen richting uitvoering aan de orde in de vorm van een nadere fasering en prioritering mede in relatie tot andere uitvoeringsprojecten. Ook is er op onderdelen nog een inhoudelijke verdieping nodig.

Figuur 9.1 Hoofdstructuren voor fiets, lopen en auto gecombineerd met de zonering en kloppende harten in stedelijk gebied Oss en Berghem



Goudappel BV, Deventer
Snipperlingsdijk 4
7417 BJ Deventer

Tel +31(0) 570 66 62 22
e-mail: goudappel@goudappel.nl
Postbus 161
7400 AD Deventer

www.goudappel.nl

Goudappel BV is gevestigd in Amsterdam, Den Haag, Deventer, Eindhoven en Leeuwarden