Datum

30 mei 2023

Onderwerp

Koersnota Mobiliteit

Aantal bijlagen

1

Wat adviseert het college te besluiten?

1. De Koersnota Mobiliteit vast te stellen als ontwikkelrichting voor de mobiliteit en infrastructuur in gemeente Oss;
2. Deze Koersnota integraal over te nemen in de op te stellen omgevingsvisie;
3. Deze Koersnota als vertrekpunt voor mobiliteit als vertrekpunt te nemen in de integrale uitwerking binnen individuele projecten en programma's in het ruimtelijke domein.

Wat is de aanleiding voor dit advies?

Gemeente Oss staat voor een omvangrijke ruimtelijke opgave: 8.500 nieuwe woningen erbij tot 2040, terwijl de gemeente leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar moet blijven. Daarnaast moeten ruimtelijke oplossingen worden gezocht die beter in staat zijn om in te spelen op klimaatverandering, waterproblematiek en energietransitie. De sleutel daarvoor ligt in de inrichting van de infrastructuur en de manier waarop we mobiliteit daar een plaats willen geven. De mobiliteitsvisie uit 2009 is niet meer toereikend. Daarom zijn we in het voorjaar van 2022 het proces gestart om te komen tot nieuw mobiliteitsbeleid. Deze Koersnota Mobiliteit is de tweede stap van dit proces van drie stappen:

1. Opinienota Mobiliteit over actuele trends en ontwikkelingen en mogelijke doelen van het mobiliteitsbeleid. Deze is besproken in opiniecommissie Ruimte op 20 oktober 2022
2. Koersnota Mobiliteit waarin de leidende principes van het beleid en de keuzes voor de hoofdstructuren voor fiets, auto en openbaar vervoer aan bod komen.
3. Mobiliteitsprogramma waarin de vertaling plaats vindt naar de maatregelen die nodig zijn om tot de beoogde mobiliteitsstructuur te komen. Streven is om het programma in de eerste helft van 2024 op te leveren.

Welk resultaat willen we bereiken?

Wij willen een leefbare, verkeersveilige en bereikbare gemeente zijn die tevens gestalte geeft aan de verstedelijksopgave van de stad. Om dat te kunnen bereiken willen wij de kwaliteit van verblijven en ontmoeten in de openbare ruimte centraal stellen. Hierin is veel plaats voor fietsers en voetgangers. Fietsverkeer op korte afstand, zoals binnen de stad, willen wij stimuleren. De auto blijft belangrijk voor de bereikbaarheid van de stad. Op plekken waar de leefbaarheid belangrijk is, zoals in de binnenstad en de kloppende harten in wijk en dorp, streven we naar een verkeersluwe inrichting. Om dat mogelijk te maken moet op andere plekken in de stad de doorstroming voor het autoverkeer worden verbeterd. Voor verplaatsingen op langere afstand zetten wij daarnaast in op gedeelde mobiliteit. Naast de trein en hoogwaardig busvervoer (zoals Bus Rapid Transit) blijven kleinschalige mobiliteitsystemen, zoals buurtbus en wijkbus en deelmobiliteit, een belangrijke aanvulling.

Wij zien deze Koersnota als een ontwikkelrichting voor onze mobiliteit tot 2040. Omdat wij om praktische en financiële redenen niet alles tegelijk kunnen aanpakken, kunnen wij niet anders dan stapsgewijs hieraan vorm geven. In lopende en aankomende ruimtelijke ordeningsprojecten en infrastructuurprojecten zullen wij deze mobiliteitsprincipes laten doorwerken. In een mobiliteitsprogramma zullen wij inzicht geven in de programma’s en projecten en maatregelen waarmee we de komende vier jaar willen beginnen, met een doorkijk naar tien jaar. Prioriteiten en planning van programmaonderdelen wordt onder andere gebaseerd op de voortgang van andere projecten binnen het ruimtelijke domein, zowel van de gemeente Oss als van belangrijke externe partijen. In het programma zullen wij ook de doelen nader te kwantificeren.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 Verantwoorde verstedelijking is niet mogelijk zonder mobiliteitstransitie

Woningbouwprogramma toevoegen binnen de stad levert meer verkeersbewegingen op in de stad. De infrastructuur in de stad moet worden aangepast om deze verplaatsingen goed te kunnen faciliteren, terwijl tegelijkertijd de leefbaarheid en de kwaliteit van de openbare ruimte moet worden gewaarborgd. Door meer in te zetten op de fiets en het openbaar vervoer is minder (extra) ruimtebeslag voor de auto nodig. Dat wordt versterkt door in stedelijke ontwikkelingsgebieden en bij stadsvernieuwing uit te gaan van minder parkeerplaatsen bij nieuwe woningbouw. Tegelijk met vaststelling van deze Koersnota heeft het college besloten over aanpassing van de parkeernormen.

1.2 Mobiliteit is integraal onderdeel van het ruimtelijke beleid

Mobiliteitsbeleid is geen doel op zich maar een integraal onderdeel van het ruimtelijke beleid dat wij vastleggen in de omgevingsvisie. Het draagt bij aan een zorgvuldig ruimtegebruik. De mobiliteitstransitie hangt samen met andere transities, zoals de energietransitie en klimaatadaptatie. Het mobiliteitsbeleid moet daarin meebewegen. Binnen de centrale stad kan dat er anders uitzien dan in het buitengebied of een kleine kern. De integrale afstemming binnen het ruimtelijke domein vindt plaats in de omgevingsvisie en in gebiedsontwikkelingsprojecten.

1.3 Mobiliteitsbeleid draagt bij aan de Global Goals

Maatschappelijke doelen vanwege klimaatverandering en leefbaarheid vragen om een bewustwording wat betreft ons mobiliteitsgedrag in de stad. De transitie naar duurzame mobiliteit moet daarbij helpen. Dit past bij de Global Goals, waarvoor de gemeente zich heeft uitgesproken. Het gaat dan met name om het streven naar duurzame steden en gemeenschappen.

1.4 Mobiliteitsbeleid is aan een update toe

In 2009 heeft de gemeenteraad de mobiliteitsvisie “Balans in Beweging” vastgesteld waarin de hoofdlijnen van het verkeers- en vervoerbeleid voor gemeente Oss tot 2020 is weergegeven. Het beleid is destijds ontwikkeld in nauwe afstemming met andere beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, milieu en sociale beleidsterreinen. Op veel van deze samenhangende beleidsterreinen is inmiddels nieuw beleid ontwikkeld. Ook vanwege de trends en ontwikkelingen in de mobiliteitswereld van afgelopen 10 jaar is actualisatie van het beleid noodzakelijk.

1.5 Nieuw integraal mobiliteitsbeleid levert draagvlak op bij relevante stakeholders
Uit gesprekken met onder andere provincie Noord-Brabant, Prorail, Nederlandse Spoorwegen en Ministerie van Infrastructuur en Milieu blijkt waardering voor de integrale visievorming voor een mobiliteitstrategie in samenhang met de verstedelijkingsopgave. Met behulp van deze Koersnota kunnen wij goed inzichtelijk maken in welke richting wij de infrastructuur willen laten veranderen en hoe wij de mobiliteitstransitie in Oss willen laten plaatsvinden. Hierdoor ontstaat bij deze partners meer begrip voor onze ambitie om de barrièrewerking van het spoor aan te pakken.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?
2.1 Niet op alle plekken minder verkeersluwe inrichting mogelijk.
De mate van verblijfskwaliteit in de openbare ruimte wordt vooral bepaald door de aanwezigheid van het autoverkeer. Zowel rijdend als stilstaand is autoverkeer dominant in het straatbeeld. In het streven naar een zo prettig mogelijke leefomgeving waarin verblijven en ontmoeten centraal staan wordt bij voorkeur gewerkt aan een verkeersluwe inrichting. Op veel plaatsen waar de leefbaarheid belangrijk is, zoals in de binnenstad, bij de kloppende harten voor wijk en dorp en in woonwijken bij schoolomgevingen lukt het om hieraan te werken. Keerzijde hiervan is dat de belangrijkste hoofdwegen voor autoverkeer in de stad drukker kunnen worden. Het autoverkeer wordt namelijk gestimuleerd om zoveel mogelijk om de verblijfsgebieden heen te rijden op wegen die op zich al zijn aangelegd voor de afwikkeling van het autoverkeer. In de uitwerking van het beleid moet aan de inrichting van deze wegen aandacht worden gegeven worden gericht op oversteekbaarheid en hinderbeperking.

2.2 Visienota is nog geen maatregelenpakket
In de Koersnota staat de beoogde mobiliteitsstructuur waar de gemeente in de komende decennia naar toegroeien wil. Het heeft nog een hoog abstractieniveau en vraagt om enige voorstellingsvermogen om een beeld te kunnen vormen hoe de openbare ruimte eruit zou kunnen komen zien. Het sluit wellicht niet direct aan bij de beelden van die bewoners hebben van de huidige situatie bij hun in de buurt. Goede voorlichting en tijd nemen voor planuitwerking kan helpen om draagvlak te vergroten.

2.3 Nieuw beleid vraagt om verandering van (mobiliteits)gedrag
Actuele opvattingen over de stedelijke mobiliteit kunnen in zekere zin worden gezien als een trendbreuk met het verleden. Hieraan moeten mensen wennen en niet iedereen kan daarvoor begrip opbrengen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld over de individuele beleving van het zich

beperkt voelen van eigen mogelijkheden. Daar tegenover staan echter maatschappelijke voordelen van een leefbare, veilige en klimaatbestendige openbare ruimte. Het zal vragen om bestaande patronen langzaam aan te passen. Dat kan lastig zijn. Dat moeten we samen doen.

2.4 Voor de uitvoering van het nieuwe mobiliteitsbeleid is veel geld nodig
Onmiskenbaar is dat voor een effectieve uitvoering van het mobiliteitsbeleid veel geld nodig is. In de Programmabegroting 2023-2026 is een indicatie geven van de mogelijk gewenste investeringen voor mobiliteitsinfrastructuur en zijn al middelen gereserveerd. Deze middelen zijn naar verwachting niet toereikend. Daarom zullen wij voor de uitvoering van het beleid meer ook meer gebruik moeten maken van subsidiemogelijkheden bij Rijk en provincie. In het Mobiliteitsprogramma zullen wij hierop ingaan en een realistisch programma aanbieden passend bij de beschikbare financiële middelen voor mobiliteit.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Beschikbare reserves voor ruimtelijke ambities

a. Reserve fysieke kwaliteit leefomgeving
Deze reserve hebben wij gevormd om onze ambitie van de Spooragenda te realiseren. We werken hierbij aan een oplossing voor de barrière werking van het spoor door de stad en de transformatie van het Centraal Station en Station Oss West. Deze ambities worden ruwweg geraamd op € 350 miljoen. Als we uitgaan van cofinanciering door Rijk en Provincie zullen we, op basis van ervaringen, nog altijd minimaal 35% zelf moeten opbrengen. Dat is een bedrag van € 125 miljoen. Dit bedrag willen we de komende circa 15 jaar gaan sparen via bestaande middelen in de begroting, toekomstige inkomsten uit het grondbedrijf en kostenverhaal (bijdrage voor bovenwijkse netwerkvoorzieningen). De middelen hiervoor storten we in de reserve fysieke kwaliteit leefomgeving. Voor het restant zetten we in op een stevige lobby om onze Spooragenda Oss op het Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport (MIRT) te krijgen.

b. Reserve bovenwijkse voorzieningen
De reserve bovenwijkse voorzieningen is gevormd om onze ambitie van de Westelijke – en Noordelijke ontsluitingsweg mogelijk te maken. Deze reserve wordt vooral gevoed vanuit bijdrage kostenverhaal bovenwijkse voorzieningen en structurele bijdrage van € 495.000

vanuit onze begroting (€ 250.000 bijdrage uit algemene dienst en € 245.000 uit het parkeerbedrijf).

c. Reserve mobiliteit
We hebben de reserve mobiliteit gevormd om te sparen voor onze mobiliteitsambities. De verstedelijking in de stad vraagt om een mobiliteitstransitie naar een duurzame mobiliteit voor een leefbare gemeente met meer ruimte voor fietser, voetganger en het openbaar vervoer. Een eerste financiële verkenning van deze mobiliteitsopgave komt uit op een bedrag van circa € 125 miljoen. In de Programmabegroting 2023-2026 is een eerste bedrag van € 40 miljoen voor deze mobiliteitsopgave beschikbaar gesteld. We willen dit jaar verder sparen om onze ambities op dit gebied te kunnen realiseren. Dit zal in de Kadernota 2024 worden voorgelegd.

Effecten rentestijging voor ruimtelijke ambities

We zien dat de rente het afgelopen (half) jaar sterk is gestegen. Dit heeft nadrukkelijk effect voor onze ruimtelijke ambities. De huidige rente om voor de lange termijn te lenen ligt op dit moment voor de gemeente tussen de 3 en 4%. Onze gemiddelde rentepercentage is op dit moment 1,1%. Deze gemiddelde rente gaat dus zeker stijgen, naar verwachting naar 1,9% (en mogelijk daarna verder richting 2,3%). Bij de ruimtelijke ambities zijn in de programmabegroting structurele gelden vrijgemaakt en hier gaan we vooral ook voor sparen. Om dezelfde investering te kunnen blijven doen is bij een hogere rente structureel meer geld nodig.
Dit gaat om een bedrag van structureel circa € 0,7 miljoen extra vanaf 2027.
Deze problematiek wordt in de Kadernota 2024 voorgelegd.

Afwegingen voor Kadernota 2024

Om onze ruimtelijke ambities verder op te pakken worden –afhankelijk van onze financiële positie- de volgende zaken in de Kadernota 2024 voorgelegd:

a. Incidentele storting in reserve mobiliteit
   Bij de Kadernota 2024 overwegen we de mogelijkheid om verder te sparen voor de ambities van mobiliteit. Het nog op te stellen mobiliteitsprogramma (uitvoeringsprogramma) zal rekening houden met deze beschikbare middelen.

b. Opstellen mobiliteitsprogramma
   Om het mobiliteitsprogramma op te stellen wordt gevraagd om een inhuurbudget.

c. Voorbereidingskrediet Spooragenda
Voor de investeringen in de Spooragenda willen wij een actieve lobby naar andere overheden inzetten. Het moment van investeren in deze grootschalige infrastructuur ligt verder weg in de toekomst. Het gaat namelijk om technisch ingewikkelde oplossingen die een lange doorlooptijd kennen voor ontwerp, planprocedures en uitvoeringsvoorbereiding. Vanwege die lange doorlooptijd willen we starten met de voorbereidingen hiervan. Er is specialistische kennis nodig om deze berekeningen en ontwerpen te kunnen maken. Prorail en NS verlangen deze van erkende specialistische bureaus. Om deze voorbereidingen te kunnen starten wordt een voorbereidingskrediet gevraagd

Hierbij wordt benadrukt dat de Kadernota nog opgesteld behoort te worden. In welke mate bovenstaande voorstellen in de Kadernota worden opgenomen kan dus niet worden benoemd. Het zijn onderwerpen die momenteel in onderzoek zijn voor deze Kadernota.

b. Communicatie
Na vaststelling van de Koersnota door het college heeft een persmoment plaatsgevonden en is actief het besluit over deze nota naar buiten gebracht. Alle relevante achtergrondinformatie is op de gemeentelijke website geplaatst.

Met wijk- en dorpsraden wordt sinds het collegebesluit over de inhoud van het Koersnota van gedachten gewisseld, vooral om de mogelijke vertaling hiervan op wijk- en dorpsniveau met elkaar te bespreken. Voor een deel zal deze gesprekken plaats vinden met een openbare vergadering van wijk- of dorpsraad.

c. Uitvoering
In de Koersnota Mobiliteit staat de ontwikkelrichting van mobiliteit en de verkeersinfrastructuur beschreven. Daarmee staan we aan het begin van het realisatietraject, waarbij op onderdelen eerst een nadere uitwerking nodig is. Naast deze inhoudelijke uitwerking is ook de inrichting van het proces om uiteindelijk tot uitvoering te komen van belang. In de komende periode gaan we onder andere aan de slag met:

- Opstellen van een mobiliteitsprogramma waarin prioriteit en planning van programma-onderdelen en maatregelen wordt vastgelegd.
- Opstellen van een parkeerbeleidsplan waarin de hoofdlijnen van parkeren worden vertaald naar een actualisering van onder andere het parkeerreguleringssysteem.

- Beleid ontwikkelen voor gedragsbeïnvloeding gericht op zowel verkeersveiligheid als op de vervoerwijzekeuze. Dat laatste sluit bijvoorbeeld aan bij de mobiliteitsaanpak Vorstengrafdonk. Gedragsaanpassing is lastig en vraagt om een lange adem.
- In de omgevingsvisie wordt de Koersnota Mobiliteit als een van de bouwstenen meegenomen als onderdeel van integraal ruimtelijk beleid.
- De koers voor mobiliteit in de toekomst vertalen we in lopende ruimtelijke projecten door naar concrete maatregelen binnen het project. Bijvoorbeeld de externe ontsluiting van Amsteleind voor auto en fiets en de inrichting van de infrastructuur binnen deze wijk.
- Met externe partners, zoals provincie Noord-Brabant, NS en Prorail, blijven wij actief in gesprek om gezamenlijk te werken aan verbeteringen aan het spoor. Het gaat om verminderen van de barrièrewerking van het spoor, kwaliteitsverbetering van de stations en een uitbreiding van de treindiensten in de toekomst.
- Met dorps- en wijkraden bespreken wij de betekenis van deze Koersnota voor hun gebied en de wijze waarop en het tempo waarin wij gezamenlijk naar een mogelijk eindbeeld toe ontwikkelen.

d. Overlegd met

Een aantal keer heeft overleg plaatsgevonden met een externe meedenkgroep met vertegenwoordigers van diverse belangengroepen. Vertegenwoordigers van de volgende belangengroepen hebben deelgenomen: Fietsersbond, Parkmanagement Vorstengrafdonk, VNO-NCW (voormalig OIK), Adviesraad Sociaal Domein, Centrummanagement Oss, VVN Maasland, Cumela, Wijkbus, TIBO en Jongerenraad Oss.
Over de inhoudelijke voortgang hiervan zijn vertegenwoordigers van Stichting Maasmeanders, Maashorst ondernemers, Hooghuis college en Saam scholen op de hoogte gebracht.

In de laatste fase is over de Koersnota van gedachten gewisseld met enkele professionele stakeholders. Het gaat om vertegenwoordigers van Provincie Noord-Brabant, Regio Noord Oost Brabant, ProRail, NS en gemeenten ’s-Hertogenbosch, Meijerijstad en Wijchen.

Volgvel

9

Ons kenmerk

Samenvatting

Gemeente Oss heeft een grote woningbouwopgave, maar wil tegelijk dat de gemeente leefbaar, verkeersveilig en bereikbaar blijft. Daarom moeten keuzes worden gemaakt voor de inrichting van infrastructuur en manier waarop we mobiliteit daar een plaats willen geven. De Koersnota Mobiliteit schetst een beeld voor de ontwikkelrichting voor de mobiliteit in de gemeente in de komende decennia.

Voor korte afstanden, vooral binnen het stedelijke gebied, willen wij het gebruik van de fiets stimuleren. Op plekken die belangrijk zijn voor de leefbaarheid, waar verblijven en ontmoeten op straat centraal staat, willen we werken naar een verkeersluwe inrichting. Het gaat bijvoorbeeld om de binnenstad en de centrale gebieden in wijk en dorp. Om dat goed mogelijk te maken moet op andere plekken juist geïnvesteerd worden in de doorstroming van het autoverkeer. Bijvoorbeeld in ongelijkvloerse spooronderdoorgangen. Verder zijn kwaliteitsverbetering voor openbaar vervoer en gedeelde mobiliteit nodig.

Het Koersdocument Mobiliteit wordt komend jaar uitgewerkt in een Mobiliteitsprogramma, waarin prioriteit en planning van de programma-onderdelen worden vastgelegd.