

# Mobiliteitsplan Oss

---

## Opinienota

### Fase 1 – Basis leggen

Kenmerk: Mobiliteitsplan Oss: fase 1 - Basis leggen  
Datum: 31 augustus 2022



# Trends in de mobiliteit

---

# Mobiliteitsbeleid bepaald door

---

Traditioneel :

- Knelpunten (capaciteit)
- Verkeersveiligheid
- Bereikbaarheid

Maar daarnaast steeds meer gestuurd door grotere maatschappelijke opgaven

# Mobiliteitsbeleid van belang voor de woningbouwopgave

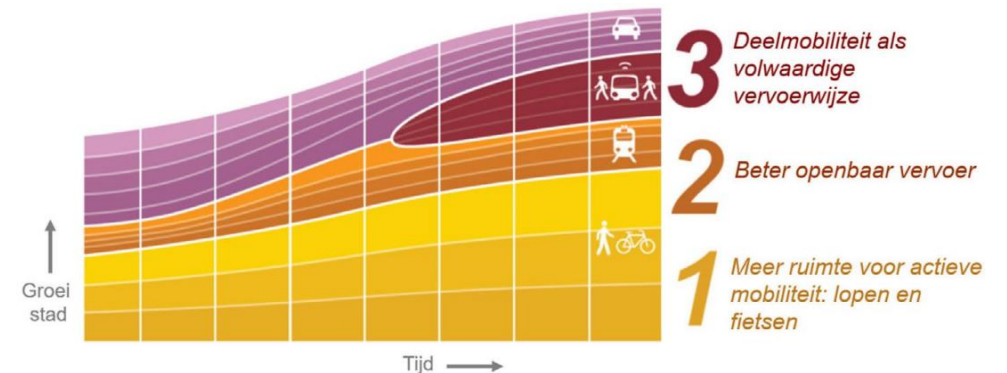
- Inzetten op verdichting, minder ruimtegebruik:

- Draagvlak voor lokale voorzieningen
- Meer korte ritten

Maar: meer knelpunten wegennet?

- Verdichten en mobiliteitstransitie gaan hand in hand:

- Meer draagvlak voor fiets
- Meer kansen voor gebruik OV (Spoor)
- Meer draagvlak voor gebruik deelmobiliteit



# Referentie: Merwedekanaalzone Utrecht

---

- 6.000 woningen in bestaand stedelijk gebied
- Geen ruimte op wegennetwerk

## *Hoofdprincipes:*

- Gemengd stedelijk milieu
- Ruimtelijk ontwerp gericht op lopen, fietsen, OV
- Kwaliteitssprong fiets en OV-netwerken
- Mobility HUB's voor stimuleren van deelmobiliteit
- Bijpassende parkeerstrategie



# Mobiliteitsbeleid van belang voor gebruik van de openbare ruimte



1970



2010



2030 (?)

# Mobiliteitsbeleid van belang voor de klimaatopgave

---

Mobiliteit = 20% van totale CO2 uitstoot NL

Aanpak met de vier V's:

1. **Voorkomen** van mobiliteit (bv door thuiswerken)
2. **Verkorten** van verplaatsingsafstanden (verdichten)
3. **Vervangen** door duurzame mobiliteit (OV en fiets)
4. **Verschonen** van vervoer (electrificatie)

Oss: Eigen werkgelegenheid en voorzieningen  
waardoor kortere ritten! Maar ook groeiende overloop  
vanuit steden (rol spoor!)



# Mobiliteitsbeleid van belang voor de sociale opgave

---

- Kosten van mobiliteit
  - Aanschafkosten elektrische auto
  - Parkeerkosten
  - reiskosten OV
  - Kosten deelmobiliteit
- Bruikbaarheid: complexer wordende technologie
- Hinder, oversteekbaarheid en barrièrewerking

Dit alles kan leiden tot sociale uitsluiting, en daarmee afname van de kwaliteit van leven.



# Digitalisering: grote invloed op mobiliteit

---

- Meer thuiswerken, minder kantoorruimte, maar ook meer ontmoetingsruimten;
- Internet-winkelen, meer bezorging
- Minder fysieke winkels, maar ook meer fun-shopping (belevingswaarde)
- Complexe logistieke ketens, automatisering
- Minder vaste reistijden
- Tijdwaardering in mobiliteit verandert (werken onderweg)



# Digitalisering: Smart mobility

---

- Efficiënter gebruik van infrastructuur  
(*smart traffic management*)
- Makkelijker gebruik van deelsystemen  
(*smartcards*)
- Verbetering verkeersveiligheid  
(*intelligente infrastructuur, voertuigen*)
- Betere informatie voor gebruikers en beheerders  
(*mobiliteitapps, calamiteiten, onderhoud*)



# De auto verandert ...

---

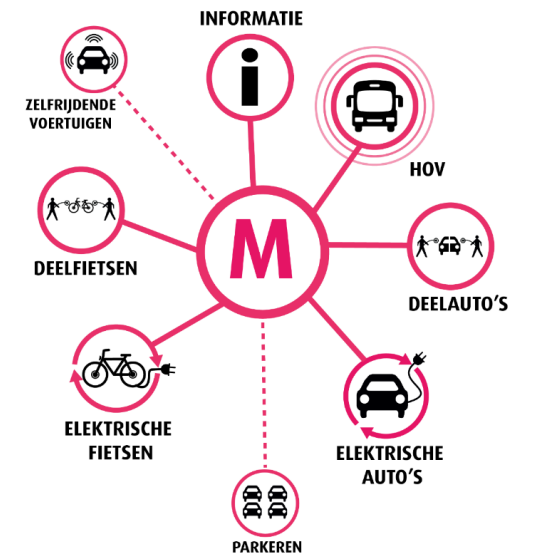
- **Elektrisch**
  - Meer publieke laadpalen
  - Lagere variabele autolasten
- **Zelfrijdend**
  - Afhankelijk van de omgeving/ infrastructuur
  - Niet in de stad
- **Deelmobiliteit: van bezit naar gebruik**
  - Doel: zakelijk, boodschappen, vakantie
  - Tweede of derde auto



# Mobiliteits-hubs (micro-hubs) in de wijken

---

- Electrisch laden,
- deelauto's,
- deelfietsen (bv cargo bikes, speed pedelec)
- Pick-up punt e-goederen
- Bij wijkcentrum of openbaar vervoer
- Aantrekkelijke locaties (sociale interactie)



# De fiets verandert ook!

---

- Hogere snelheden
- Ook nieuwe vormen van (deel-) mobiliteit (bv steps)
- Meer snelheidsverschillen op het fietspad
- Meer cargo- bikes
- Andere Eisen aan stallingen



"The Vehicle Formerly Known As Bicycle"

Auto, fiets of OV?

# Gezondheid: het belang van fietsen

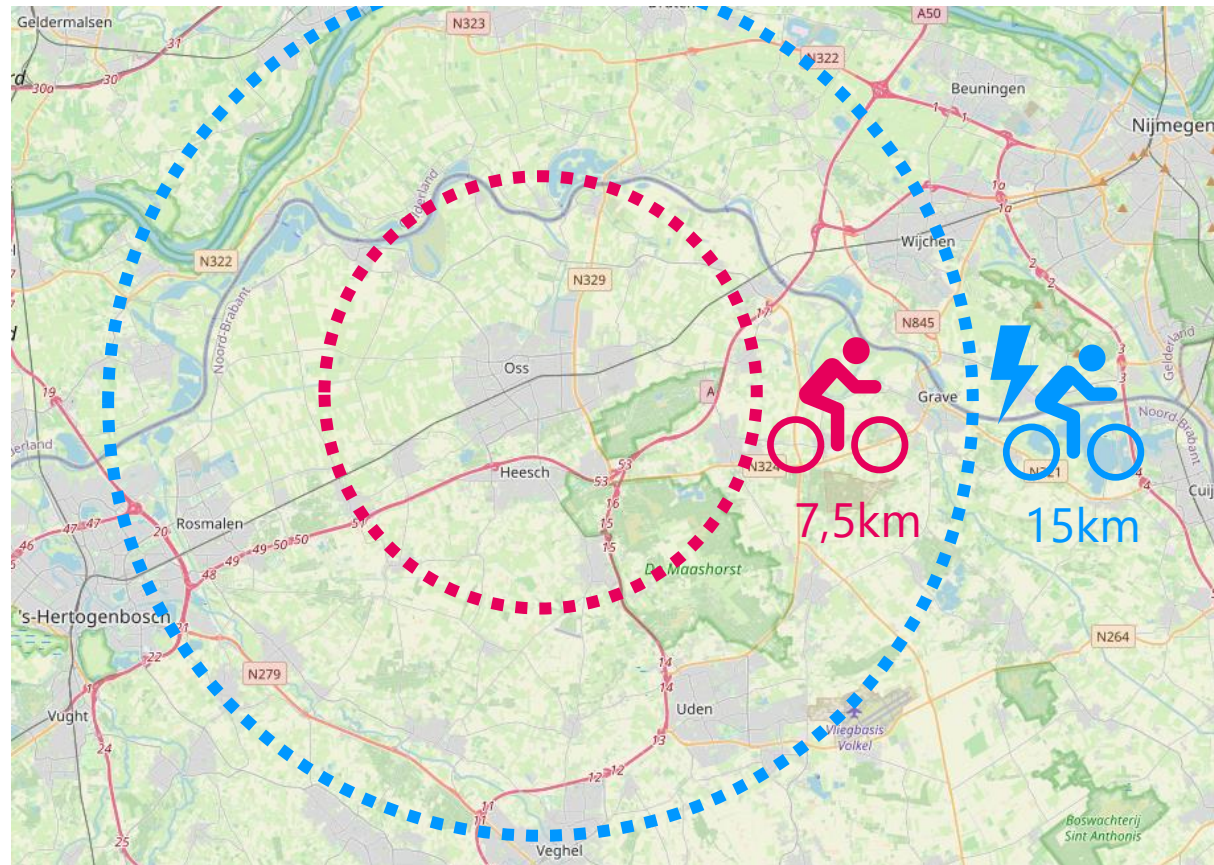
---

Effecten op gezondheid van regelmatig fietsen (Univ.Utrecht):

- + 250 dagen langer leven
- 2 dagen minder door hoger ongevalsrisico
- 10 dagen minder door luchtkwaliteit
- + sociale interactie maakt gelukkiger



# Fiets heeft grote potentie voor Oss!



# Zeker in samenhang met OV

- Versterken fiets- en wandelroutes naar stations en belangrijke bushaltes
- Ligging van stations optimaliseren in relatie tot omgeving
- Ook andere vormen van (deel-) mobiliteit
- Ontwikkeling van 'mobility hubs'



# Groeiend belang van beleving

---

- Belevingseconomie
- Aantrekkelijkheid en beleving als economische succesfactoren
- Consumenten blijven langer en komen vaker terug
- Groei recreatie, evenementen en toerisme
- Belang van kwaliteit en identiteit ("placemaking")



Den Haag, Grote Marktstraat, 1985



Den Haag, Grote Marktstraat, 2020

# Beleving = kwaliteit openbare ruimte

---

- Vastgoedwaarde: aantrekkelijkheid
- Klimaatadaptiviteit vergroot belevingswaarde: meer groen en water
- Ook aantrekkelijker voor fiets en voetganger

Dus:

Welke ruimte is voor wegverkeer noodzakelijk?



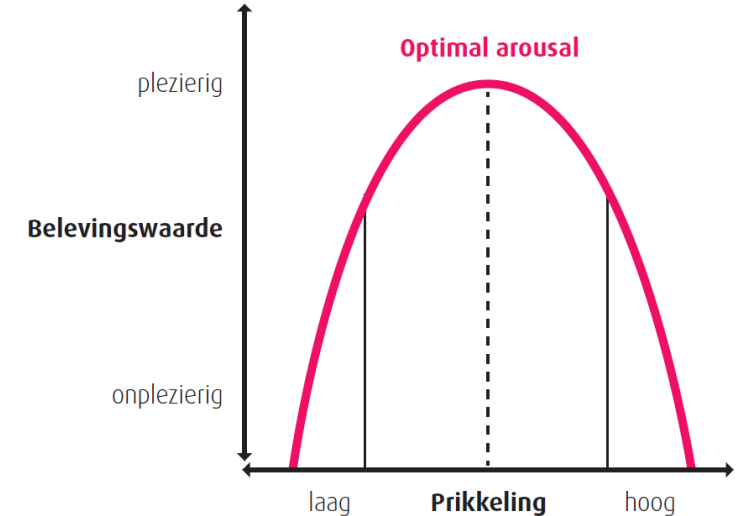
# klimaatbestendig inrichten openbare ruimte

- Maatregelen tegen droogtestress, hittestress en wateroverlast
- Meer groen (vasthouden water, schaduw)
- Ruimte voor open water
- Vergroten stedelijke biodiversiteit (bermbeheer)
- Materiaalgebruik wegen (van asfalt naar klinkers)



# Beleving is ook goed sturingsinstrument

- Tijdsbeleving wordt langer bij verveling of stress
- Tijd gaat gevoelsmatig snel bij optimale prikkeling
- Fietzers verkiezen aangename route boven snelle maar saaie route
- Inrichting mobiliteitssysteem kan reistijdbeleving worden geminimaliseerd
- Dit kan direct effect hebben op routekeuze en vervoerswijzekeuze



# Saaie routes duren lang



**Afwisselend ritje lijkt veel korter**

## Fietser kiest leuke route

door Gijsbert Termaat

**UTRECHT, zaterdag**  
Fietzers zijn liever een paar minuten langer onderweg via een comfortabele en aantrekkelijke route dan dat ze dat doen via een veel sneller maar saai traject.

Een afwisselende fietstocht duurt voor het gevoel van de reizigers namelijk veel korter dan een monotoon ritje, ook al is dat in werkelijkheid niet het geval.

Dat stelt Mark van Hagen van de Nederlandse Spoorwegen, die onderzoek deed naar reistijdbeleving van reizigers. Samen met verkeerskundig adviesbureau Goudappel Coffeng keek Van Hagen naar de keuze van fietsers en het blijkt dat snelle routes vrijwel niet worden gebruikt.

Daarom moeten planologen en verkeerskundigen van gemeenten en provincies anders gaan denken bij de aanleg van fietstracés, menen de onderzoekers. „Dus niet meer alleen van snelste routes om van A naar B te komen, maar juist proberen aangename fietsroutes te creëren en die mogen dan ook best wat langer zijn”, verklaarde Bas Govers van Goudappel Coffeng.

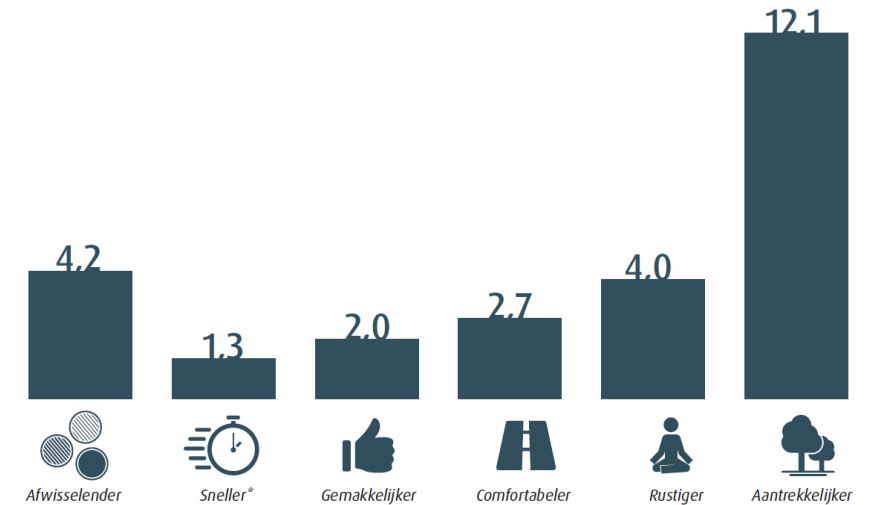
### Klok

Reistijden zijn een belangrijke reden voor mensen om voor een bepaalde manier van vervoer of route te kiezen. Goudappel Coffeng heeft de reiziger onderzocht. Als we niet op de klok kijken, hebben we echt geen flauw idee of we nu vijf of tien minuten onderweg zijn.

In Leiden en Utrecht is het onderzoek omarmd en gaan planologen ermee aan de slag. „Ook bij de aanleg van P+R, fietsenstallingen en ov-stations moet daar rekening mee worden gehouden”, meende Van Hagen.

# Aantrekkelijkheid is meest belangrijk!

- Aantrekkelijkheid weegt voor fietsers zwaarder dan bijvoorbeeld snelheid en comfort
- Fietsers kiezen dus vaker een aantrekkelijke route



# Hoe speel je in op mobiliteitstrends?

---

- Zonering in beleid: ABC gebieden
- Sturen op gedrag: van kunnen naar willen fietsen
- Het nieuwe 30
- Ketenmobiliteit en mobiliteitshubs, Versterken van relatie fiets en openbaar vervoer

# A, B en C-gebieden



# A, B en C-gebieden

---



kwaliteit openbare ruimte centraal, prioriteit voor voetgangers en fietsers, max. 5000 motorvoertuigen per uur, alleen bestemmingsverkeer, geen verkeerslichten



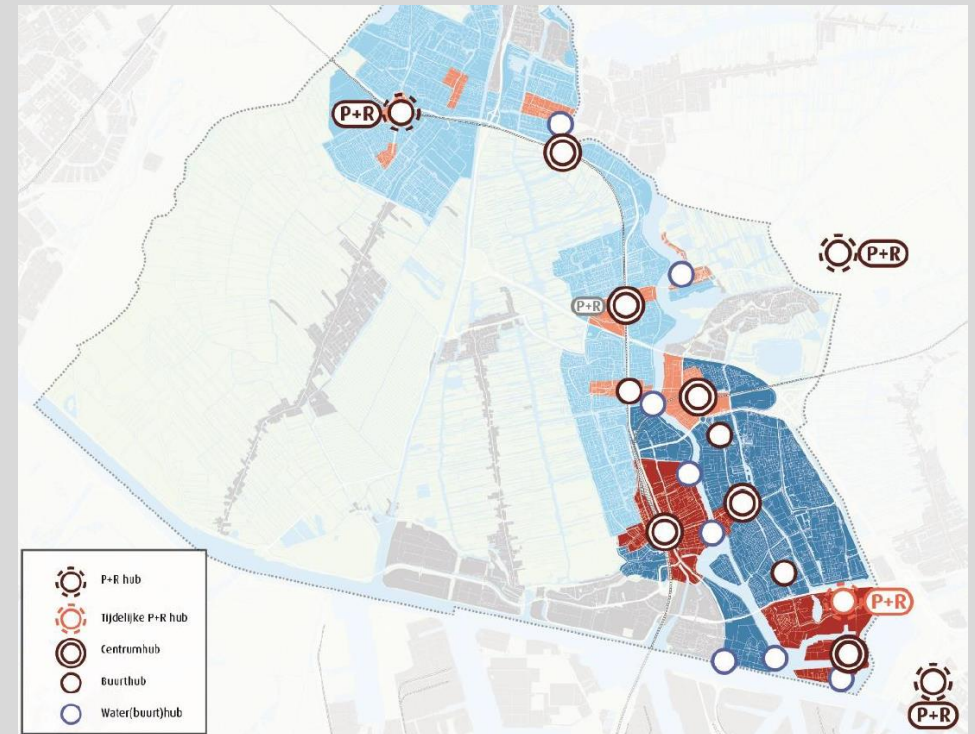
Ruimtelijke continuïteit, functiemix, aandacht voor eigen karakter van wegen, straten, pleinen, balans tussen modaliteiten, max 15.000 mtvtg, gebundelde structuren voor fiets, auto en OV



Gebiedskwaliteit centraal, scheiding van ruimtelijke functies wonen, werken, recreatie, gescheiden verkeersstructuren voor auto, fiets en OV.

# Zaans mobiliteitsplan 2040

- Zonerings
- Dynamisch in de tijd in verband met ontwikkelgebieden
- Per zone een gedifferentieerd mobiliteitsbeleid
  - Parkeerbeleid (oa parkeernormen)
  - Toegang tot deelmobiliteit (mobility hubs)
  - Principes inrichting (kwaliteit openbare ruimte)



# Het versterken van centrumgebieden (A-gebieden)

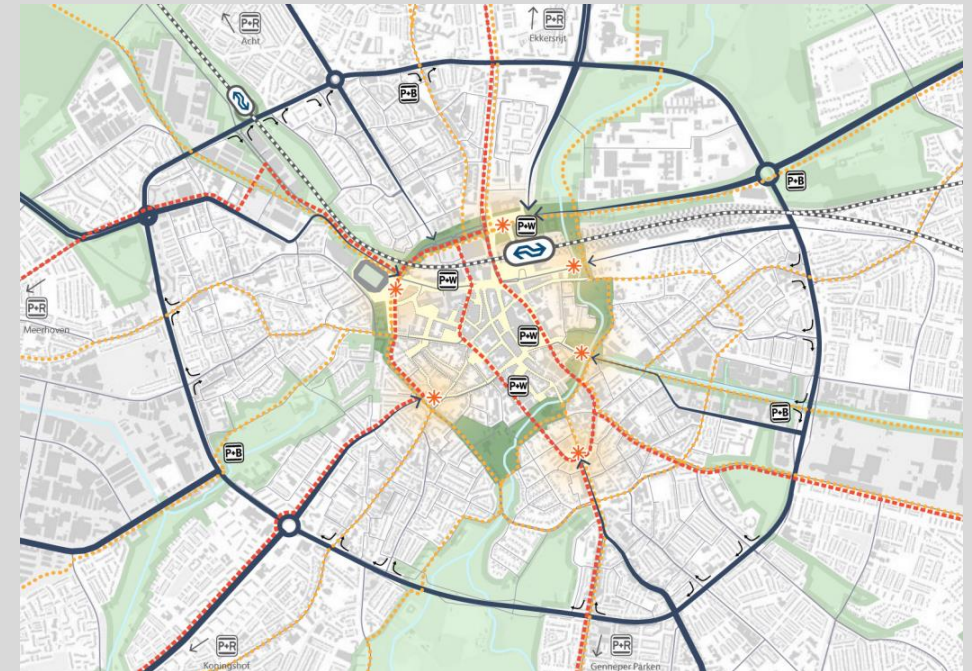
---

- Ruimtelijk verdichten (wonen, voorzieningen, werkgelegenheid)
- De potentie van de stationsomgeving benutten
- Een samenhangende A-zone: kwaliteit openbare ruimte centraal
- Sturen op levendigheid ('the place to be')
- Meer menging van verkeer (auto te gast)
- Auto is welkom, maar meer gebundeld parkeren en heldere aanrijroutes
- Kwalitatief hoogwaardige parkeervoorzieningen



# Ontwikkelperspectief 2040 Centrum Eindhoven

- 20.000 nieuwe woningen binnen de Ring
- Mobiliteitstransitie noodzakelijk
- Bundelen op beperkt aantal invalsroutes + faciliteren bezoekersparkeren
- Vermijden niet-bestemmingsverkeer
- Herinrichting hoofdwegen centrum (vergroenen)
- Ambitieuze parkeerstrategie

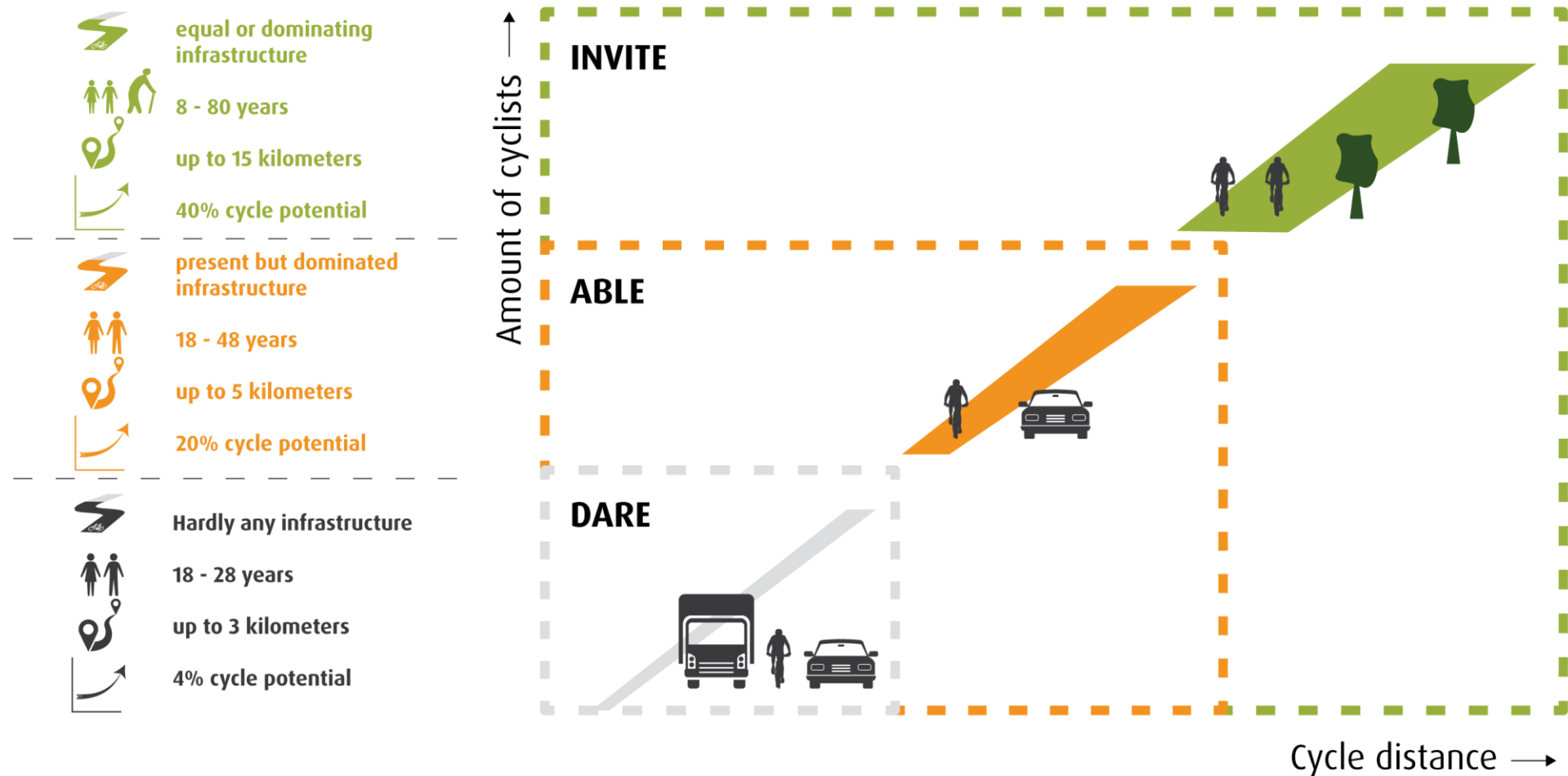


# Netwerkvisie 2040 Tilburg

- Nieuw stadsplein (Koningsplein)
- Bestaande Cityring geeft overlast
- 25.000 nieuwe woningen
- Aanpassen hoofdwegenstructuur
- Ruimte voor meer groen in de stad



# Sturen op gedrag: van kunnen naar willen



# van 'kunnen' naar 'willen' in Enschede

---



# De inrichting stuurt het gedrag!

- Transformatie parkeerring naar groene 'fietssingel' in Utrecht
- Gem. snelheid van auto van 43 km/h naar 32 km/h
- 50% meer fietsers per dag (6.400)
- 30% minder auto's per dag (4.100)



# Het “nieuwe 30”

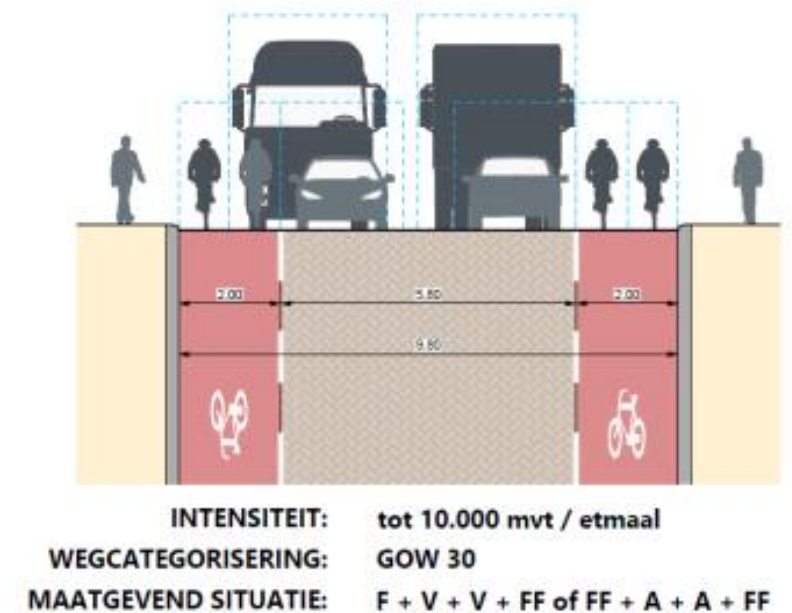
- 30 km/u binnen de bebouwde kom, tenzij...

Vanwege

- Verkeersveiligheid
- Ruimte voor verstedelijking
- Meer ruimte voor groen
- Luchtkwaliteit en geluid
- Duurzaamheid

Vraagt om heldere visie op hoofdwegennetstructuur

- Nieuw wegtype: GOW30



# Gouda kiest voor leefbare en aantrekkelijke stad

- Gouda omarmt als een van de voorlopers op grote schaal Het Nieuwe 30
- Een groot aantal wegen binnen de bebouwde kom wordt aangepast van 50 naar 30 km/u met een bijpassende inrichting
- De lagere snelheid en nieuwe inrichting verbetert de aantrekkelijkheid en veiligheid om te lopen en te fietsen



# Van Ostadeplein Utrecht

---

