

Aan alle raadsleden

E-mail gemeente@oss.nl
www.oss.nl

Postbus 5
5340 BA Oss

Wilt u bij uw reactie de
datum van deze brief en
ons kenmerk vermelden?

Datum	Ons kenmerk	Behandeld door	Aantal bijlagen
6 september 2022		Ewout Fennis	1
Onderwerp			
Opinienota Mobiliteitsplan Oss			

Welke vraag stellen we de raad?

Een reactie te geven op de Opinienota Mobiliteitsplan Oss aan de hand van de volgende vragen:

- 1. In welke mate deelt u de noodzaak voor het actualiseren van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid in de richting van duurzame mobiliteit met meer ruimte voor fietser, voetganger en openbaar vervoer?*
- 2. Wat is uw opvatting over de inhoudelijke doelen en richtinggevende uitspraken in de opinienota Fase 1 – Basis leggen?*
Hulpvragen daarbij zijn:
 - In hoeverre herkent u zich in de doelen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid?*
 - Zijn de richtinggevende uitspraken volledig of wilt u hieraan iets toe voegen?*
 - Welke van de richtinggevende uitspraken vindt u het meest belangrijk? (top 3)*

Wat is de aanleiding?

De wens van actualisering van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid heeft meerdere aanleidingen:

- Het huidige mobiliteitsbeleid dateert uit 2009 (mobiliteitsvisie) en 2011 (mobiliteitsplan). Dit beleid is verouderd, vooral omdat het ermee samenhangende beleid voor ruimtelijke ordening, milieu en sociale beleidsvelden inmiddels is geactualiseerd.
- Komend jaar wordt gewerkt aan een gemeentelijke omgevingsvisie. Ter voorbereiding hiervan zijn inmiddels enkele ruimtelijke deelvisies gemaakt, onder andere voor stedelijk

gebied Oss-Berghem. Gelet op het integrale karakter van een omgevingsvisie is het gewenst dat de input vanuit alle beleidsterreinen zo actueel mogelijk is.

- De verstedelijkingsopgave in de spoorzone en in Amstelveen zullen een groot aantal nieuwe bewoners in de stad opleveren en daarmee voor meer verkeersbewegingen zorgen. De gevolgen voor de infrastructuur voor fiets en auto moeten opnieuw in beeld gebracht worden.
- De spoorlijn door Oss begint door de vele gelijkvloerse overwegen een steeds knellender barrière te worden voor de veiligheid, leefbaarheid en ontwikkeling van de stad. Wij willen in gesprek met onze partners, zoals provincie, ProRail en NS, om gezamenlijk aan een oplossing te werken. Een goed beeld van de betekenis van de overwegen in de hoofdstructuur van het mobiliteitsnetwerk is daarvoor relevant. Een actuele visie daarop gaat ons helpen.
- Er zal bekeken moeten worden of het huidige mobiliteitsbeleid nog goed aansluit bij actuele maatschappelijke opgaven, zoals op het gebied van klimaat, milieu, leefbaarheid, volkshuisvesting en sociale inclusiviteit (Global Goals).

Welk resultaat willen we bereiken?

We zorgen voor een toekomstbestendige infrastructuur die economische- en demografische groei mogelijk maakt en uitnodigt tot het gebruik van duurzame mobiliteit.

Toelichting vraag 1

In welke mate deelt u de noodzaak voor het actualiseren van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid in de richting van duurzame mobiliteit met meer ruimte voor fietser, voetganger en openbaar vervoer?

Nieuwe maatschappelijke doelen voor onder andere klimaatverandering, een leefbare samenleving en de verstedelijkingsopgave vragen om een update van het gemeentelijke mobiliteitsbeleid. Hierbij kan gedacht worden aan een mobiliteitstransitie naar duurzame mobiliteit met meer ruimte voor fietser, voetganger en het openbaar vervoer.

Maar zijn we daar in gemeente Oss ook aan toe? Wat past bij de gemeente die wij in 2030/2035 willen zijn? Aan de ene kant zijn er argumenten waarom de mobiliteitstransitie zou moeten worden verankerd in nieuw beleid. Aan de andere kant zijn er ook kanttekeningen bij te plaatsen.

Argumenten voor mobiliteitsbeleid met groter accent op duurzame mobiliteit:

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.

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. De mobiliteitstransitie hangt samen met andere transitie, 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.

1.3 Mobiliteitsbeleid kan bijdragen 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.

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. Aangezien op deze samenhangende beleidsterreinen inmiddels nieuw beleid is ontwikkeld ligt het voor de hand het mobiliteitsbeleid eveneens te vernieuwen en hierop aan te passen. Tevens heeft de mobiliteitswereld de afgelopen 10 jaar ook niet stil gestaan. Nieuwe trends, nieuwe vervoermiddelen en nieuwe vervoersconcepten dragen bij aan de noodzaak van actualisatie van het beleid.

Kanttekeningen bij mobiliteitsbeleid met groter accent op duurzame mobiliteit

2.1 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.

Overigens speelt dit breder in de samenleving waar omwille van toekomstbestendig klimaat-, energie-, water- en stikstofbeleid aanpassing van een aantal oude gewoontes onvermijdelijk zal zijn.

2.2 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. Via de Programmabegroting zullen wij een indicatie geven van de mogelijk gewenste investeringen. Daarnaast willen voor de uitvoering van het beleid meer ook meer gebruik maken van subsidiemogelijkheden bij Rijk en provincie.

Toelichting vraag 2

Wat is uw opvatting over de inhoudelijke doelen en richtinggevende uitspraken in de Opinienota Fase 1 –basis leggen?

Hulpvragen daarbij zijn:

- *In hoeverre herkent u zich in de doelen voor het toekomstige mobiliteitsbeleid?*
- *Zijn de richtinggevende uitspraken volledig of wilt u hieraan iets toe voegen?*
- *Welke van de richtinggevende uitspraken vindt u het meest belangrijk? (top 3)*

Samen met Bureau Goudappel hebben wij een notitie gemaakt (Opinienota Fase 1 –basis leggen, bijgevoegd) waarin mogelijke doelen van mobiliteitsbeleid worden uiteengezet in diverse richtinggevende uitspraken. Deze zijn opgenomen in pagina 11 tot en met 18 van de Opinienota Fase 1 – basis leggen. De vraag is hoe raadsleden aankijken naar de doelen en de richtinggevende uitspraken die in de notitie zijn opgenomen.

Wat is het vervolg?

De uitkomsten van het debat in de opiniecommissie willen wij meenemen in een op te stellen Koersdocument Mobiliteit. Hierin zullen niet alleen de beleidsprincipes worden beschreven maar komen ook de keuzes aan de orde wat betreft de hoofdstructuur voor auto en fiets en de beoogde parkeernormen.

Volledigheidshalve schetsen wij drie fases waarin wij het mobiliteitsbeleid willen actualiseren:

1 De basis leggen: Opinienota Mobiliteit

Beschrijven van actuele trends en ontwikkelingen op gebied van mobiliteit en de doelen waaraan mobiliteitsbeleid kan bijdragen. Wat willen we met het beleid bereiken? Het debat in de opiniecommissie van 29 september kan worden gezien als afsluitende onderdeel van deze fase.

2 Koersdocument Mobiliteit

Vastleggen van leidende principes van het beleid en keuzes voor de hoofdstructuren voor fiets, auto en openbaar vervoer. De principes van beleid gelden voor de hele gemeente maar het zwaartepunt ligt in het stedelijke gebied. Beoogde parkeernormen in nieuwe stedelijke ontwikkelingen maken ook onderdeel daarvan uit. In deze fase komt onder andere de gewenste ontsluitingsstructuur voor de Spoorzone en voor Amstelvein aan de orde. Streven is om dit koersdocument in april 2023 op te leveren. Een besluit hierover kan dan voor het zomerreces van 2023 plaatsvinden.

3 Mobiliteitsprogramma

Vertaling naar de maatregelen die nodig zijn om tot de beoogde mobiliteitsstructuur te komen. Ook komen andere onderdelen van het beleid aan bod, zoals verkeersveiligheid en parkeren. De beoogde financiering van de uitvoering is integraal onderdeel van het programma. Streven is om het programma in het eerste kwartaal van 2024 op te leveren

Communicatie

Komende maanden willen wij bij de ontwikkeling van het Koersdocument het gesprek opzoeken met de maatschappelijke partijen, organisaties en wijk- en dorpsraden. De vorm waarin dat zal plaatsvinden werken wij uit in het plan van aanpak voor het Koersdocument.

Bijlage

- Mobiliteitsplan Opinionota - Trends mobiliteit

Samenvatting (korte inhoud)

Gemeente Oss wil het gemeentelijke mobiliteitsbeleid actualiseren omdat de verstedelijkingsopgave in de Spoorzone vraagt om toekomstbestendige inrichting van de infrastructuur. Ook de doelen van de Global Goals moeten hierin een plaats krijgen. Als eerste stap zijn mogelijke doelen en acties voor dit nieuwe beleid beschreven in een opinienota Mobiliteit. De opinienota wordt besproken in de opiniecommissie Ruimte. Hieruit moet duidelijk worden of binnen de gemeenteraad draagvlak bestaat voor nieuw beleid met een groter accent voor duurzame mobiliteit met meer ruimte voor fiets, voetganger en openbaar vervoer.

Aan de hand van de uitkomsten uit dit debat wordt in de volgende fase wordt gewerkt aan een Koersdocument Mobiliteit. Hierin worden de uitgangspunten voor het mobiliteitsbeleid definitief vastgelegd, alsmede de hoofdkeuzes voor het auto-, fiets- en openbaar vervoernetwerk.