Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Oss

Van visie naar actie

Gemeente Oss

COLOFON

Titel	Uitvoeringsprogramma Mobiliteit Oss
Opgesteld door	gemeente Oss, afdeling Leefomgeving, Wonen en Economie, team Mobiliteit, XTNT, Annemieke Putters
Datum publicatie	5 maart 2025
Foto's	gemeente Oss
Kaartmateriaal	Goudappel B.V.

INHOUDSOPGAVE

1. Inleiding **4**

1.1 Waarom een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit? 4

1.2 Doel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit 4

1.3 Leeswijzer 5

2. Aan de slag **6**

2.1 Overzichtskaart 6

2.2 Overkoepelende projecten die bijdragen aan meerdere doelstellingen 8

2.3 Projecten die bijdragen aan het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte 10

2.4 Projecten die bijdragen aan een toegankelijk Oss voor iedereen 12

2.5 Projecten die bijdragen aan het verduurzamen van mobiliteit 14

2.6 Projecten die bijdragen aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat 15

2.7 Projecten die bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid en terugdringen van de hinder 16

2.8 Planning en looptijd van de projecten 17

2.9 Financiële paragraaf 20

3. Monitoring **21**

1. INLEIDING

1.1 Waarom een Uitvoeringsprogramma Mobiliteit?

Net als veel andere gemeenten staat Oss voor een aantal flinke opgaven. Zo is er grote behoefte aan betaalbare woonruimte: de ambitie is om tot 2040 ca. 8.500 nieuwe woningen te realiseren. Vooral voor een- en tweepersoonshuishoudens en met name in de binnenstad en het gebied nabij het spoor. Het gaat niet alleen om de woningen, maar ook om het werken aan vitale, duurzame en aantrekkelijke wijken en kernen, waar het prettig verblijven is. Het kunnen realiseren van deze opgaven vraagt iets van de inrichting van de stad en de rol van het verkeer daarin. Meer woningen betekent meer mensen en dus meer verkeersbewegingen. Met de juiste ingrepen kan de Osse infrastructuur bijdragen aan een prettige leefomgeving. Goede keuzes op gebied van mobiliteit zorgen voor meer kwaliteit in onze leefomgeving. Voor een leefbare en bereikbare stad in de toekomst moeten we op een andere manier kijken naar de inrichting ervan en bereid zijn om keuzes te maken.

Een leefbare, uitnodigende en bereikbare (binnen)stad vraagt om een betere bereikbaarheid met de fiets. Het vraagt ook om meer en beter openbaar groen, waar mensen elkaar kunnen ontmoeten. De auto krijgt in de binnenstad een minder prominente rol, maar we blijven gastvrij voor het winkelend publiek van het centrum. In de hele gemeente willen we de kansen voor de fietser en de voetganger optimaal benutten. We moeten daarvoor ook belangrijke keuzes maken over het spoor en dat landt in de Spooragenda.

De manier waarop we onze stad inrichten gaat niet alleen over fysieke ingrepen, maar vooral ook om economische en sociale aspecten. Daarom is er voor de totstandkoming van dit programma gesproken met veel betrokkenen, waaronder inwoners, ondernemers, vervoersbedrijven, hulpdiensten en dorps/wijkraden.

1.2 Doel van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vertaalt de visie en doelstellingen uit de Koersnota Mobiliteit naar concrete acties en projecten. Het biedt een overzicht van 31 investeringen om Oss voor de toekomst leefbaar, veilig, aantrekkelijk, toegankelijk en bereikbaar te maken en te houden. De focus van het programma ligt op de periode 2025-2035. Het is een omvangrijk pakket waarmee we proberen zoveel mogelijk te bereiken binnen de beschikbare budgetten. De gemeente Oss wil met de Koersnota Mobiliteit een aantal belangrijke doelen realiseren, voor de huidige en de toekomstige inwoners. De vijf doelen van het vastgestelde mobiliteitsbeleid zijn:

Versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte
Vooral in het centrum en de spoorzone de openbare ruimte vergroenen en veraangenamen. Door de beschikbare ruimte meer te benutten voor bestemmingsverkeer en minder voor doorgaand verkeer kan ruimte worden gewonnen. Ruimte voor o.a. ontmoeting en groen.

Toegankelijk en bereikbaar voor iedereen
We streven ernaar dat basisvoorzieningen zoveel mogelijk op loop- en fietsafstand te bereiken zijn. Voorzieningen die niet voor iedereen binnen loop- en fietsafstand zijn, blijven bereikbaar met de auto.

Verduurzamen van de mobiliteit
Het gebruik van duurzame vervoersmiddelen bevorderen en stimuleren, onder meer door verbetering van het fietsroutenetwerk en versterking van het openbaar vervoer.

Versterken van het economisch vestigingsklimaat

Inzetten op het beter verbinden van Pivot Park met de stad, het verbeteren van de doorstroming op het hoofdwegennet en de bedrijventerreinen om de bereikbaarheid van economische kerngebieden te garanderen en waar mogelijk verbeteren.

Vergroten van de verkeersveiligheid en terugdringen van de hinder

Door het realiseren van meer ongelijkvloerse kruisingen en het beperken van conflicten tussen fietsers en (vracht)-autoverkeer vergroten we de verkeersveiligheid.

1.3 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 is genaamd 'aan de slag' en gaat in op de concrete projecten waar we de komende jaren aan werken. Het is niet zo dat alle 31 projecten in 2025 in de uitvoeringsfase zitten. Soms is het een actie op zichzelf om helderheid te krijgen wat naar de toekomst toe een goede ingreep zou kunnen zijn. Daarom zijn er ook een aantal acties opgenomen die gaan over een verkenning of een nadere uitwerking.

Er is een overzichtskaart opgenomen die een beeld geeft van de geografische verdeling van alle projecten. Daarnaast is de globale planning van de projecten opgenomen. Hoofdstuk 3 gaat in op hoe we de voortgang en effecten van de maatregelen volgen.

2. AAN DE SLAG

2.1 Overzichtskaart

Deze kaart geeft een overzicht van alle projecten die zijn opgenomen in het Uitvoerings-programma Mobiliteit. Op de volgende pagina's worden de projecten één voor één verder toegelicht.

Overkoepelend

1. Ontwerpkader weginrichting gemeente Oss
2. Herinrichten Heihoeksingel inclusief spooronderdoorgang
3. Uitwerken toekomstige inrichting Saal van Zwanenbergsingel tussen Euterpelaan en Julianasingel
4. Uitwerken aansluitingen toekomstige spoorwegkruisingen, waaronder Saal van Zwanenbergsingel
5. Opstellen wijkmobiliteitsplannen, startend in Schadewijk, Ruwaard, Ussen en centrum
6. Opstellen parkeerbeleid voor auto en fiets
7. Uitwerken toekomstige inrichting Euterpelaan-wethouder van Eschstraat

Versterken kwaliteit openbare ruimte

8. Herinrichten Raadhuislaan, Oostwal en Molenstraat
9. Realiseren fietsroute Amsteleind – centrum
10. Uitwerken scenario's voor realisatie fietsstraat Berghemseweg
11. Realiseren sluitende fietsring rond het centrum
12. Uitvoeren quick-wins voor de fietser
13. Inventariseren kwaliteit top-netwerk fiets

Toegankelijk en bereikbaar voor iedereen

14. Realiseren infrastructurele aanpassingen voor nieuwe busverbinding
15. Uitvoeren verbeteringen kwaliteit haltes en stations
16. Realiseren van 3 fietsenstallingen in het centrum
17. Veerverkeer over de Maas
18. Realiseren fietsroute F59
19. Realiseren fietspad Maaskade
20. Realiseren fiets- en voetgangerstunnel Ravenstein
21. Invoeren flexvervoer

Verduurzamen van de mobiliteit

22. Opstellen koers fiets 2040
23. Inventariseren kansrijke locaties deelmobiliteit

Versterken economisch vestigingsklimaat

24. Uitwerken aanpassingen kruispuntaansluiting Cereslaan – A59
25. Realiseren noordelijke ontsluitingsweg
26. Uitwerken aanpassingen onderliggend wegennet knooppunt Paalgraven
27. Vaststellen logistieke routes

Verkeersveiligheid vergroten

28. Uitwerken mogelijke verbeteringen doorstroming en veiligheid Julianasingel
29. Realiseren rotonde Gewandeweg - Huizenbeemdweg
30. Uitvoeren verkeersveiligheidsscan inclusief rotondes
31. Uitvoeren verkeersgedragscampagne en educatie

Maas
Station Ravenstein

Fietsnetwerk

OV netwerk

Autonetwerk

2.2 Overkoepelende projecten die bijdragen aan meerdere doelstellingen

1. **Ontwerpkader weginrichting gemeente Oss**
   Oss is als stad organisch gegroeid, waarin elk decennium bepaalde eisen heeft gesteld aan de leefomgeving. Van ruim baan voor de auto vanaf de jaren '60, tot de opening van station Oss-West in 1981 en de aanleg van de fietsstraat aan het begin van deze eeuw. Systeemingrepen die de leefomgeving veranderen. Richting de toekomst zijn nieuwe aanpassingen in de infrastructuur nodig. Enerzijds om een leefbare en aantrekkelijke stad te blijven en anderzijds door toenemende verkeersbewegingen vanwege de groei van de stad. Om te helpen bij het ontwerpen en herinrichten van wegen in Oss is een ontwerpkader opgesteld. Dit ontwerpkader is een hulpmiddel voor ontwerpers, beleidsmedewerkers en projectleiders die zich bezighouden met nieuwe of bestaande infrastructuur in Oss.

2. **Herinrichten Heihoeksingel inclusief spooronderdoorgang**
   De Heihoeksingel is een belangrijke ontsluitingsweg binnen Oss, maar de inrichting van de weg voldoet op dit moment niet aan de landelijke principes van Duurzaam Veilig en ook niet aan het Ontwerpkader Weginrichting. Daarom gaan we opnieuw inrichten, met vrijliggende fietspaden, een middenberm en gescheiden rijbanen. Ook zorgen we dat de weg goed en veilig oversteekbaar wordt. De Heihoeksingel gaat ook een rol spelen in de ontsluiting van de wijk Amsteleind en de spooronderdoorgang die daar zal worden gerealiseerd (zie ook de spooragenda). Daardoor heeft herinrichting prioriteit. Dit zullen we niet vanuit het gemeentehuis alleen bedenken, maar in samenspraak met bewoners, ondernemers en andere betrokkenen.

3. **Uitwerken toekomstige inrichting Saal van Zwanenbergsingel tussen Euterpelaan en Julianasingel**
   Het autoverkeer dat nu nog door de wijken rijdt verplaatst zich deels naar de toekomstige hoofdwegenstructuur die volgt uit de Koersnota. Hierdoor neemt het verkeer op sommige hoofdwegen toe, waaronder op de Saal van Zwanenbergsingel. We gaan in delen uitwerken hoe de toekomstige inrichting eruit gaat zien en we starten met het deel tussen de Euterpelaan en Julianasingel.

4. **Uitwerken aansluitingen toekomstige spoorwegkruisingen, waaronder Saal van Zwanenbergsingel**
   Om de overwegveiligheid te verbeteren worden op meerdere plekken in Oss ongelijkvloerse spoorwegkruisingen gerealiseerd, waaronder op de Saal van Zwanenbergsingel en de eerder genoemde Heihoeksingel. Nieuwe spoorwegkruisingen zullen aan moeten sluiten op het wegprofiel, zowel aan de noord- als aan de zuidzijde van het spoor.
   Als vanuit de spooragenda duidelijk is hoe de ongelijkvloerse spoorwegkruisingen eruit komen te zien, onderzoeken we hoe deze op het wegprofiel kunnen aansluiten.

5. **Opstellen mobiliteitsplan voor wijken en kernen**
   In alle wijken en kernen werken we een mobiliteitsplan uit. Daarin staat wat de Koersnota en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit betekent per wijk of kern. Ook kijken we naar de bereikbaarheid en toegankelijkheid van de voorzieningen (het 'kloppende hart'). Daarnaast inventariseren we of bewoners en organisaties wensen of suggesties voor het thema verkeer/ mobiliteit hebben. In 2025 starten we met het uitwerken van de mobiliteitsplannen in Ruwaard, Ussen, Schadewijk en centrum. Vanaf 2026 volgen de andere wijken en kernen en er zal tijdig worden gecommuniceerd welke gebieden er na de eerste vier kunnen worden opgepakt. Het Mobiliteitsplan Berghem volgt in ieder geval na de eerste vier, onder andere vanwege de voorgenomen realisatie van het zwembad. De doorstroming op de N329 is daarbij een aandachtspunt.

6. Opstellen parkeerbeleid voor auto en fiets

Willen we de stad voor de toekomst leefbaar, gastvrij en bereikbaar houden, dan moeten we ook goed kijken naar hoe en waar we parkeren mogelijk maken in de binnenstad. Daarom zijn we op dit moment bezig met het opstellen van een nieuw parkeerbeleid. We zetten onder meer in op uitbreiding van bewaakte fietsenstallingen en het bundelen van bezoekersparkeren aan de rand van het centrum. Hiermee creëren we ruimte voor onder andere vergroening, maar geven we ook perspectief waar bewoners en bezoekers van het centrum kunnen parkeren.

7. Uitwerken toekomstige inrichting Euterpelaan-Wethouder van Eschstraat

Het autoverkeer dat nu nog door de wijken rijdt verplaatst zich deels naar de toekomstige hoofdwegenstructuur die volgt uit de Koersnota. Hierdoor neemt het verkeer op sommige hoofdwegen toe. Op andere neemt het verkeer wegen juist af, doordat er maatregelen worden genomen.

Voor de inrichting van het tracé Euterpelaan - Wethouder van Eschstraat is relevant hoe de toekomstige spoorwegkruisingen eruit gaan zien, onder meer van de Molenstraat, Kortfoortstraat, Saal van Zwanenbergsingel en Braakstraat / Gerbrandystraat. Verder is relevant dat er richting de toekomst veel ontwikkelingen zijn op het Euterpepark en op het Golfbadterrein. Voor de Wethouder van Eschstraat geldt dat de brandweerkazerne er gevestigd is, de fietsstraat ermee kruist en dat er kansen liggen om een betere verbinding met Pivot park te maken. Veel aanleiding om de toekomstige inrichting van deze belangrijke as goed uit te werken.

2.3 Projecten die bijdragen aan het versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte

8. Herinrichten Raadhuislaan, Oostwal en Molenstraat

We willen blijvend inzetten op een aantrekkelijk en uitnodigend stadscentrum, met meer ruimte voor groen en ontmoeting. De Raadhuislaan, Oostwal en Molenstraat veranderen van doorgaande autowegen met veel verharding, naar rustigere en groenere straten. We zorgen voor comfortabele en veilige voorzieningen voor fietsers en voetgangers en een goede oversteekbaarheid.

9. Realiseren fietsroute Amsteleind - centrum

Aan de westzijde van Oss verrijst de komende jaren de nieuwe wijk Amsteleind met circa 3.000 woningen. Vanwege de compacte opzet van Oss ligt ook deze nieuwe wijk op relatief korte afstand van station Oss-West, het centrum en het Intercity (IC)- c.q. centraal station (15 minuten fietsen). We realiseren een nieuwe fietsroute tussen Amsteleind en het centrum. Gedeeltelijk een bestaande route, maar die moet op onderdelen worden aangepast en er moet een aantal knelpunten worden aangepakt. Hiermee versterken we de verbinding tussen het centrum en deze nieuwe woonwijk.

10. Uitwerken scenario's voor realisatie fietsstraat Berghemseweg

De Berghemseweg in Schadewijk is nu nog een veelgebruikte doorgaande route door de wijk, maar we willen het doorgaande autoverkeer meer via de singels leiden. De Berghemseweg willen we inrichten als fietsstraat, waarbij de auto te gast is. Dit versterkt de leefbaarheid van de wijk. Daarnaast vormt de weg als directe verbinding tussen het Osse centrum en Berghem een goede aanvulling op het fietsnetwerk van de stad. Een doorgaande route herinrichten heeft impact op de verkeerscirculatie in de wijk en daarom starten we met het maken van scenario's, samen met de gebruikers in Schadewijk, de inwoners en organisaties. We kijken hierbij ook naar de situatie die op de Osseweg ontstaat in verband met de voorgenomen aanleg van een nieuw zwembad.

11. Realiseren sluitende fietsring rond het centrum

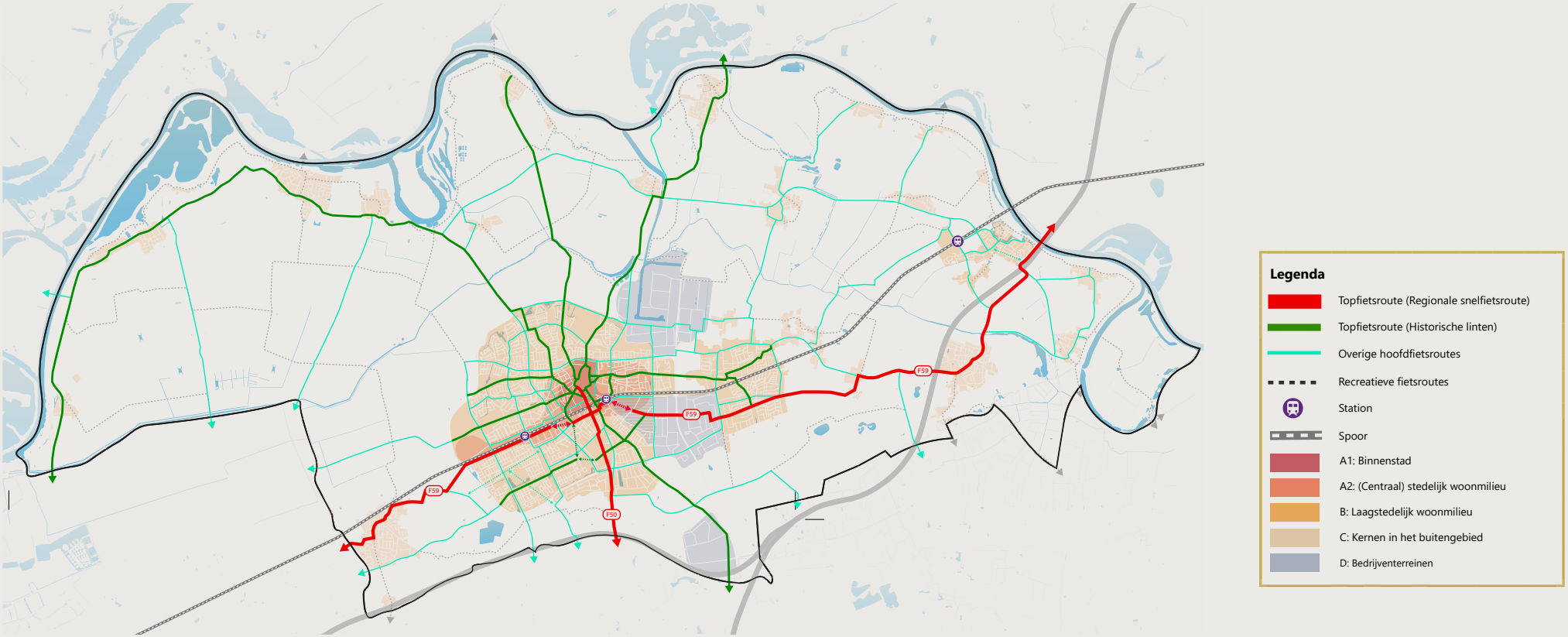
Het centrum van Oss is het hart van de stad. We werken er hard aan om het centrum aantrekkelijk, levendig en toekomstbesteding te houden. Sterker nog, dat willen we verbeteren. Daar hoort bij dat het centrum goed bereikbaar is en dat de inrichting herkenbaar is, juist ook voor de fietser en de voetganger. Vanuit de Koers Stadshart en de ontwikkeling van het Walkwartier is al gestart met de aanleg van een ring van rood asfalt rondom het centrum. Door ook het laatste stuk, van de Eikenboomgaard tot aan de Korenstraat, op dezelfde wijze in te richten zorgen we ervoor dat de fietsring rond het centrum sluitend wordt gemaakt.

12. Uitvoeren quick wins voor de fietser

De komende jaren wil de gemeente de fiets een prominentere rol geven in het verkeersbeeld van Oss. Op de korte termijn starten we met het aanpakken van een aantal kleine knelpunten om het fietsnetwerk te verbeteren. Denk aan vervaagde belijning, verlichting, onduidelijke bebording of onveilige fietspaaltjes. Eind 2024 heeft de gemeente al een inventarisatie gedaan naar deze kleine knelpunten met behulp van het burgerpanel en verschillende gebiedsregisseurs. Nu starten we de uitvoering.

13. Inventariseren kwaliteit top-netwerk fiets

Het top-netwerk fiets bestaat uit de veel gebruikte en belangrijke hoofdfietsroutes tussen wijken, kernen en belangrijke bestemmingen in Oss. De fietspaden die onderdeel uitmaken van het top-netwerk zijn van een bijzondere kwaliteit en 'nodigen uit' om te fietsen. Een aantal van deze routes wordt al aangepakt (zie nummer 9-10-19). Voor de rest van het top-netwerk fiets inventariseren we de komende jaren waar en op welke punten richting de toekomst verbeteringen nodig zijn. We gebruiken hiervoor het ontwerpkader weginrichting.



2.4 Projecten die bijdragen aan een toegankelijk Oss voor iedereen

14. Realiseren infrastructurele aanpassingen voor nieuwe busverbinding

De gemeente zet zich in voor een kwaliteitssprong van het openbaar vervoer van en naar Eindhoven (via Uden/Veghel). Dit doen we samen met de provincie in de vorm van het zogenoemde Bus Rapid Transit (BRT). Voor deze nieuwe snelle busverbinding verleggen we de huidige HOV-bushalte naar de zuidkant van station Oss. Dat levert tijdswinst op, omdat de bussen niet meer hoeven te wachten voor de spoorwegovergang. Daarnaast realiseren we een BRT-halte tussen Kantsingel-Zuid en Vorstengrafdonk voor een betere OV-ontsluiting van het zuidoosten van Oss. Ook passen we de rotonde Kantsingel-Gasstraat Oost aan zodat deze geschikt is voor het busverkeer. De bereikbaarheid van Oss met het openbaar vervoer wordt met de komst van deze snelle busverbinding versterkt. Met de BRT wordt de reistijd vanuit Oss naar Eindhoven flink vermindert. Naar verwachting gaat de BRT rijden vanaf 2032 (halverwege de OV-concessie 2027-2039).

15. Uitvoeren verbeteringen kwaliteit haltes en stations

We willen niet alleen de OV-verbindingen versterken, maar ook de kwaliteit van de haltes en stations. Daarom voeren we een kwaliteitscheck uit: we onderzoeken of de haltes en stations schoon, toegankelijk en (sociaal) veilig zijn en verbeteren dit waar nodig. Ook is er aandacht voor inclusiviteit, bijvoorbeeld met een zitplaats bij een halte waar mogelijk en goede verlichting. Naast de kwaliteitscheck is er budget gereserveerd voor de uitvoering van verbeteringen.

16. Realiseren van 3 fietsenstallingen in het centrum

De gemeente wil de fiets een prominentere rol geven en dat betekent dat we ook werk maken van goede en veilige fietsstallingsmogelijkheden. We realiseren op korte termijn een bewaakte fietsenstalling op parkeerterrein Koornstraat en we verkennen mogelijke locaties aan de andere kant van het centrum (nabij Eikenboomgaard) voor een bewaakte stalling. Daarnaast realiseren we een bewaakte stalling op het TBL-terrein. Deze stalling komt in de plaats van de bestaande stalling aan de Oostwal. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit draagt financieel bij aan de realisatie van stallingen. De jaarlijkse exploitatie van bewaakte stallingen wordt meegenomen in het parkeerbeleid.

17. Veerverkeer over de Maas

We vinden het belangrijk om het veerverkeer over de Maas te behouden. Voor scholieren en werknemers is het een belangrijke verbinding die ook veel wordt gebruikt door recreanten. De komende jaren ondersteunt de gemeente Stichting Maasveren om ervoor te zorgen dat het veerverkeer over de Maas als onderdeel van het lokale en regionale netwerk behouden blijft.

18. Realiseren fietsroute F59

We trekken de provinciale doorfietsroute F59 (Geffen-Oss) binnen Oss door via het Euterpepark, zodat een ontbrekende schakel wordt toegevoegd tot aan het station. Daarnaast realiseren we een doorfietsroute van Oss naar Wijchen, als aansluiting op de fietsroute Wijchen-Nijmegen. Dit doen we in samenwerking met de gemeente Wijchen en de provincies Noord-Brabant en Gelderland.

19. Realiseren fietspad Maaskade

Op de Maaskade rijdt veel (zwaar) vrachtverkeer van en naar het bedrijventerrein Elzenburg. Fietsers zitten daar momenteel op dezelfde rijbaan. Realisatie van een vrij liggend fietspad op de Maaskade vergroot de verkeersveiligheid en bevordert ook de doorstroming voor het vrachtverkeer. Het bedrijventerrein en de kringloopwinkel wordt daarmee beter bereikbaar voor fietsers en de kans op conflicten tussen vrachtverkeer en fietsers wordt kleiner. Parallel aan de havenvisie kijken we naar de veiligheid in het havengebied.

20. Realiseren fiets- en voetgangerstunnel Ravenstein

We realiseren een fiets- en voetgangerstunnel onder het spoor bij station Ravenstein. Rondom station Ravenstein wordt eind 2025 gestart met de bouw van ruim 300 nieuwe woningen: het Stationskwartier. De nieuwe fiets- en voetgangerstunnel biedt een veilige verbinding tussen de verschillende delen van het Stationskwartier. Daarnaast wordt een ontbrekende schakel in het fietsnetwerk opgevuld en de verbinding zo versterkt.

21. Invoeren flexvervoer

Als aanvulling op het openbaar vervoer, waaronder ook de bestaande buurtbusverbindingen, biedt de provincie Noord-Brabant flexvervoer aan (Bravoflex). Op haltes waar de bus wat minder vaak komt of plekken waar de bushalte (te) ver weg is, biedt Bravoflex uitkomst. Deze flexibele vervoersdienst brengt je naar de dichtstbijzijnde grotere OV-overstaphaltes, waar je verder kunt reizen met bus of trein. In 2025 zal er in samenspraak met de provincie en andere gemeenten in de regio verschillende haltes worden aangelegd in de kernen. Vanaf 2026 zal Bravoflex in onze regio beschikbaar zijn.

2.5 Projecten die bijdragen aan het verduurzamen van mobiliteit

22. Opstellen Koers Fiets 2040

We gaan werken aan een 'Koers Fiets 2040'. De koers bevat een overzicht van het fietsnetwerk van Oss en we leggen vast hoe we omgaan met fietsparkeren. Daarnaast beschrijft de koers welke gedragscampagnes en acties we de komende jaren inzetten om fietsen onder inwoners (forenzen en centrumbezoekers in het bijzonder) te stimuleren. Hiermee geven we op een positieve manier aandacht aan de fiets in onze gemeente. Het gaat daarin dus om meer dan de aanleg van fietspaden, het gaat er vooral ook om dat we meer mensen op de fiets krijgen.

23. Inventariseren kansrijke locaties deelmobiliteit

We inventariseren of er kansrijke locaties zijn om (vormen van) deelmobiliteit aan te bieden, zoals deelauto's of deelfietsen. We benutten daarvoor vooral de huidige dynamiek met veel woningbouwprojecten in de Osse spoorzone. Daar kunnen ontwikkelende partijen baat hebben bij de inzet van deelmobiliteit. We denken mee met deze marktpartijen en zijn indien nodig bereid om met pilots te verkennen of dit voor Oss een aanvulling kan zijn op de reeds bekende vormen van mobiliteit.

2.6 Projecten die bijdragen aan het versterken van het economisch vestigingsklimaat

24. Uitwerken aanpassingen kruispuntaansluiting Cereslaan - A59

We voorzien dat het kruispunt van de Cereslaan met de A59 in de toekomst niet meer voldoende capaciteit heeft voor alle verkeersstromen. Er is eerder al een onderzoek gedaan naar wat nodig is voor de verkeersafwikkeling van en naar bedrijventerrein Heesch-West. Maar met alle nieuwe ontwikkelingen, zoals - onder meer - woningbouw op locaties Amsteleind en Euterpepark, is aanvullend onderzoek nodig om te bepalen welke aanpassingen toekomstbestendig zijn. Bovendien ligt er een kans om het fietsnetwerk uit te breiden voor een veilige doorgaande fietsroute van station Oss-West via de Heihoeksingel naar Heesch en verder richting Heeswijk-Dinther.

25. Realiseren noordelijke ontsluitingsweg

Al langere tijd zijn er problemen met de doorstroming van het verkeer op de Singel 1940-1945. De bereikbaarheid van de noordelijke woonwijken in Oss staat daardoor onder druk. Om te zorgen voor een betere bereikbaarheid van Oss-Noord leggen we de noordelijke ontsluitingsweg aan tussen de N329 en de John F. Kennedybaan. Naast de ontsluitingsweg leggen we een vrij liggend fietspad aan. Daarnaast zorgen we op een aantal plekken voor goede oversteekplaatsen voor voetgangers.

26. Uitwerken aanpassingen onderliggend wegennet knooppunt Paalgraven

We zien dat er, met name in de spits, files ontstaan rondom knooppunt Paalgraven. Om de capaciteit, maar ook de veiligheid op het onderliggend wegennet te verbeteren, zijn aanpassingen nodig. Dit was onderdeel van het project verbreding A50, maar dat project is vanwege de stikstofcrisis gepauzeerd. De provincie Noord-Brabant probeert nu om het onderzoek naar knooppunt Paalgraven uit het project van de A50 te halen. In mei 2025 is hierover meer duidelijkheid. Als dat lukt kunnen we een onderzoek opstarten en maatregelen nemen. We doen dit in samenwerking met het Rijk, provincie Noord-Brabant en de gemeente Bernheze.

27. Vaststellen logistieke routes

Naast personenauto's en fietsers rijden er ook zware voertuigen door Oss, zoals landbouwvoertuigen en beladen vrachtwagens. Goederenvervoer is voor de hele gemeente belangrijk. Niet alleen voor de bedrijventerreinen, maar ook voor de bevoorrading van winkels in de binnenstad. Op dit moment is hiervoor in onze gemeente nog niets vastgelegd. Gezien actuele trends en ontwikkelingen (zoals gemeenten die bijvoorbeeld zero-emissie zones instellen) en voorziene aanpassingen aan de infrastructuur is het goed om hier wel bij stil te staan. Het gaat onder meer om het vaststellen wat logische routes voor het vracht- en landbouwverkeer zijn en welke maatregelen veiligheid of efficiëntie kunnen vergroten. We doen dit in samenspraak met de sector zelf. We inventariseren daarbij ook welke behoeften er zijn rondom elektrisch laden voor zware voertuigen.

2.7 Projecten die bijdragen aan het vergroten van de verkeersveiligheid en terugdringen van de hinder

28. Uitwerken mogelijke verbeteringen doorstroming en veiligheid Julianasingel

De Julianasingel is één van de hoofdwegen waar de oversteekbaarheid voor fietsers en voetgangers een aandachtspunt is. Daarnaast wordt het steeds drukker met autoverkeer op de Julianasingel en is het van belang dat de doorstroming goed blijft. We onderzoeken welke mogelijkheden er zijn voor een ongelijkvloerse verbinding voor fietsers en voetgangers op de kruising met de Nieuwe Hescheweg (zoals een fietstunnel- of brug). We zullen daarvoor uiteraard samenwerken met de gemeente Bernheze. Ook kijken we wat ervoor nodig is om de oversteekbaarheid voor fietsers te verbeteren op de kruising met de Docfalaan en de Meidoornlaan.

29. Realiseren rotonde Gewandeweg - Huizenbeemdweg

We realiseren een rotonde op de kruising Gewandeweg - Huizenbeemdweg om de verkeersveiligheid te verbeteren. Er gebeuren op dit kruispunt relatief veel ongelukken. Daarnaast zal het verkeer op deze wegen de komende jaren naar verwachting toenemen vanwege de ontwikkeling van de wijk Amsteleind en de ontwikkeling van flexwoningen op locatie Gewandeweg.

30. Uitvoeren verkeersveiligheidsscan inclusief rotondes

De gemeente wil onveilige verkeerssituaties doelgericht aanpakken. Conflicten tussen fietsers en (vracht-)autoverkeer moeten worden beperkt. We voeren een verkeersveiligheidsscan uit om onveilige verkeerssituaties op te sporen. We onderzoeken daarbij in ieder geval naar (kruisingen op) de N329. Ook onderzoeken we in samenwerking met het SWOV (Instituut voor Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) de veiligheid van fietsers en voetgangers op een aantal rotondes in Oss. Op basis van de verkeersveiligheidsscan kunnen we vaststellen welke verkeerssituaties en locaties als eerste aangepakt moeten worden. Er is budget om naar aanleiding van de scan maatregelen uit te voeren. Parallel aan de havenvisie kijken we naar de veiligheid in het havengebied.

31. Uitvoeren verkeersgedragscampagne en educatie

In verschillende projecten (nummers 2, 13, 19, 20) doen we fysieke ingrepen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Maar we zien ook dat gedrag en educatie op het gebied van verkeers- veiligheid belangrijk is. We richten ons hier met name op kwetsbare verkeersdeelnemers, waaronder kinderen, tieners en ouderen. Samen met onder andere scholen in de gemeente gaan we op zoek naar passende campagnes gericht op verkeersveiligheid. We inventariseren daarbij ook welke rol toezicht en handhaving kan spelen in zulke campagnes. Ook blijven we goed kijken naar actuele ontwikkelingen, zoals de invloed van Artificial Intelligence en andere innovaties die de mobiliteit en het gedrag van mensen in de toekomst kunnen veranderen.

2.8 Planning en looptijd van de projecten

Deze tabel geeft een overzicht van de planning van de projecten die zijn opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Dit uitvoeringsprogramma heeft een globale looptijd van 10 jaar, met uitvoering van projecten in de periode 2025-2035. Hiermee wordt flink geïnvesteerd in een toekomstbestendige infrastructuur voor de gemeente Oss waarbij we de hoofdstructuren voor voetganger, fietser, auto en OV versterken. Deze netwerken Overkoepelend en structuren zijn nooit 'af', en er zullen in de toekomst nieuwe kansen of mogelijkheden ontstaan waar we opnieuw op zullen schakelen. Uiteraard leggen we de verbinding met het Integraal UitvoeringsProgramma (IUP) om waar mogelijk ook werk met werk te kunnen maken. Het is dus niet zo dat als een weg of kruispunt nu niet in dit programma terugkomt dat dit betekent dat hier geen investeringen kunnen plaatsvinden.

Overkoepelend	2025-2026	2027-2030	Na 2030
1. Ontwerpkader weginrichting gemeente Oss	x		
2. Herinrichten Heihoeksingel inclusief spooronderdoorgang		x	x
3. Uitwerken toekomstige inrichting Saal van Zwanenbergsingel tussen Euterpelaan en Julianasingel	x		
4. Uitwerken aansluitingen toekomstige spoorwegkruisingen, waaronder Saal van Zwanenbergsingel		x	
5. Opstellen wijkmobiliteitsplannen, startend in Schadewijk, Ruwaard, Ussen en centrum	x	x	
6. Opstellen parkeerbeleid voor auto en fiets	x		
7. Uitwerken toekomstige inrichting Euterpelaan-wethouder van Eschstraat		x	

Versterken kwaliteit openbare ruimte	2025-2026	2027-2030	Na 2030
8. Herinrichten Raadhuislaan, Oostwal en Molenstraat	x	x	x
9. Realiseren fietsroute Amsteleind - centrum		x	
10. Uitwerken scenario's voor realisatie fietsstraat Berghemseweg	x		
11. Realiseren sluitende fietsring rond het centrum	x		
12. Uitvoeren quick wins voor de fietser	x		
13. Inventariseren kwaliteit top-netwerk fiets		x	

Toegankelijk en bereikbaar voor iedereen	2025-2026	2027-2030	Na 2030
14. Realiseren infrastructurele aanpassingen voor nieuwe busverbinding	x	x	
15. Uitvoeren verbeteringen kwaliteit haltes en stations	x		
16. Realiseren van 3 fietsenstallingen in het centrum	x	x	
17. Veerverkeer over de Maas	x	x	x
18. Realiseren fietsroute F59		x	
19. Realiseren fietspad Maaskade	x		
20. Realiseren fiets- en voetgangerstunnel Ravenstein		x	x
21. Invoeren flexvervoer	x		

Verduurzamen van de mobiliteit	2025-2026	2027-2030	Na 2030
22. Opstellen koers fiets 2040	x		
23. Inventariseren kansrijke locaties deelmobiliteit	x	x	

Versterken economisch vestigingsklimaat	2025-2026	2027-2030	Na 2030
24. Uitwerken aanpassingen kruispuntaansluiting Cereslaan - A59	x		
25. Realiseren noordelijke ontsluitingsweg	x	x	
26. Uitwerken aanpassingen onderliggend wegennet knooppunt Paalgraven	x		
27. Vaststellen logistieke routes	x		

Verkeersveiligheid vergroten	2025-2026	2027-2030	Na 2030
28. Uitwerken mogelijke verbeteringen doorstroming en veiligheid Julianasingel	x		
29. Realiseren rotonde Gewandeweg - Huizenbeemdweg	x		
30. Uitvoeren verkeersveiligheidsscan inclusief rotondes	x	x	
31. Uitvoeren verkeersgedragscampagne en educatie	x	x	x

2.9 Financiële paragraaf

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

Om tot prioritering van de maatregelen te kunnen komen is in veel gevallen gewerkt met kostenramingen. Wanneer een project daadwerkelijk in de uitvoeringsfase komt zal er uiteraard op de gebruikelijke wijze tot besluitvorming worden gekomen. We zullen op de gebruikelijke wijze via de Programmaevaluatie, Kadernota en Programmabegroting rapporteren over de stand van zaken van projecten en over behaalde resultaten.

3. MONITORING

Met dit Uitvoeringsprogramma Mobiliteit wordt invulling gegeven aan de doelstellingen uit de Koersnota Mobiliteit. Voor diverse activiteiten zullen we specifiek monitoren in hoeverre het in de praktijk leidt tot verbetering:

Tellingen autoverkeer

We tellen het autoverkeer in Oss. We verkennen of we op logische plekken (tijdelijke) tellussen kunnen leggen om beter te monitoren waar veel of juist weinig passerend verkeer is. Daarnaast actualiseren we het periodiek verkeersmodel. Met deze tellingen kunnen we verschillen waarnemen naar aanleiding van uitgevoerde projecten.

Tellingen fietsverkeer

Op een aantal belangrijke fietsroutes zorgen we voor tellingen van het aantal fietsers. Hiermee krijgen we inzicht in het aantal fietsers dat gebruik van maakt van bepaalde routes, waaronder de nieuwe fietsroute van Amsteleind naar het centrum.

Parkeerdruk (auto en fiets)

We voeren periodiek parkeerdrukonderzoek uit, om de bezetting van de parkeerplaatsen te achterhalen. Ook monitoren we het gebruik van de parkeergarages. Voor de fiets monitoren we het aantal kaartjes dat bij de fietsenstallingen wordt verstrekt. Hiermee krijgen we inzicht in de parkeerdruk in de verschillende stallingen. Ook kunnen we hieruit opmaken of meer mensen de fiets stallen in de Osse stallingen.

Openbare ruimte

We bevragen het burgerpanel na bijvoorbeeld de herinrichting van de Oostwal of Molenstraat om te achterhalen of inwoners vinden dat de kwaliteit van de openbare ruimte is verbeterd ten opzichte van de oude situatie.

Verkeersveiligheid

Wat betreft verkeersveiligheid monitoren we het aantal ongevallen dat plaatsvindt. Ook monitoren we de subjectieve verkeersveiligheid. Na ingrepen zoals de realisatie van een rotonde op de Gewandeweg of maatregelen die we nemen naar aanleiding van de verkeersveiligheidsscan houden we een enquête om te achterhalen of de beleving is verbeterd.

Openbaar vervoer

We monitoren het aantal instappers van de openbaar vervoersdiensten in Oss, waaronder de wijkbus, de buurtbus, het flexvervoer en de BRT. Daarnaast voeren we een reizigers-tevredenheidsonderzoek uit om te monitoren hoe Osse inwoners het openbaar vervoer beoordelen. We doen dit in samenwerking met de vervoersdiensten.

Daarnaast stellen wij de gemeenteraad elk jaar met een raadsinformatiebrief op de hoogte over de voortgang van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Daar rapporteren we onder andere over welke verkeersgedragscampagnes er worden gestart of wat de resultaten zijn van een verkeersveiligheidsscan. Ook wordt er uiteraard gerapporteerd via de gebruikelijke weg van de Kadernota en Programmabegroting.

Gemeente Oss