Datum

3 december 2025

Onderwerp

Beleidsnota fiets

Aantal bijlagen

2

Wat adviseert het college te besluiten?

1. *De beleidsnota Koers Fiets vast te stellen.*
2. *Het mobiliteitsplan fiets uit 2011 in te trekken.*
3. *Een bedrag van €250.000 beschikbaar te stellen voor de uitvoering van de werkgeversaanpak en de campagne Kort ritje? Da's zo gefietst! in de komende vijf jaar. De dekking vindt plaats uit de reserve mobiliteit en de verantwoording verloopt via de MARAP.*
4. *Een plan uit te werken voor verlichting op hoofdfietsroutes in het buitengebied. De financiële consequenties hiervan worden integraal afgewogen bij de Programmabegroting 2027–2029.*

Wat is de aanleiding voor dit advies?
In april 2025 is het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vastgesteld. Daarin zijn de concrete projecten benoemd die bijdragen aan de uitvoering van de Koersnota Mobiliteit Oss 2040. Eén van de ambities uit deze koersnota is het versterken van de positie van de fiets.

Om concrete invulling te geven aan deze ambitie is de Beleidsnota Koers Fiets opgesteld. Deze nota geeft de inhoudelijke kaders voor het fietsbeleid en beschrijft hoe de gemeente de komende jaren inzet op een veilig, aantrekkelijk en samenhangend fietsnetwerk. Daarnaast vormt de nota de basis voor de verdere uitwerking van fietsstimuleringsmaatregelen en voor keuzes bij nieuwe gebiedsontwikkelingen.

Met deze beleidsnota actualiseren we het bestaande fietsbeleid. Het vorige mobiliteitsplan fiets stamt uit 2011 en sluit niet meer aan bij de huidige ontwikkelingen en ambities op het gebied van mobiliteit, verstedelijking en duurzaamheid. De nota Fietsen in Oss brengt deze thema's samen in één samenhangende visie op de fiets in Oss.

Welk resultaat willen we bereiken?
Met deze beleidsnota willen we een duidelijke koers vaststellen voor het fietsbeleid in Oss. De nota vormt het inhoudelijke kader voor investeringen, inrichting en stimulering van het fietsgebruik in de komende jaren. Daarmee is deze nota een aanvulling op het Uitvoerings-programma Mobiliteit en een vervanging van het oude mobiliteitsplan fiets uit 2011.

We willen bereiken dat de fiets een vanzelfsprekende en veilige keuze wordt voor korte en middellange ritten. Dat vraagt om een goed verbonden netwerk van fietsroutes, veilige oversteekpunten, voldoende stallingsmogelijkheden en een aantrekkelijke omgeving. We geven de fietser de ruimte die nodig is om veilig, comfortabel en logisch door de stad te kunnen bewegen.

De nota beschrijft hoe we dit stap voor stap willen realiseren. We koppelen campagnes aan fysieke maatregelen en monitoren de effecten van ons beleid. Dat lijkt vanzelfsprekend maar dat doen we nu in beperkte mate. Zo werken we aan een gezonde, bereikbare en leefbare stad waarin de fiets een vanzelfsprekende plek heeft.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?
1.1 De fiets draagt bij aan een bereikbare, gezonde en leefbare stad
De fiets is een snel, betaalbaar en duurzaam vervoermiddel. Zeker in een compacte stad als Oss. Door fietsen te stimuleren, houden we Oss bereikbaar en verminderen we drukte,

uitstoot en geluidsoverlast. Meer fietsen betekent ook meer beweging, wat bijdraagt aan de gezondheid van inwoners. Voor kinderen en jongeren helpt het om verkeersinzicht te ontwikkelen en veilig gedrag aan te leren.

1.2 Hiermee kunnen we de doelen uit de Koersnota Mobiliteit realiseren.
De beleidsnota fietsen in Oss bouwt voort op eerder vastgesteld beleid, zoals de Koersnota Mobiliteit (2023) en het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (2025). Daarmee zorgen we voor een logische lijn in het gemeentelijke mobiliteitsbeleid en voorkomen we versnippering. De ambities en maatregelen sluiten aan op de projecten en prioriteiten die al gepland zijn.

1.3 We verhogen de verkeersveiligheid door betere infrastructuur.
Veilige, overzichtelijke en comfortabele fietsroutes verkleinen de kans op ongevallen. Investeren in fietsinfrastructuur is daarmee niet alleen een mobiliteitsmaatregel, maar ook een preventieve maatregel voor verkeersveiligheid.

1.4 De nota zorgt voor structurele monitoring en evaluatie.
Met deze nota leggen we de basis voor een structurele manier van meten, evalueren en rapporteren. Niet alleen bij nieuwe ontwikkelingen, maar juist ook met betrekking tot het gebruik van bestaande fietsroutes. Zo kunnen we de effecten van het fietsbeleid en de campagnes beter volgen, tijdig bijsturen en de raad periodiek informeren via de raadsinformatiebrief over het uitvoeringsprogramma mobiliteit. Daarbij wordt ook aandacht besteed aan meldingen van sociale veiligheid, zodat we inzicht krijgen in zowel fysieke als sociale aspecten van de fietsroutes. Voorheen was er geen sprake van structurele monitoring.

3.1 Met de vaststelling van deze nota kunnen we gerichter investeren en beter prioriteren.
De vaststelling van de nota Koers Fiets geeft duidelijkheid over de prioriteiten voor de komende jaren. Zo kunnen middelen, zoals de €250.000 voor de werkgeversaanpak en de campagne *Kort ritje? Da's zo gefietst!*, gericht worden ingezet. Deze middelen worden benut om inwoners te stimuleren vaker de fiets te pakken, zowel voor woon-werkverkeer als voor korte ritten binnen de stad. Daarmee versterken we het gebruik van de bestaande infrastructuur en vergroten we het effect van de fysieke maatregelen uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit. Een voorbeeld is gericht een campagne uitvoeren op het moment dat we een nieuwe fietsenstalling in het centrum openen.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

1.1 Niet alle maatregelen zijn op korte termijn uitvoerbaar.
Sommige ambities hangen samen met grote gebiedsontwikkelingen of onderhoudsprojecten en kunnen daardoor pas op langere termijn worden gerealiseerd. Dat vraagt om een realistische planning en jaarlijkse prioritering.

1.2 Beschikbare middelen zijn beperkt.
Hoewel er budget is gereserveerd voor fietsstimulering, zijn niet alle maatregelen financieel gedekt. Bij nieuwe maatregelen of extra wensen is aanvullende financiering nodig, bijvoorbeeld via de Programmabegroting of externe subsidies.

1.3 Er zijn ook andere locaties waar investeringen wenselijk zijn.
De stad en de kernen zijn continu in ontwikkeling. Er zijn altijd argumenten te bedenken om ook andere fietspaden, oversteken of routes aan te pakken. Het budget is echter eindig. Aanvullende maatregelen uit de wijk- en kernmobiliteitsplannen kunnen later nog worden toegevoegd. Zodra deze plannen zijn uitgewerkt, wordt hiervoor een apart voorstel aan de raad voorgelegd.

1.4 Verkeersveiligheid vraagt soms om extra aandacht voor maaien.
Het maaibeleid van Oss is gericht op ecologisch beheer, met minder maaien en meer ruimte voor biodiversiteit. Voor fietsroutes blijft verkeersveiligheid echter leidend. Fietspaden moeten vrij zijn van overhangend gras, begroeiing en andere obstakels. In veel gevallen past dit binnen het bestaande maaibeleid. Soms kan het nodig zijn een berm een extra keer te maaien om de zichtbaarheid en veiligheid te behouden. Per locatie maken we een zorgvuldige afweging tussen verkeersveiligheid en ecologie.

1.5 De effecten van stimuleringscampagnes zijn moeilijk meetbaar
Het effect van acties die fietsgebruik stimuleren is lastig direct aan te tonen, omdat gedragsverandering tijd kost en afhangt van persoonlijke omstandigheden. Toch zijn deze acties belangrijk. Ze zorgen dat nieuwe fietspaden en stallingen ook echt worden gebruikt en dragen bij aan een gezonde en goed bereikbare stad. We werken hierbij samen op nationaal en regionaal niveau, zodat we één herkenbare boodschap uitdragen en zoveel mogelijk inwoners bereiken.

4.1 Gaat mogelijk in tegen het huidige openbare verlichtingsbeleid
Het huidige beleid voor openbare verlichting is terughoudend met verlichting buiten de bebouwde kom, onder andere om lichtvervuiling en energieverbruik te beperken. De

voorgestelde planuitwerking voor verlichting langs fietsroutes vraagt daarom om een zorgvuldige integrale afweging van verschillende belangen.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

De uitvoering van het fietsbeleid vindt plaats binnen de bestaande financiële kaders van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit. Een groot deel van de maatregelen is al financieel afgedekt. Andere onderdelen worden bij de actualisatie van het uitvoeringsprogramma of in de Programmabegroting 2027–2029 integraal afgewogen.

1. Uitvoeringsprogramma Mobiliteit

De volgende maatregelen zijn opgenomen en gedekt binnen het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit:

- Quick wins voor fietsers (€250.000) – kleinschalige verbeteringen zoals veiliger oversteken, het verwijderen van obstakels en het verbeteren van markeringen.
- Verbeteringen bij haltes en stations (€250.000) – betere overstappunten tussen fiets en openbaar vervoer.
- Verkeersveiligheidsscan (€150.000) – onderzoek naar veiliger fietsroutes en rotondes.
- Monitoring en metingen (€250.000) – structureel inzicht in gebruik, beleving en kwaliteit van het fietsnetwerk.
- Investeringen in fietsinfrastructuur en fietsparkeren (o.a. uitbreiding F59, fietsverbinding Oss–Wijchen, verbeteren stallingen bij stations, fietspad Maaskade, bewaakte fietsenstallingen toevoegen in het centrum) – dekking zal via een separaat raadsvoorstel worden voorgelegd op het moment dat de maatregelen uitvoeringsgereed zijn, dekkingsbron is de reserve mobiliteit.

2. Uitbreiding openingstijden fietsenstalling TBL en nieuwe fietsbeugels centrum

De uitbreiding van de openingstijden van de fietsenstalling bij het TBL en het plaatsen van nieuwe fietsbeugels in het centrum worden bekostigd uit de verhoging van de parkeertarieven (beleidsnota parkeren 2025). Voor de uitbreiding van de openingstijden van de fietsenstalling bij het TBL is een afzonderlijk voorstel in voorbereiding.

3. Extra maatregelen ten laste van de reserve mobiliteit

Naast het uitvoeringsprogramma wordt voorgesteld om de volgende maatregel te dekken uit de reserve mobiliteit:

• Werkgeversaanpak en deelname aan ‘Kort ritje? Da’s zo gefietst!’ (€250.000 voor vijf jaar).

Voor de komende vijf jaar is €50.000 per jaar nodig. Dit bedrag bestaat uit:

- €20.000 per jaar voor deelname aan *Kort ritje? Da's zo gefietst*. Dit bedrag is nodig voor deelname aan de landelijke campagne en de lokale uitwerking daarvan. Het gaat om communicatie, herkenbare acties in de stad, winacties en materialen. Waar mogelijk werken we samen met het Centrummanagement en winkeliers. De acties koppelen we aan infrastructurele mijlpalen, zoals de opening van nieuwe stallingen of een nieuwe fietsstraat, zodat de zichtbaarheid en het effect zo groot mogelijk zijn.
- €30.000 per jaar voor de werkgeversaanpak. Dit omvat onder andere de bijdrage aan de B7 (€20.000) en de regionale campagne binnen het RNOB (€5.000).
  Het resterende €5.000 per jaar wordt gebruikt om lokale acties te ondersteunen in samenwerking met bedrijven, bedrijventerreinen en parkmanagementorganisaties.

4. Programmabegroting 2027–2029

Onderstaande maatregelen worden in 2026 voorbereid en bij de Programmabegroting 2027–2029 integraal afgewogen:

- Verlichting langs hoofdfietsroutes in het buitengebied; kan deels afwijken van het huidige openbare verlichtingsbeleid.
- Vaker maaien of snoeien bij fietspaden; interne afstemming is nodig om te bepalen of dit leidt tot extra kosten of dat het binnen het bestaande beheerbudget kan worden uitgevoerd, rekening houdend met de balans tussen verkeersveiligheid en ecologisch beheer.

b. Communicatie

Over de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit wordt via de reguliere kanalen van de gemeente Oss gecommuniceerd. Na besluitvorming worden betrokkenen geïnformeerd als een van de fietsprojecten daar aanleiding toe geeft.

De nota vormt het inhoudelijke kader voor toekomstige communicatie over fietsprojecten en -campagnes. Waar mogelijk koppelen we communicatie aan zichtbare verbeteringen in de openbare ruimte, zoals nieuwe fietspaden en stallingen.

c. Uitvoering

Er is veel variatie in de fiets projecten die voortkomen uit de beleidsnota Koers Fiets en het uitvoeringsprogramma mobiliteit. Soms zijn het activiteiten die de gemeente zelfstandig kan uitvoeren. In andere gevallen is het een brede samenwerking met diverse partners.

d. Overlegd met

LWE
IBOR
RO
Communicatie
MM
IBOR
Vastgoed
Projectenbureau
F&C

De nota Koers Fiets borduurt voort op eerder vastgestelde beleidskaders zoals de Koersnota Mobiliteit, het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit en het parkeerbeleid. Bij de totstandkoming van die stukken is uitgebreid gesproken met externe partijen, waaronder dorps- en wijkraden, onderwijsinstellingen, vervoerders, ondernemersvertegenwoordigers en belangenorganisaties.

Samenvatting
De gemeente Oss wil het fietsgebruik door inwoners en bezoekers stimuleren. Dat is goed voor bereikbaarheid, gezondheid en leefbaarheid. Deze nota laat zien hoe we de komende jaren investeren in veilige fietsroutes, goede stallingsplekken en fietsstimulering.
De raad wordt gevraagd de nota vast te stellen, €250.000 vrij te maken voor campagnes die fietsgebruik bevorderen, en een plan uit te werken voor verlichting langs hoofdfietsroutes buiten de bebouwde kom. Zo zorgen we voor een toekomst waarin de fiets een vanzelfsprekende keuze is voor korte en middellange ritten in en rond Oss.