

Mobiliteitsplan Oss 2020

Bereikbaar, Leefbaar en Verkeersveilig



Inhoudsopgave

Inleiding

Mobiliteitsvisie “Balans in beweging”: de doelstellingen

Andere beleidsvelden

- Verkenning Strategie Wonen Oss 2030
- Visie Dynamisch Stadscentrum
- Visie Openbare Ruimte
- Duurzaam Oss

Oss 2020: bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig

Wegen

- Huidige situatie
- Situatie 2020
- Verdieping: Intern – extern – doorgaand verkeer, verdeling vervoerwijzen en CO2 -productie
- Stroom-ontsluiten-verblijven: visie op de hoofdwegenstructuur
- Effecten van de nieuwe hoofdwegenstructuur
- Knelpunten en dilemma's bij nieuwe hoofdwegenstructuur

Fiets

- Fietsnetwerk
- Stallingen
- Aanpak fietsdiefstal
- Innovaties

Openbaar vervoer

- Stadsdienst
- Streeklijnen
- Trein

Confrontatie structuren wegen-fiets-openbaar vervoer

Gedrag

- Verkeersvoorlichting, handhaving en educatie
- Mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement

Nawoord

Colofon

Uitgave oktober 2011

Vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van 19 mei 2011

Redactie: Stadsbeleid, afdeling Leefomgeving, Wonen en Economie

Vormgeving & Druk: reprografie gemeente Oss

Inleiding

In juni 2009 is de mobiliteitsvisie “Balans in beweging” door de gemeenteraad vastgesteld. Het centrale doel van de mobiliteitsvisie is het in balans brengen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente Oss, nu en in de toekomst. Om deze balans te kunnen bereiken wil de gemeente de inwoners een optimale keuze kunnen bieden tussen de verschillende vervoerswijzen (trein, bus, auto, fiets, wandelen). Om de inwoners te verleiden om vaker voor de fiets of het openbaar vervoer te kiezen, is het van belang de onderlinge samenhang van de vervoerswijzen te verbeteren en efficiënte alternatieven te bieden voor de auto. De insteek hierbij is niet het ontmoedigen van de automobilist. De gemeente Oss wil de verschuiving juist bereiken door het gebruik van de fiets en openbaar vervoer te stimuleren. Deze vervoerswijzen moeten veilig, comfortabel en snel zijn.

Om dit doel te kunnen bereiken is een visie alleen niet voldoende. Er zullen maatregelen genomen moeten worden om dit doel te bereiken. Deze maatregelen zijn tweeledig:

- maatregelen gericht op de infrastructuur: aanpassingen aan het wegennet, de fietspaden en het openbaar-vervoernet.
- maatregelen gericht op gedrag: stimuleren van veilig verkeersgedrag en maatregelen gericht op de keuze van vervoerswijzen en het moment van verplaatsen.

Om te bepalen welke maatregelen nodig zijn is de visie uitgewerkt in vier deelplannen.

- “deelplan wegen”: hierin is de huidige en toekomstige verkeerssituatie (2020) in Oss geanalyseerd, rekening houdend met ruimtelijke ontwikkelingen. Vervolgens is op basis van deze analyse onderzocht waar maatregelen aan het wegennet nodig zijn om het gestelde doel te bereiken.
- “deelplan fiets”: hierin is het fietsroutenetwerk geactualiseerd en wordt aangegeven wat gedaan kan worden om het fietsgebruik in Oss te stimuleren
- “deelplan openbaar vervoer”: hierin zijn alternatieve mogelijkheden voor openbaar vervoer onderzocht.
- “deelplan gedrag”: hierin wordt ingegaan op ‘verkeersvoorlichting, educatie en handhaving’ en ‘mobiliteits- en vervoersmanagement’ en wordt aangegeven waar de gemeente Oss de komende jaren haar prioriteiten legt op dit gebied.

In deze nota “Oss 2020, bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig” zijn deze deelplannen samengebracht tot een integraal verkeers- en vervoersbeleid.

Deze nota kan niet los gezien worden van de deelplannen. De onderbouwing voor keuzes die in deze nota gemaakt worden is veelal terug te vinden in de deelplannen.

Proces van totstandkoming

De mobiliteitsvisie “Balans in beweging” is tot stand gekomen door samen met vertegenwoordigers van diverse (belangen)organisaties in verschillende bijeenkomsten en workshops te zoek naar een antwoord op de vraag: “Hoe bereikbaar, veilig en leefbaar moet Oss in 2020 zijn?”

In de uitwerking van de visie is vooral veel aandacht geweest voor het informeren van en klankborden met verschillende partijen omdat het een onderwerp is dat een brede groep raakt en erg leeft.

Zo zijn er twee podiumbijeenkomsten* gewijd aan de uitwerking van de visie. Eén podiumbijeenkomst ging over de verkeerstructuur en rondweg noord. De andere podiumbijeenkomst handelde over het onderzoek naar openbaar vervoer in Oss, de Fietsbalans die uitgevoerd is door de Fietsersbond en het fietsnetwerk van Oss. Voor de uitwerking van de fietsstructuur en vernieuwingen op fietsbeleid heeft nog een workshop plaatsgevonden waar samen met de belangenorganisaties is gesproken over de wijze waarop het gebruik van de fiets gestimuleerd kan worden. Allereerst is een workshop gehouden waarin een fietsstructuur ontworpen is, gedragsveranderingen onderkend zijn en innovaties opgezocht zijn. De uitkomsten van deze workshop zijn gebruikt om verder uit te werken en voorstellen te maken.

Er zijn twee externe klankbordgroepen opgericht: één voor het stedelijk gebied en één voor het buitengebied. Deze klankbordgroepen waren samengesteld uit wijk- en dorpraadsleden en daarin werd vooral getoetst of de tussenresultaten herkend werden en er werd getoetst of er draagvlak was voor de keuzes die gemaakt werden. De brede klankbordgroep met daarin vertegenwoordigers van diverse (belangen)organisaties, die ook haar licht heeft laten schijnen op de mobiliteitsvisie, heeft gediscussieerd over de voorgestelde verkeers- en vervoerstructuur en de mogelijke maatregelen op het gebied van gedrag.

Verder zijn de betrokkenen gedurende dit proces met nieuwsbrieven op de hoogte gehouden van de tussenresultaten en de stand van zaken.

Mede met al deze inbreng is uiteindelijk deze nota tot stand gekomen.

Leeswijzer

In deze nota wordt allereerst nog ingegaan op de doelstellingen uit de mobiliteitsvisie. Ook wordt er een relatie gelegd met andere belangrijke thema's die spelen in de gemeente Oss: duurzaamheid, woonvisie, het dynamisch stadscentrum en de visie op de openbare ruimte. Deze thema's hebben een relatie met het verkeers- en vervoersbeleid en zijn soms ook (mede) bepalend in keuzes die daarin gemaakt zijn.

Vervolgens wordt een overzicht gegeven van de verkeersknelpunten nu en in de toekomst aan de hand van de drie begrippen, die ook in de visie centraal staan, namelijk: Bereikbaarheid, Leefbaarheid en Verkeersveiligheid.

Tenslotte wordt aangegeven hoe de gemeente Oss de doelstellingen uit de visie wil bereiken: waar maatregelen genomen moeten worden aan de wegenstructuur, de fietsstructuur en de openbaar vervoersstructuur en welke maatregelen op het gebied van gedrag genomen kunnen worden om de doelstellingen te bereiken.



* Podiumbijeenkomsten zijn bijeenkomsten die een podium bieden aan belanghebbenden om, uit eigen beweging of gevraagd, de raads- en commissieleden te informeren over allerlei zaken die binnen de invloedssfeer van de gemeenteraad liggen.

Mobiliteitsvisie “Balans in beweging”: de doelstellingen

Het centrale doel van de mobiliteitsvisie is het in balans brengen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en verkeersveiligheid in de gemeente Oss, nu en in de toekomst.

Om deze balans te kunnen bereiken wil de gemeente de inwoners een optimale keuze kunnen bieden tussen de verschillende vervoerswijzen (trein, bus, auto, fiets, wandelen). Om de inwoners te verleiden om vaker voor de fiets of het openbaar vervoer te kiezen, is het van belang de onderlinge samenhang van de vervoerswijzen te verbeteren en efficiënte alternatieven te bieden voor de auto. Dit is nodig om Oss bereikbaar en leefbaar te houden. De insteek hierbij is niet het ontmoedigen van de automobilist. De gemeente Oss wil de verschuiving juist bereiken door het gebruik van de fiets en openbaar vervoer te stimuleren. Deze vervoerswijzen moeten veilig en comfortabel zijn. En heel belangrijk, men moet snel op de plaats van bestemming kunnen komen.

De bereikbaarheid en leefbaarheid hoeven niet overal op ieder moment voor iedereen gelijk te zijn. Er kan hierbij onderscheid gemaakt worden naar:

- gebieden: economisch belangrijke gebieden en woongebieden,
- vervoerswijzen: auto, fiets, openbaar vervoer, goederenvervoer,
- doelgroepen: woon-werkverkeer, zakelijk verkeer, recreatief verkeer, goederenvervoer.

Daarom is de hoofddoelstelling verder uitgewerkt.

Uitgewerkte doelstellingen

“We willen het liefst zo snel mogelijk op de plaats van bestemming zijn”

Bereikbaarheid:

Dit kan bereikt worden door:

- de doorstroming op de hoofdwegenstructuur te optimaliseren om vooral de economisch belangrijke gebieden bereikbaar te houden
- te sturen op doelgroepen en vervoerswijzen wanneer deze doorstroming onverhoopt, onder druk komt te staan. Prioriteit wordt dan gelegd bij zakelijke verkeer, goederenvervoer, centrum bezoek en openbaar vervoer
- het stimuleren van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer
- de keten van de verplaatsing goed te faciliteren
- het stimuleren van het gebruik van water en spoor voor het vervoer van goederen
- aan te sluiten op het landelijke beleid en bij het oplossen van knelpunten de volgorde benutten-beprijzen-bijbouwen te volgen, conform de nota Mobiliteit
- bereikbaarheid leidend te laten zijn in locatiekeuzen voor nieuwe verstedelijking en herstructurering

“Dat moet op een veilige manier”.

Veiligheid:

Dit kan bereikt worden door:

- de wegen in te richten volgens het principe van Duurzaam Veilig
- het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen tot nul
- het aanpakken van foutief gedrag en agressie in het verkeer

“En zo weinig mogelijk overlast veroorzaken voor de omgeving”

Leefbaarheid:

Dit kan bereikt worden door:

- aantasting van luchtkwaliteit en overlast ten gevolge van geluidhinder tegen te gaan
- sluipverkeer in woonwijken tegen te gaan
- zorg te dragen voor voldoende parkeergelegenheid, onder de voorwaarde dat de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd blijft
- zorg te dragen voor de toegankelijkheid van voorzieningen

Mobiliteit raakt veel andere beleidsvelden. In de mobiliteitsvisie wordt dat ook beschreven. Er zijn echter verschillende thema's die met (meer) nadruk een relatie hebben met bovenstaande doelstellingen. Het is van belang om daar even bij stil te staan omdat deze later in deze nota terugkomen en –mede- de keuzes binnen de verkeers- en vervoersstructuur beïnvloeden.

Andere beleidsvelden

Verkenning Strategie Wonen Oss 2030

In februari van dit jaar is de ‘Verkenning Strategie Wonen Oss 2030’ vastgesteld. Daarin is bezien op welke wijze de gemeente Oss in de behoefte aan nieuwe woningbouwlocaties voor de termijn na 2015 kan voorzien en in hoeverre hierbij sprake is van een regionale opgave. Uit de verkenning blijkt onder andere dat er voor de langer termijn een opgave ligt voor nieuwe locaties voor een totaal van 2.500 – 3.500 woningen. Vervolgens zijn diverse ontwikkelingsrichtingen nader onderzocht. Hierbij is ook rekening gehouden met mobiliteit. Er is gekeken naar de kansen, effecten en benodigde maatregelen op het gebied van bereikbaarheid en ontsluiting. Na de afweging van de ontwikkelingsrichtingen is besloten om de ontwikkelingsrichting Oss-west nader te onderzoeken. Kanttekening bij deze ontwikkelingsrichting is de vraag of vanuit het oogpunt van mobiliteit een noordelijke randweg noodzakelijk zal blijken. Indien een noordelijke randweg noodzakelijk zou blijken om knelpunten in het huidige wegennet op te lossen, zou dat aanleiding zijn om op het gebied van woningbouw meer aan te sluiten bij die nieuwe infrastructuur en bovenstaande conclusie te heroverwegen. In deze nota ‘Oss 2020, bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig’ wordt uitgegaan van de realisatie van 3.200 woningen in Oss-west en wordt de noodzaak van een noordelijk randweg onderzocht.

Visie Dynamisch Stadscentrum Oss

In het voorjaar van dit jaar is de ‘Visie Dynamisch Stadscentrum Oss 2020’ vastgesteld. Deze visie schetst een ambitieus toekomstbeeld voor het Osse stadscentrum voor de komende tien jaar, op basis van vele en zeer uiteenlopende bouwstenen. Eén van die bouwstenen is bereikbaarheid.

De visie stelt dat een stadscentrum dat goed functioneert, moet makkelijk bereikbaar en toegankelijk zijn voor alle verkeer. Vanuit die gedachte wordt meer ruimte gecreëerd voor voetgangers, fietser en openbaar vervoer in het centrum. Voor Oss, als centrum in de regio, is autobereikbaarheid van groot belang. De auto is in de toekomst meer dan nu te gast in het stadscentrum en zal dus minder dominant aanwezig zijn. De uitdaging is om verschillende vervoerswijzen met elkaar in harmonie te brengen. Gestreefd wordt naar heldere routes voor bezoekers aan het stadscentrum, zowel per auto, fiets of openbaar vervoer, gekoppeld aan adequate parkeer en stallingsmogelijkheden. De bestaande hoofdontsluiting van het centrum via de Raadhuislaan – Oostwal en Singel 40-45 zal ook in de toekomst voor bestemmingsverkeer de hoofdader zijn. In deze nota ‘Oss 2020, bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig’ wordt hiermee rekening gehouden en zal de ontsluiting van het centrum verder worden uitgediept.

Visie Openbare Ruimte

In ontwikkeling is het plan ‘Visie Openbare Ruimte Oss 2025’. De visie dient een scherp, inspirerend en integraal toekomstbeeld van de openbare ruimte te schetsen, dat collectief gedeeld wordt. De visie biedt perspectieven en vormt een kader voor toekomstige ruimtelijke maar ook functionele en sociale ontwikkelingen. De bedoeling is om een hoger ambitieniveau van de ruimtelijke kwaliteit van de openbare ruimte te bereiken.

Aangezien ‘het verkeer’ zich beweegt in de openbare ruimte is het vanzelfsprekend noodzakelijk om de ‘visie openbare ruimte’ en de nota ‘Oss 2020, bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig’ goed op elkaar af te stemmen.

Duurzaam Oss

De gemeente Oss streeft naar een duurzame vorm van mobiliteit. Ook toekomstige generaties hebben immers recht op een bereikbare en leefbare woonomgeving. Duurzame mobiliteit is een verzamelnaam voor zaken die onder meer te maken hebben met schone voertuigen en schone brandstoffen. De gemeente Oss kijkt op gemeentelijke schaal hoe aan duurzame mobiliteit vorm gegeven kan worden. De eerste ontwikkelingen hieromtrent zijn al zichtbaar in het project “Weg van de toekomst”, het reconstructieplan van de N329. Voor deze weg bestaan ideeën als de opvang van fijn stof door beplanting langs de weg, het plaatsen van geluidschermen die elektriciteit opwekken en de luchtkwaliteit verbeteren of een innovatief, brandstofbesparend wegdek.

In deze nota ‘Oss 2020, bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig’ wordt niet dieper in gegaan op schone voertuigen en schone brandstoffen. Duurzaamheid speelt vooral een rol in de uitwerking van verschillende doelstellingen en ‘liff’ zo als het ware mee. Zo is het stimuleren van fiets en openbaar vervoer belangrijk voor de bereikbaarheid van Oss en levert dit tegelijkertijd een belangrijke bijdrage aan duurzaam Oss. Hetzelfde geldt voor alles wat in het verlegde hiervan ligt, zoals het faciliteren van de ketenverplaatsing en bereikbaarheid mee laten wegen in de locatiekeuze voor nieuwe verstedelijking, zoals dat in de verkenning voor woningbouwlocaties is gebeurd.

Er is in het kader van de doelstelling leefbaarheid, wel speciale aandacht voor de aantasting van luchtkwaliteit en de overlast ten gevolge van geluidhinder. In het milieubelevingsonderzoek dat in 2009 is gehouden, waarvan de rapportage in concept gereed is maar nog niet is vastgesteld, komt naar voren dat geluids-overlast het grootst ervaren milieuprobleem is en dat het wegverkeer daarvoor een aanzienlijk deel aan bijdraagt. In de nota geluidhinder (vastgesteld mei 2010) wordt de geluidsoverlast ten gevolge van verkeer met objectieve gegevens in beeld gebracht. In de analyse van verkeer die in het kader van deze nota is gedaan, wordt geluidhinder en aantasting van luchtkwaliteit ten gevolge van het verkeer, expliciet meegenomen.

Oss 2020: bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig

De bereikbaarheid van Oss staat onder druk. Door de regiofunctie van Oss, maar ook door de toenemende mobiliteit en ruimtelijke ontwikkelingen, neemt de intensiteit op het hoofdwegennet van Oss toe. Wanneer het hoofdwegennet deze verkeersfunctie niet kan verwerken ontstaan er problemen op het gebied van bereikbaarheid, en als gevolg daarvan ook op het gebied van leefbaarheid en verkeersveiligheid. Om inzicht te krijgen in het functioneren van het hoofdwegennet en waar, welke maatregelen nodig zijn om de doelstellingen te bereiken zijn vier deelonderzoeken uitgevoerd:

- wegen
- fiets
- openbaar vervoer
- gedrag

In deze nota worden de hoofdlijnen uit deze vier deelonderzoeken gehaald om vervolgens wegen, fiets en openbaar vervoer samen te brengen en te bezien of de gewenste maatregelen samen kunnen gaan. Het deelplan gedrag staat meer op zichzelf, daarin worden projecten benoemd die bijdragen aan een beter en ander verkeersgedrag.

Deze nota is, samen met de deelplannen, een beleidskader voor ruimtelijke ontwikkelingen en herinrichtingsprojecten. De nota's geven aan, aan welke inrichtingskenmerken de hoofdwegenstructuur moet voldoen om haar verkeersfunctie goed te kunnen vervullen. Vanuit deze nota en de deelplannen moet vervolgens een maatregelenplan en uitvoeringsprogramma worden gemaakt.

Waar deze nota **niet** op ingaat is de parkeerproblematiek, het multimodaal vervoer en de voetganger. Deze aspecten zijn wel onderdeel van de mobiliteitsvisie, maar zijn tegelijkertijd zo specifiek, dat zij van deze nota geen onderdeel uitmaken.

Multimodaal vervoer is een onderwerp wat regionaal, in het kader van de A50 wordt opgepakt. Parkeren is een onderwerp wat in het kader van leefbaarheid en ook bereikbaarheid erg belangrijk is, maar tegelijkertijd zo specifiek is dat het in de analyse van de hoofdwegenstructuur moeilijk meegenomen kan worden. Hiervoor moeten aparte analyses en afwegingen plaatsvinden.

En het is eigenlijk raar dat de voetganger in deze nota niet aan bod komt. Immers elke verkeersdeelnemer is in haar of zijn keten van verplaatsing ook voetganger. Tegelijkertijd zijn voetgangersvoorzieningen, en in samenhang hiermee ook de toegankelijkheid van voorzieningen, van een zodanig detailniveau dat het te ver voert om dit in deze nota aan bod te laten komen. Hier zal seperaat aandacht aan moeten worden besteed.

Wegen

In het deelplan Wegen is een uitgebreide analyse gedaan naar de huidige en toekomstige verkeerssituatie, waarbij vooral is onderzocht waar knelpunten ontstaan op het wegennet. Om nog beter inzicht te krijgen in de verkeerssituatie is er ook een analyse verricht naar de verdeling van vervoerwijzen (modal split) en de herkomst en bestemmingen van verkeer (verdeling intern-extern en doorgaand verkeer), dit geeft een beeld van verplaatsingen binnen Oss.

Op basis van deze analyses wordt een visie op de hoofdwegenstructuur geformuleerd. Deze visie is vertaald naar een wegencategorisering; hierin worden aan wegen functies toegekend. Vervolgens is geanalyseerd of de wegen die functies ook kunnen vervullen en welke effecten dat geeft. Dat leidt vervolgens tot een verdieping van knelpunten en dilemma's, waarbij ook ingegaan wordt op oplossingsrichtingen. Voor een totale weergave van de analyse en de conclusies wordt verwezen naar het deelplan wegen. In deze nota worden de hoofdlijnen weergegeven.

Huidige situatie

De gemeente Oss bevindt zich op een infrastructureel knooppunt van weg, water en spoor. De belangrijkste verkeersaders zijn de A50, A59 en N329. De A50 en A59 verbinden Oss met de stedelijke gebieden van 's-Hertogenbosch en Eindhoven en met het stedelijke knooppunt Arnhem-Nijmegen. De N329 is vanaf deze rijksweg een belangrijke invalsweg, met name voor het centrum van Oss en de oostelijk gelegen bedrijventerreinen en woongebieden. De westzijde van Oss is vanaf de A59 ontsloten. De gemeente wordt doorsneden door de spoorlijn s-Hertogenbosch-Nijmegen. Oss heeft twee stations aan deze lijn: Oss West en Oss Centrum.

Knelpunten bereikbaarheid:

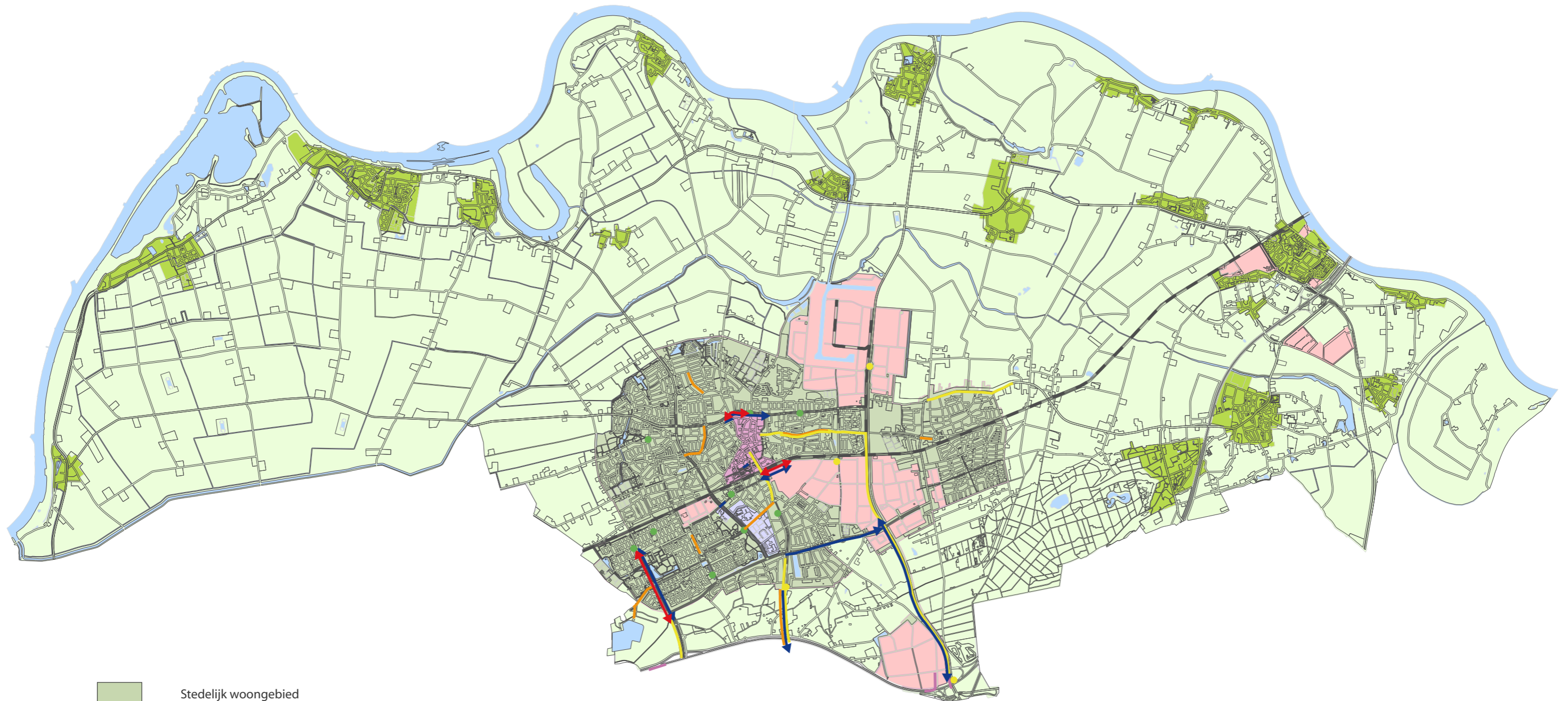
Met name in de spitsperiode is er sprake van congestie in:

- het noordelijke gedeelte van Oss: Singel 40-45
- routes in de nabijheid van het centrum: Gasstraat en Raadhuislaan
- de belangrijkste toegangswegen van Oss vanaf het zuiden: N329, Cereslaan, N603 (Nieuwe Hescheweg) en Julianasingel.

Overigens geeft de avondspits meer en grotere problemen te zien dan de ochtendspits.

Het spoor vormt een barrière met reistijdverlies tot gevolg. Per uur wordt de spoorwegovergang 8 keer gesloten voor een personentrein en maximaal 4 keer voor een goederentrein. Dit beperkt de wegcapaciteit met circa 20%. Het gebruik van het openbaar vervoer voor verplaatsingen binnen Oss (stadslijnen) is beperkt.

Knelpunten huidige situatie



- Stedelijk woongebied
- Buitengebied
- Kernen
- Centrum Oss (incl. kantorenstrook en stationsomgeving)
- Bedrijventerreinen
- Voorzieningsstrook
- Water

- Verkeersafwikkeling (I/C-verhouding) Ochtend
- Verkeersafwikkeling (I/C-verhouding) Avond
- Verkeersveiligheid(gebruik versus functie)
- Overschrijdingen luchtkwaliteit (conc. NO2)
- Aandachtsloacties verkeersveiligheid naar aanleiding van ongevalanalyse 2004-2008
- Oversteekbaarheid

Knelpunten leefbaarheid:

Als gevolg van de toenemende verkeersdrukke in de spitsperioden gaat een deel van het verkeer op zoek naar alternatieve (sluip)routes. Dit speelt vooral voor de stedelijke invalswegen in het zuiden van Oss waardoor sluiproutes door woonwijken worden gekozen. Tevens ontstaan in het buitengebied sluiproutes door onder andere Herpen en Berghem. Ook op de Dorpenweg zit relatief veel doorgaand (vracht)verkeer. In de huidige situatie vinden in de gemeente Oss op enkele plekken overschrijdingen plaats van de normen voor de luchtkwaliteit. De overschrijdingen vinden plaats op de wegen nabij de (aansluitingen op de) autosnelweg A59. Verder zijn er in de huidige situatie meerdere geluidgevoelige bestemmingen waarop een geluidbelasting hoger dan de voorkeursgrenswaarde is berekend.

Knelpunten verkeersveiligheid

Op het gebied van verkeersveiligheid loopt de gemeente Oss ruim op schema om de doelstellingen te halen. Na duurzaam veilige inrichting van het wegennet ontstaan verkeersonveilige situaties voornamelijk door verkeersgedrag. Schoolomgevingen verdienen hierbij speciale aandacht, gezien de vele kwetsbare verkeersdeelnemers en de vaak complexe verkeerssituatie. Op enkele wegen, in de nabijheid van het centrum van Oss of bij voorzieningencentra zijn enkele erftoegangswegen waar het gebruik niet overeenkomt met de functie van deze wegen. Deze wegen hebben een te hoge intensiteit voor een erftoegangsweg. Daarnaast zijn op basis van de ongevalanalyse van de periode 2004 tot en met 2008 een aantal locaties aangewezen als verkeersonveilig. Het gaat dan met name om de N329, Burg. Van Erpstraat, Berghemseweg, Nieuwe Hescheweg/Molenstraat en Cereslaan. Op de Cereslaan zijn onlangs maatregelen genomen om de verkeersveiligheid te verbeteren. Verder ontbreken op meerdere locaties oversteekvoorzieningen bij belangrijke bestemmingslocaties verspreid over de stad Oss en in de kernen van Lith.

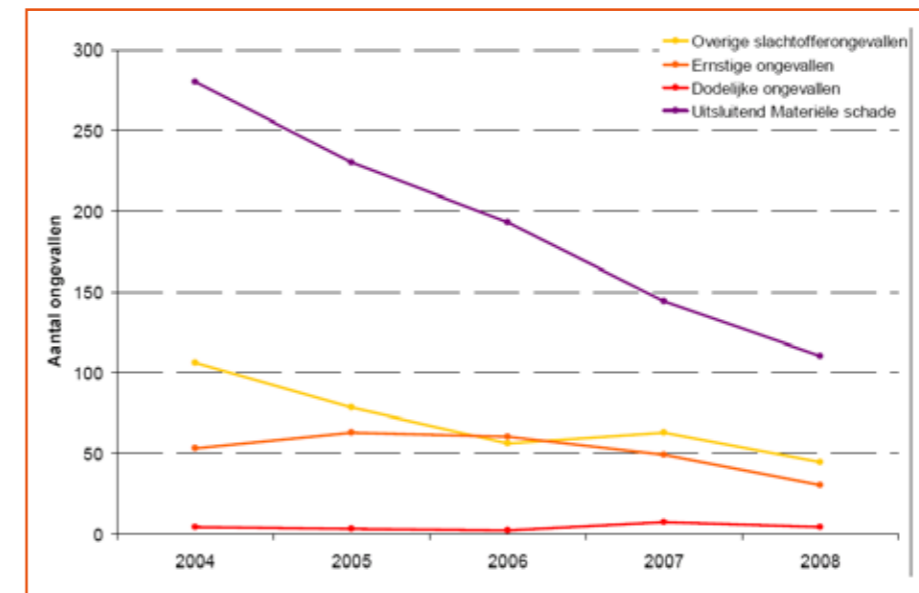
Geluidsklasse	Huidige situatie
48 - 53 dB	6540
53 - 58 dB	4151
58 - 63 dB	951
63 - 68 dB	26
68 - 73 dB	5
> 73 dB	0
Totaal	11676
> 83 dB	31

Aantal geluidsgevoelige adressen per geluidsklasse.
Voorkeursgrenswaarde = 48 dB

Situatie 2020

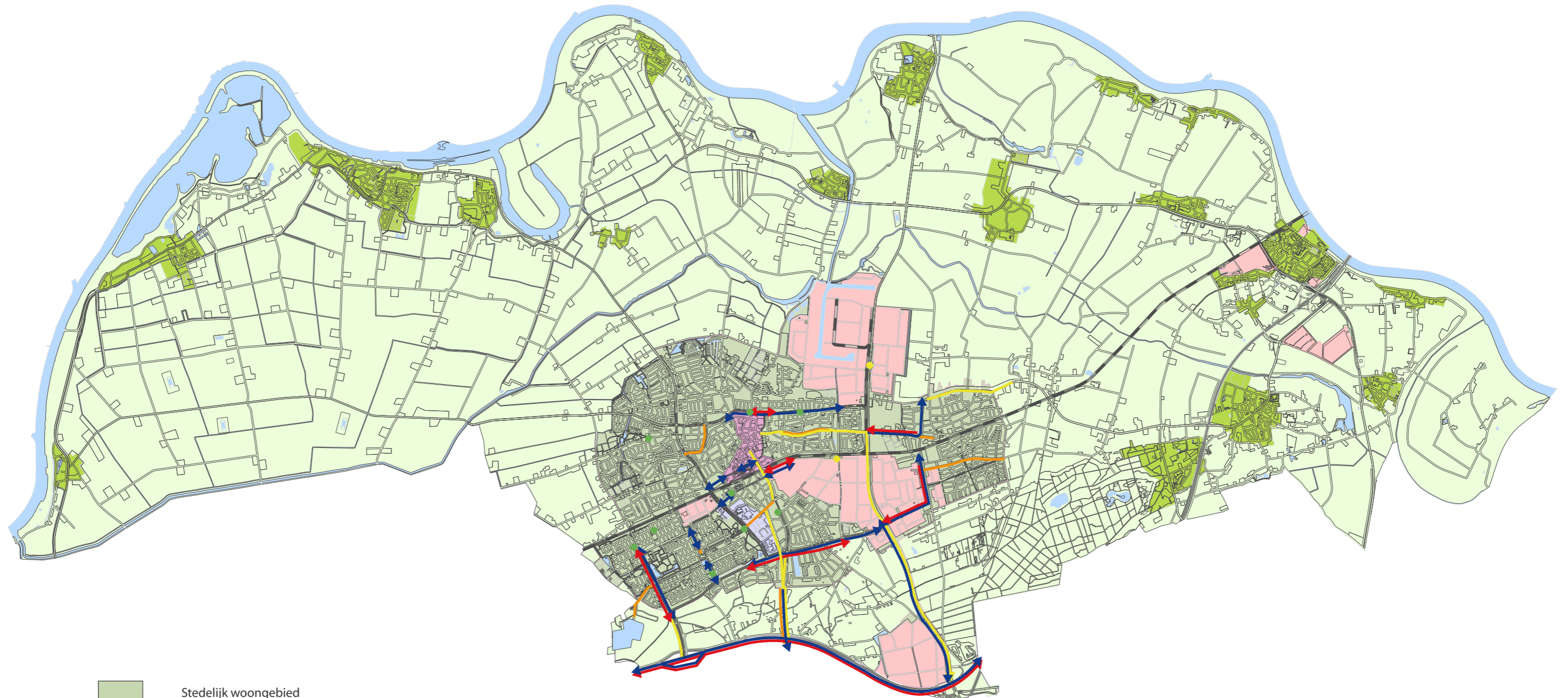
Als gevolg van ruimtelijke en infrastructurele ontwikkelingen in Oss en elders in de regio, zullen de intensiteiten op het (hoofd)wegennet toenemen:

- De intensiteiten op de A59 en A50 nemen tot 2020 met respectievelijk circa 20% en 30% toe.
- De intensiteiten op de N329 laten een toename zien van circa 30% tot 35%.
- Ook de Cereslaan, de Ruwaardsingel en de Julianasingel laten stijgingen zien van de intensiteiten tot circa 20%.



Aantal ongevallen naar de ernst over de periode 2004 - 2008

Knelpunten situatie 2020



- Stedelijk woongebied
- Buitengebied
- Kernen
- Centrum Oss (incl. kantorenstrook en stationsomgeving)
- Bedrijventerreinen
- Voorzieningsstrook
- Water

- Verkeersafwikkeling (I/C-verhouding) Ochtend
- Verkeersafwikkeling (I/C-verhouding) Avond
- Verkeersveiligheid(gebruik versus functie)
- Aandachtsloacties verkeersveiligheid naar aanleiding van ongevallenanalyse 2004-2008
- Oversteekbaarheid

Knelpunten bereikbaarheid:

De in de huidige situatie geconstateerde afwikkelingsproblemen zullen, als gevolg van de toename van intensiteiten tot 2020, verder toenemen. Dit geldt met name voor de belangrijke ontsluitingswegen van de gemeente:

- Cereslaan
- N603 (Nieuwe Hescheweg)
- Julianasingel
- het hoofdwegennet (A59 en A50): met name afwikkelingsproblemen op de aansluitingen van het hoofdwegennet. Door de ombouw van de N329 kan deze noord-zuidroute meer verkeer verwerken en wordt de kern Oss beter bereikbaar. Echter op het zuidelijk deel, ter hoogte van de aansluiting op de A59, ontstaan mogelijk afwikkelingsproblemen in de avondspitsperiode voor verkeer vanuit Oss dat de A59 op wil rijden

Door de autonome groei van het verkeer en door ruimtelijke ontwikkelingen (bijvoorbeeld Talentencampus en afbouw Piekenhoef) zijn in 2020 ook (of verergerde) afwikkelingsproblemen te verwachten op:

- Ruwaardsingel (oostelijk deel)
- Osseweg
- Zevenbergseweg
- Hartog Hartogsingel
- Heihoeksingel
- kruispunten in het centrum op Singel 40-45 en de Hertogensingel.

Knelpunten leefbaarheid:

Op de wegen in het buitengebied en door de kernen van de gemeente Oss en Lith doen zich geen problemen ten aanzien van bereikbaarheid en verkeersafwikkeling voor. Wel blijkt dat op een aantal wegen in het buitengebied sprake is van een relatief grote groei van verkeer. Meer dan 25% verkeersgroei is te verwachten op de Gewandeweg, de Dorpenweg en de Broekstraat noordelijk van Berghem. Hierdoor zal de overlast van het verkeer in een aantal dorpen toenemen.

In de (autonome) situatie 2020 vinden in de gemeente Oss geen overschrijdingen meer plaats van de normen voor de luchtkwaliteit. Dit komt onder andere door verbeterde brandstoffen en schonere auto's waardoor de uitstoot in de autonome situatie lager zal zijn dan in de huidige situatie het geval is. In 2020 zijn er meerdere bestemmingen waarop een geluidbelasting hoger dan de voorkeurswaarde is berekend. In de tabel is inzichtelijk gemaakt hoeveel adressen dit zijn. Door een toename van de verkeersdruk in Oss neemt het aantal geluidgehinderden met een waarde >48 dB toe ten opzichte van de huidige situatie.

Knelpunten verkeersveiligheid:

Evenals in de huidige situatie geldt in 2020 dat sommige erftoegangswegen een te hoge intensiteit krijgen. In principe zijn de straten te druk voor de verblijfsfunctie die zij hebben. Het gaat dan, binnen de bebouwde kom, om de Paganinistraat, Vierhoeksingel, Berghemseweg, Kerkstraat (Berghem), Landbouwlaan (Berghem), Titus Brandsmalaan en het Woud. Buiten de bebouwde kom zijn de Nieuwe Hescheweg en de Dorpenweg te druk voor een functie van erftoegangsweg.

De oversteekproblemen op de Raadhuislaan zullen tot 2020 verder toenemen als gevolg van de toename van intensiteiten op dit wegvak. De overige in de huidige situatie geconstateerde knelpunten op het gebied van oversteekbaarheid, gelden ook voor 2020. De toename van intensiteiten op deze wegvakken resulteert niet in extra knelpunten op het gebied van oversteekbaarheid.

Geluidsklasse	Huidige situatie	Autonome situatie 2020
48 - 53 dB	6540	6740
53 - 58 dB	4151	4120
58 - 63 dB	951	1281
63 - 68 dB	26	76
68 - 73 dB	5	0
> 73 dB	0	0
Totaal	11676	12217
> 83 dB	31	76

Aantal geluidsgevoelige adressen per geluidsklasse.
Voorkeursgrenswaarde = 48 dB

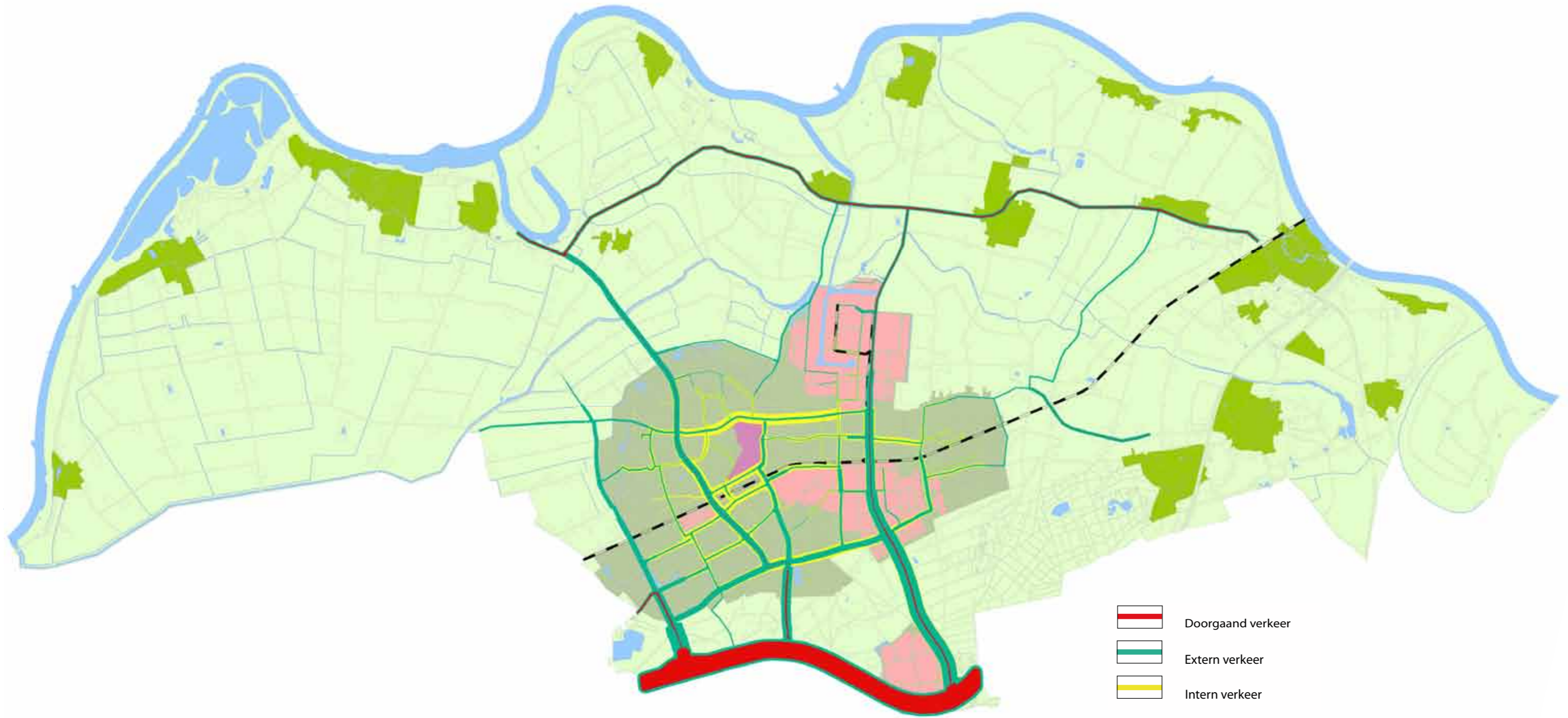
Verdieping: Intern – extern - doorgaand verkeer, verdeling vervoerswijzen en CO2-productie

Naast de te verwachten knelpunten in het prognosejaar 2020 is er ook gekeken naar de samenstelling van het verkeer en de CO2-productie. Hiervoor is een analyse uitgevoerd naar intern-externe en doorgaand autoverkeer, de vervoerwijzekeuze (modal split) en de CO2-productie. Deze aspecten geven een belangrijke input hoe te kijken naar de toekomstige wegenstructuur.

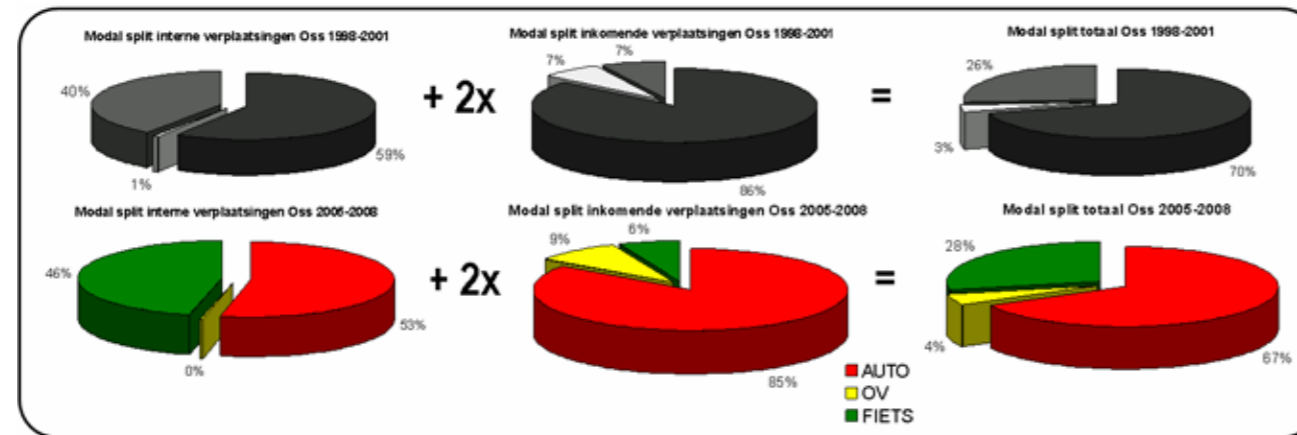
Het beeld dat volgt uit de analyse van intern-extern-doorgaand verkeer is opgenomen in onderstaand kaartbeeld. De dikte van de lijnen zijn een weergave van de verkeersintensiteit: hoe dikker de lijn des te hoger de intensiteit. De kleuren geven het onderscheid weer naar intern-extern-doorgaand autoverkeer. De rode kleur is een weergave van het doorgaand autoverkeer: dit is verkeer met een herkomst buiten het stedelijk gebied van Oss en ook een bestemming buiten Oss. De blauwe kleur is een weergave van het externe autoverkeer: dit is verkeer dat van buiten Oss komt en een bestemming heeft in het stedelijk gebied of verkeer dat vanuit het stedelijk gebied naar een bestemming buiten Oss gaat. De gele kleur is het interne autoverkeer: autoverkeer dat zich van een herkomst binnen Oss verplaatst naar een bestemming binnen Oss. In de meeste gevallen zijn dit autoritten die niet langer zijn dan 5 km.

Uit het kaartbeeld blijkt dat het doorgaande verkeer zich vooral op de autosnelweg A50-A59 bevindt. Doorgaand verkeer is ook duidelijk te herkennen op de route vanaf het knooppunt met de Cereslaan, via het Woud richting Geffen. Het externe verkeer komt samen op het hoofdwegennet van onze gemeente: Cereslaan, Ruwaardsingel, Julianasingel, Hartog Hartog singel, N329, Nieuwe Hescheweg, Saal van Zwanenberg singel en Heihoeksingel/Heihoekstraat. Naar het zuiden toe worden de verkeerintensiteiten hoger. Dit waarschijnlijk omdat het externe verkeer vooral gebruik zal maken van de autosnelweg. Het interne verkeer bevindt zich met name op de oost-west gerichte routes. Opvallend daarbij zijn de intensievere stromen intern verkeer op de Euterpelaan, Wethouder van Eschstraat, Gasstraat, Raadhuislaan, Singel 40-45, Hertogensingel, Vierhoeksingel, Leygraaf en Osseweg (Berghem). Op deze wegen rijdt dus relatief veel autoverkeer met een korte verplaatsingsafstand (minder dan 5 km). Voor dergelijke verplaatsingen kan de fiets een goed alternatief zijn.

Intern - extern doorgaand verkeer huidige situatie

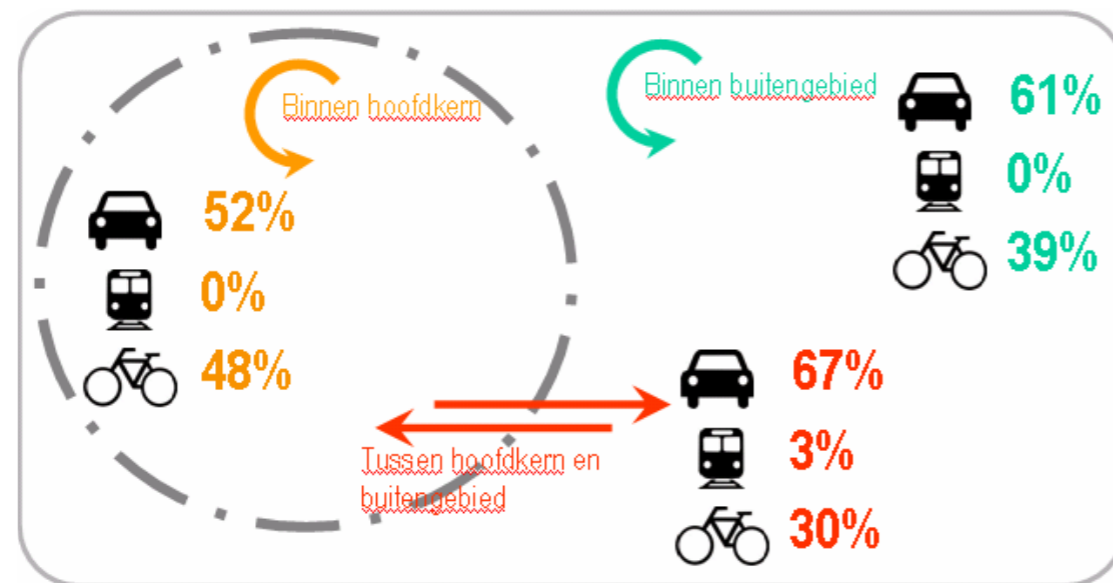


Het gebruik van de auto in het totaal aantal verplaatsingen in Oss (zowel interne verplaatsingen als externe verplaatsingen) is in een periode van circa 7 jaar afgenomen. Het fietsgebruik en het aandeel openbaar vervoer zijn in de ontwikkeling van de modal split licht gestegen.



In vergelijking met andere gemeenten met een vergelijkbaar inwonersaantal, stedelijk opbouw en/of stedelijke ligging valt op dat het aantal interne verplaatsingen in Oss groter is dan in steden als Almelo, Purmerend, Gouda, Helmond en Roosendaal. Met name in de interne verplaatsingen (bijvoorbeeld tussen Oss en Berghem) is daarnaast sprake van een hoog aandeel auto en is het fiets- en openbaar vervoergebruik lager dan bij de andere gemeenten in de vergelijking. (verwijzing naar Benchmark)

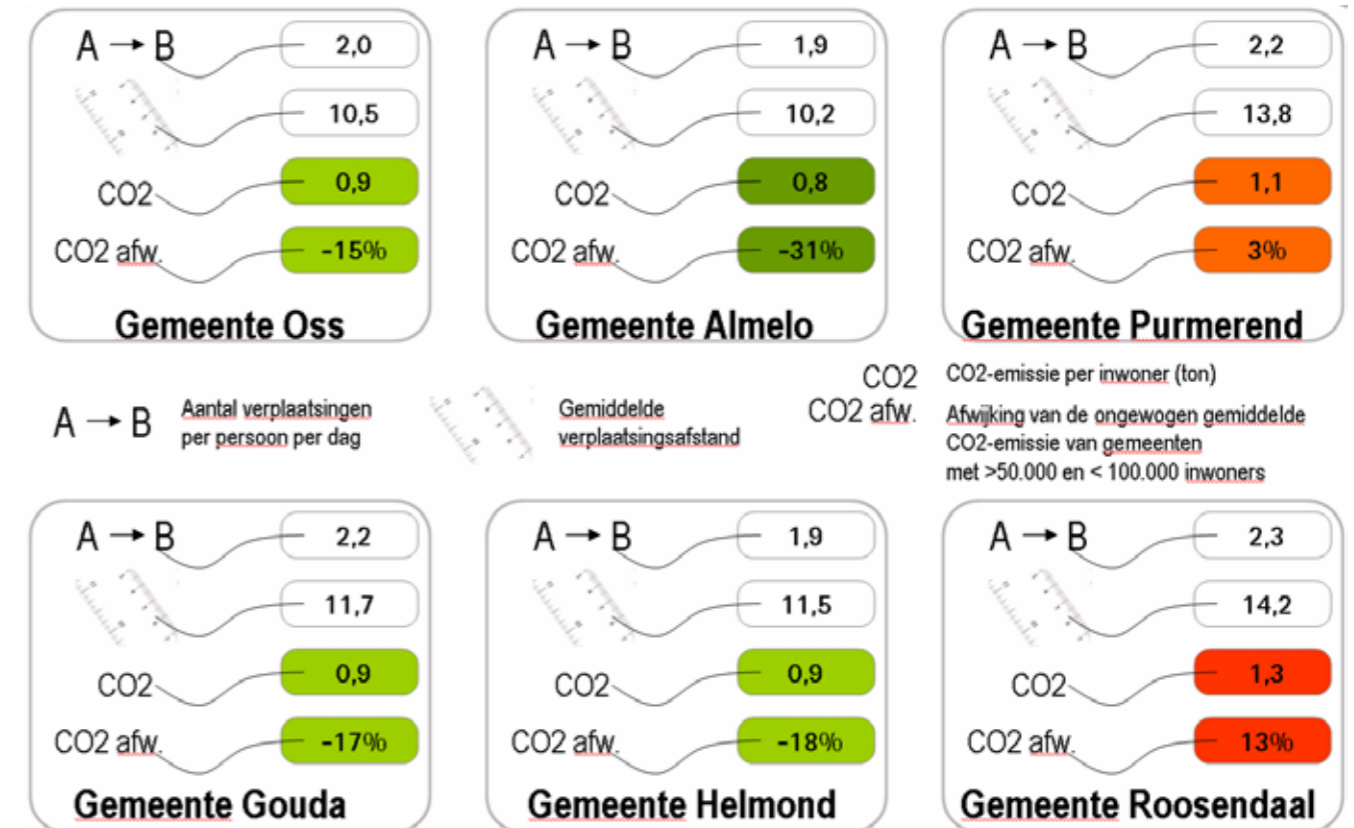
Verdeling vervoerswijzekeuze Oss tussen de periode 1998-2001 en 2005-2008



Verdeling vervoerswijzekeuze binnen de hoofdkern Oss, binnen het buitengebied en tussen de hoofdkern Oss en het buitengebied (o.a. Berghem) in de periode 2005-2008

Ongeveer 20% van de CO₂-uitstoot in Nederland komt voor rekening van het verkeer en vervoer. Wanneer de huidige trend van het groeiende autoverkeer niet wordt doorbroken, neemt dit aandeel de komende decennia fors toe.

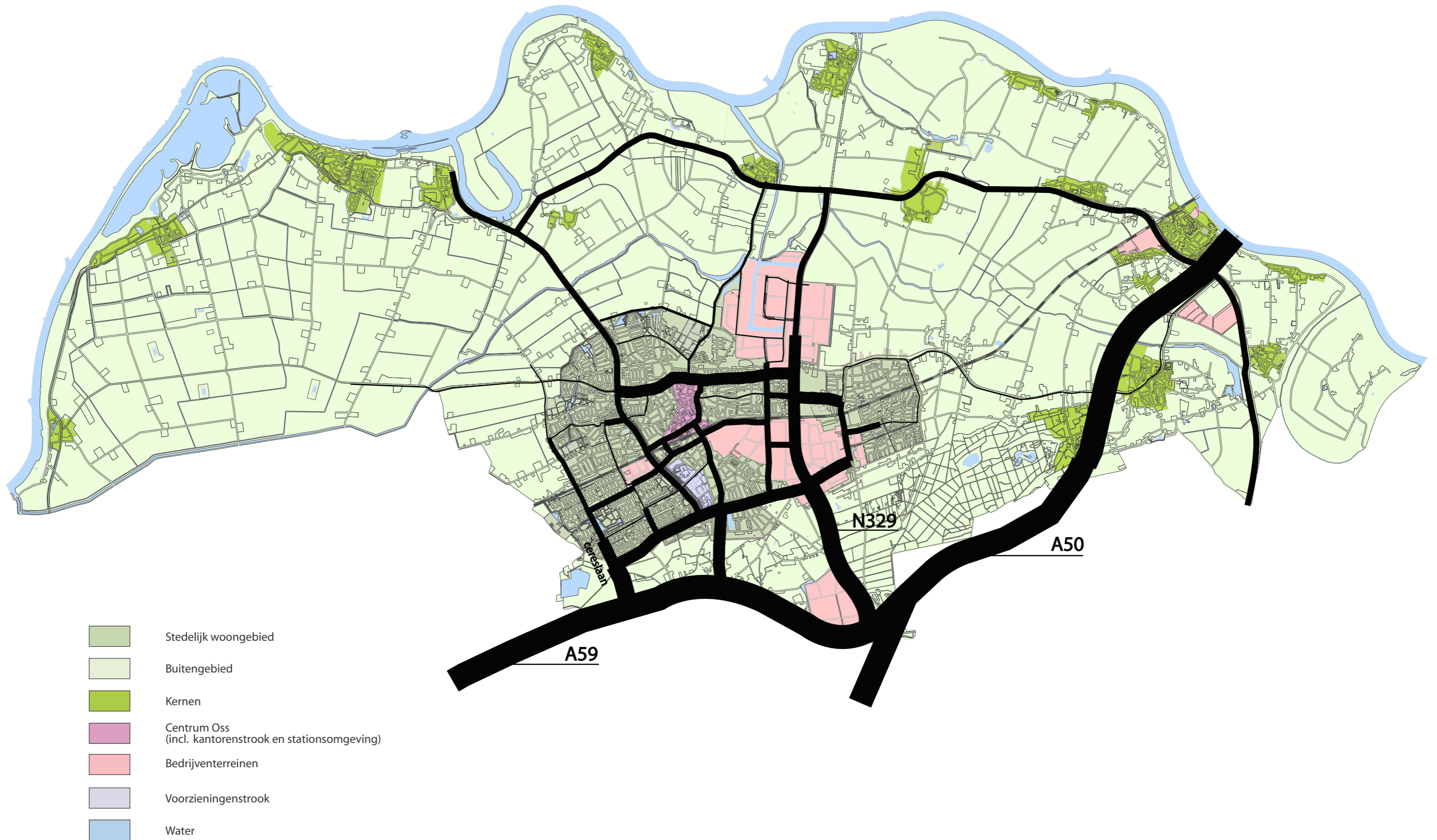
De emissiefactor voor CO₂ in Oss is 0,9. Daarmee ligt de gemeente Oss 15% onder de gemiddelde CO₂-factor van gemeenten in Nederland tussen de 50.000 en 100.000 inwoners. Een verklaring voor deze lage score is dat het aantal externe verplaatsingen binnen de gemeente Oss lager is dan bij vergelijkbare gemeenten. Juist de externe verplaatsingen (die veelal een langere km-afstand hebben) leiden tot een hogere CO₂-emissie.



Geconcludeerd wordt dat het laatste decennium er een licht verschuiving heeft plaatsgevonden in de verdeling van de vervoerswijzekeuze in de gemeente Oss. Het aandeel fiets en openbaar vervoer is licht gestegen ten koste van het autogebruik. Desondanks is in Oss sprake van een laag fiets- en openbaar vervoergebruik, met name voor de interne verplaatsingen. Vooral op de oost-west gerichte routes, en dan met name de relatie Berghem Oss, zijn er goede kansen voor de versterking van de fiets. Het autogebruik is op deze relatie in de huidige situatie erg groot terwijl de afstand van deze interne verplaatsingen zich uitstekend leent voor de fiets. Op het gebied van CO₂-emissie doet de gemeente Oss het goed. Het is van belang om dit door te zetten door een modal shift van auto naar fiets en openbaar vervoer op zowel de interne als externe verplaatsingen.

CO₂ - benchmark

Opbouw verkeersstromen huidige situatie








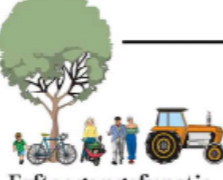




Stromen-ontsluiten-verblijven: visie op de hoofdwegenstructuur

Zoals gezegd bevindt de gemeente Oss zich op een infrastructureel knooppunt van weg, water en spoor. De belangrijkste verkeersaders zijn de A50, A59 en N329. De A50 en A59 verbinden Oss met de stedelijke gebieden van 's-Hertogenbosch en Eindhoven en met het stedelijke knooppunt Arnhem-Nijmegen. De N329 is vanaf deze rijksweg een belangrijke invalsweg, met name voor het centrum van Oss en de oostelijk gelegen bedrijventerreinen en woongebieden. De westzijde van Oss is vanaf de A59 ontsloten, via de Cereslaan. Verkeer dat een herkomst of een bestemming buiten Oss heeft, zal veelal gebruik maken van de genoemde invalswegen. Dit bleek ook al uit het kaartbeeld van intern-extern-doorgaand verkeer. Ook in de verkeersstromen komt dit beeld, als vanzelfsprekend terug. Het verkeer vanuit Oss is vooral op het zuiden gericht en de verkeerstromen worden naar het zuiden toe intensiever. Dit stelt eisen aan het wegennet.

Om het verkeer snel en veilig af te wikkelen is het van belang om het wegennet duurzaam veilig in te richten. Dit betekent dat functie, gebruik en vormgeving van een weg op elkaar afgestemd moet zijn. Er wordt gestreefd naar een monofunctionele indeling van de wegenstructuur met een eenduidige, herkenbare vormgeving die is afgestemd op de functie en waarin gevaarlijke conflicten zijn uitgesloten. Er worden landelijk drie categorieën wegen onderscheiden, met elk een eigen functie. Deze functies zijn:

- **Stromen:** het snel verwerken van het doorgaande verkeer. De kwaliteit van het stromen neemt toe bij meer continuïteit en hogere snelheid (binnen grenzen) van het autoverkeer.
- **Ontsluiten:** het bereikbaar maken van wijken en gebieden. Deze wegen hebben een voedings- en verdeelfunctie. Deze wegen worden gekenmerkt door een hoge mate van uitwisseling. Zij verbinden de verblijfsgebieden met de stroomwegen.
- **Verblijven:** het toegankelijk maken van de erven. Op wegen met een erf functie, ofwel de verblijfsgebieden, staat de verblijfsfunctie centraal. Hier ontmoeten alle verkeersdeelnemers elkaar. Daardoor is het verkeersbeeld onvoorspelbaar, het kan zich snel wijzigen, er zijn potentiële conflicten tussen alle verkeerssoorten. Er moet adequaat, qua afstand en tijd, gereageerd kunnen worden. De snelheid van het verkeer dient hier laag te zijn.

	snelheid t.o.v. kom	
	buiten	binnen
 Stroomfunctie	 	
 Gebiedsontsluitingsfunctie		 
 Erftoegangsfunctie		

Wegencategorisering

Op grond van deze visie stromen-ontsluiten-verblijven zijn aan de wegen van Oss functies toegekend. In het verkeers- en vervoerplan 2002 (GVVP 2002) zijn destijds aan de wegen van Oss ook functies toegekend. Ten opzichte van het GVVP 2002 zijn er nu echter twee belangrijke verschillen.

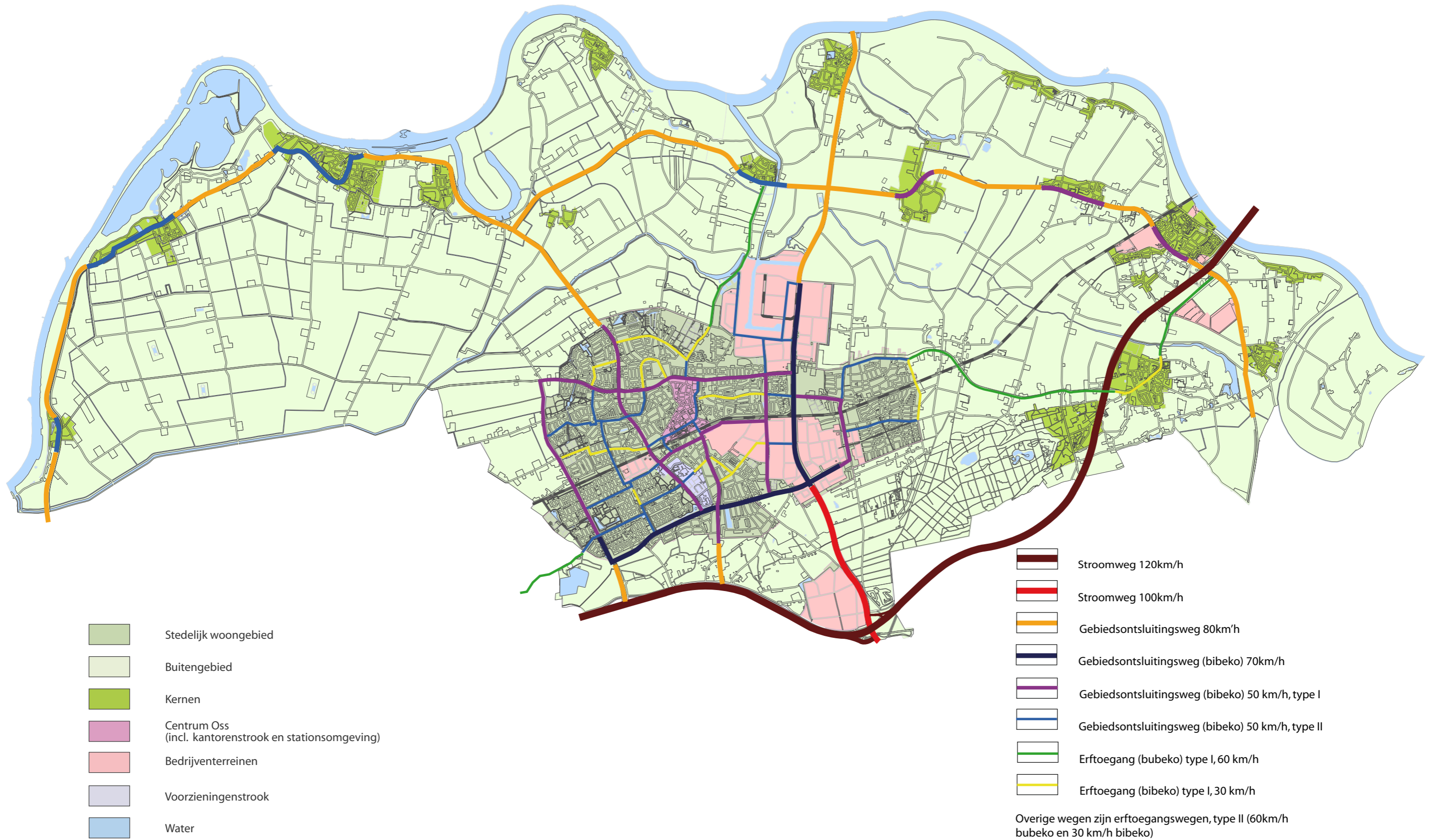
1. Meer onderscheid in ontsluitingswegen:
Om de bovenstaande indeling van stromen-ontsluiten-verblijven toe te passen, bestaat de behoefte om binnen de indeling ontsluiten, meerdere types wegen te benoemen. Bij de functie van ontsluiten is die behoefte er om twee redenen:
 - meer onderscheid in type gebiedsontsluitingswegen geeft de mogelijkheid om binnen de inrichting van ontsluitingswegen meer of minder nadruk te leggen op de doorstroomfunctie
 - vanuit de ruimtelijke structuur van Oss is het gewenst om de wegenstructuur meer 'leesbaar' te maken. Dat wil zeggen dat het voor de weggebruiker bij de inrichting van de weg duidelijk moet zijn wat de hoofdwegenstructuur is. Een voor de weggebruiker duidelijk herkenbare hoofdstructuur kan het verkeer ook beter sturen. Men volgt dan als het ware automatisch de hoofdstructuur
2. Bij de functie van verblijven is er de behoefte om binnen de verblijfsgebieden erftoegangswegen te benoemen die een meer ontsluitende functie hebben. Deze straten hebben vaak een wat hogere intensiteit en vragen daarom ook om een andere inrichting.

In onderstaande tabel staan de wegtypes die toegepast zijn, tevens is aangegeven welke maximum snelheid en welke intensiteit bij dat wegtype past.

	Wegtype	Maximum Snelheid	Intensiteit (i) (mvt/etm)
Binnen bebouwde kom	Gebiedsontsluitingsweg type I	50 of 70 km/h	$i > 10.000$
	Gebiedsontsluitingsweg type II	50 km/h	$6.000 < i > 15.000$
	Erftoegangsweg type I	30 km/h	$4.000 < i > 6.000$
	Erftoegangsweg type II	30 km/h	$i < 4.000$
Buiten bebouwde kom	Stroomweg	100 of 120 km/h	$i > 20.000$
	Gebiedsontsluitingsweg type I	80 km/h	$i > 20.000$
	Gebiedsontsluitingsweg type II	80 km/h	$6.000 < i > 20.000$
	Erftoegangsweg type I	60 km/h	$4.000 < i > 6.000$
	Erftoegangsweg type II	60 km/h	$i < 4.000$

In het Deelplan Wegen wordt ook nog aangegeven welke inrichtingskenmerken bij deze wegtypes horen, daarbij wordt bijvoorbeeld aangegeven hoe breed de weg mag/ moet zijn en of er een fietsvoorziening moet zijn. Van belang is wel om te vermelden dat hier een belangrijke afstemming met de visie openbare ruimte en beheer van de openbare ruimte moet plaatsvinden. Bij een goed ingerichte weg is functie, gebruik en vormgeving op elkaar afgestemd. Het is echter ook van belang om hierbij rekening te houden met beeldkwaliteit. Hoewel de eenduidige, herkenbare inrichting die gewenst is vanuit de verkeersveiligheid soms op gespannen voet kan staan met beeldkwaliteit, kunnen deze elkaar ook versterken. De uitdaging is om in de afstemming juist die versterking op te zoeken

Wegencategorisering 2020



Effecten van nieuwe hoofdwegenstructuur

De nieuwe wegencategorisering is doorgerekend in het verkeersmodel met de bedoeling om de effecten van de nieuwe wegencategorisering op het gebied van intensiteiten en verkeersafwikkeling in beeld te brengen. Hierbij is rekening gehouden met de toekomstige woninguitbreiding. In bovenstaande afbeelding zijn die effecten weergegeven.

- Er is sprake van een toename van verkeer op het hoofdwegenet: in oost-west richting is dat op de Ruwaardsingel, Julianasingel en Singel 40-45 en in noord-zuid richting is dat op de Heihoeksingel, Cereslaan, Dr Saal van Zwanenbergsingel en N329-Megensebaan.
- Een afname van verkeer is te zien op verschillende erftoegangswegen, onder andere op de Berghemseweg en Paganinistraat.
- Ook is een afname te zien op Raadhuislaan, Euterpelaan en de Nieuwe Hescheweg.
- In Berghem nemen de intensiteiten op de Osseweg toe.
- Op de Zevenbergseweg en Hartog Hartogsingel is sprake van een afname. Blijkbaar is de route via de Osseweg in de nieuwe wegencategorisering aantrekkelijker geworden voor verkeer dat voorheen van de Zevenbergseweg en Hartog Hartogsingel gebruik maakte, .
- In het buitengebied zijn geen significante verschuivingen van verkeersstromen waar te nemen. Er is daar geen sprake van afwikkelingsknelpunten. Evenals in de autonome situatie 2020 blijven enkelen erftoegangswegen een te hoge intensiteit houden: Heesterseweg/Het Woud, Paganinistraat, Berghemseweg, Kerkstraat (Berghem) en Burgemeester van Erpstraat buiten de bebouwde kom. Hier is, ook na realisatie van de nieuwe wegencategorisering, sprake van een potentieel verkeersveiligheidsknelpunt.



De normen voor de luchtkwaliteit (maximaal 40 µg/m³ voor NO₂ en PM₁₀) worden niet overschreden bij de nieuwe wegencategorisering. Op het gebied van wegverkeerslawaai is het aantal adressen met een geluidsbelasting groter dan 48 dB bij de nieuwe wegencategorisering nagenoeg gelijk aan de autonome situatie in 2020. Wel valt op dat het aantal adressen met een hoge geluidsbelasting (> 63 dB) bij de nieuwe wegencategorisering hoger is dan in de autonome situatie (zie tabel). De grootste toename van geluidbelasting vindt plaats op de gebiedsontsluitingswegen en in verschillende woonbuurten zijn afnames te constateren. Dit bevestigt dat de nieuwe wegencategorisering leidt tot een beter gebruik van het hoofdwegenet, er ontstaat een toename van verkeer op wegen die hiervoor bedoeld zijn en een afname binnen de woongebieden. Op het moment dat fysieke maatregelen als onderdeel van de nieuwe wegencategorisering worden uitgevoerd, is altijd nader (akoestisch) onderzoek nodig. Mocht uit een dergelijk onderzoek blijken dat sprake is van een zogenaamde 'reconstructie' moet altijd onderzocht worden of aanvullende (geluidsreducerende) maatregelen noodzakelijk zijn.

Geconcludeerd kan worden dat de nieuwe wegencategorisering leidt tot een beter gebruik van het hoofdwegenet, er ontstaat een toename van verkeer op wegen die hiervoor bedoeld zijn.

In de nieuwe wegencategorisering ontstaan op een aantal routes afwikkelingsproblemen of er is nu al sprake van een afwikkelingsprobleem dat verergert in de nieuwe categorisering. Het gaat hierbij om:

- Route Ruwaardsingel – Julianasingel
- Heihoeksingel – Heihoekstraat
- Singel 40- 45
- Centrumontsluiting: Raadhuislaan – Oostwal en kruispunt Singel 40-45 – Koornstraat.

Dit betekent dat op die wegen wel capaciteitsverruimende maatregelen nodig zijn.

In de tussenliggende (woon)gebieden is veelal sprake van een afname van verkeer. Dit is positief voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Verder is er, reeds in de huidige situatie*, in het buitengebied sprake van leefbaarheidsproblemen langs de Dorpenweg en de Rogstraat – Burg. Van Erpstraat (Herpen - Berghem). Deze worden in de nieuwe wegencategorisering niet erger. (verwijzing netwerkstudie buitengebied)

Bovengenoemde knelpunten zijn nader geanalyseerd. In het deelplan Wegen is de uitgebreide analyse terug te vinden. Behalve de hierboven beschreven belangrijkste knelpunten in de hoofdwegenstructuur zijn er nog diverse andere knelpunten op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Deze minder prioritaire knelpunten worden in het deelplan Wegen beschreven.

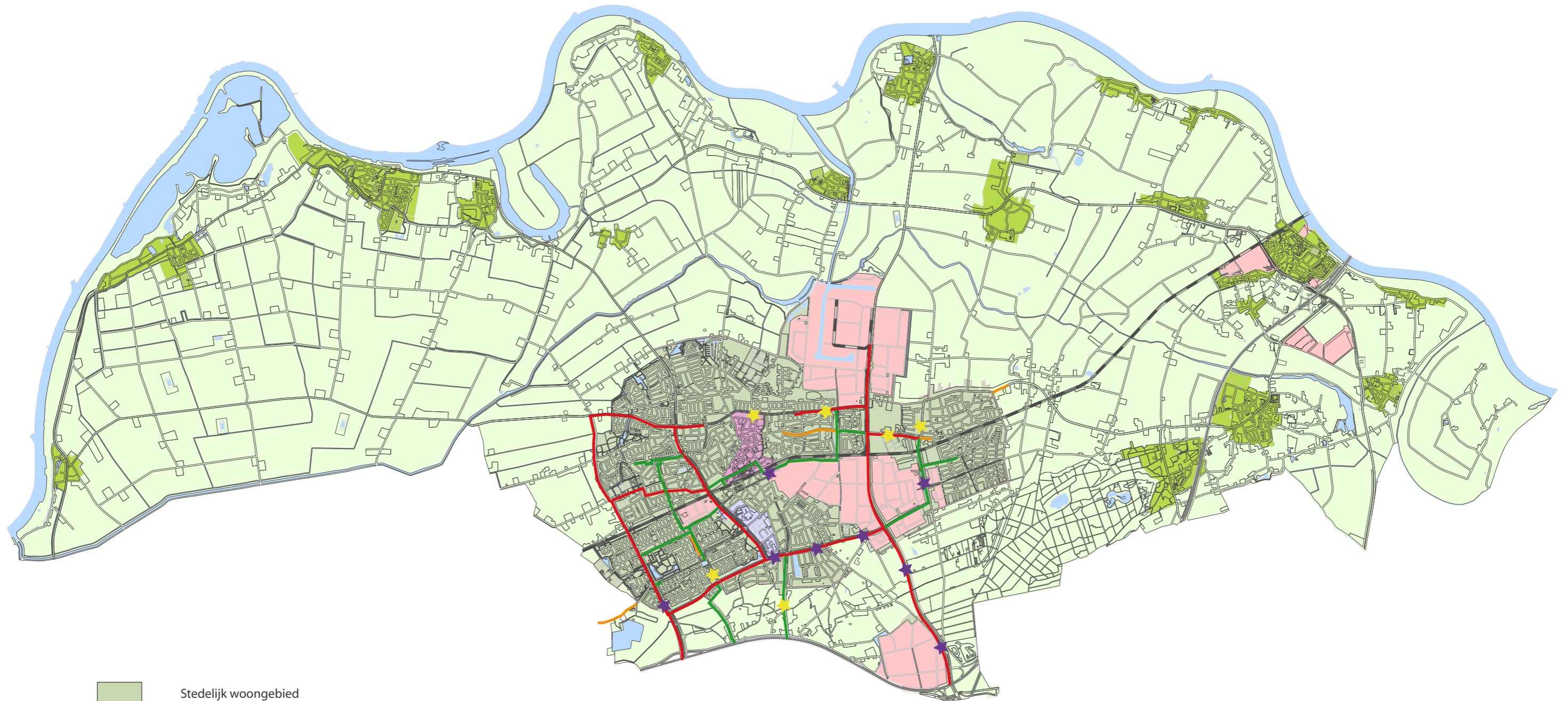
Hier worden vervolgens de conclusies van de analyse van de belangrijkste knelpunten in het kort weergegeven.

Geluidsklasse	Autonome situatie 2020	Woningbouwlocatie West 2020	Nieuwe wegencategorisering inclusief woningbouwlocatie Oss West + 3NS
48 - 53 dB	8740	8787	8815
53 - 58 dB	4120	4238	4084
58 - 63 dB	1281	1250	1270
63 - 68 dB	78	135	87
68 - 73 dB	0	0	0
> 73 dB	0	0	0
Totaal	12217	12397	12258
> 83 dB	78	135	87

Aantal geluidsgevoelige adressen per geluidsklasse. Voorkeursgrenswaarde = 48 dB

* De huidige situatie in het buitengebied ten oosten van Oss is geanalyseerd in de netwerkstudie Buitengebied ten oosten van Oss, Megaborn, februari 2008

Effecten wegencategorisering



- Stedelijk woongebied
- Buitengebied
- Kernen
- Centrum Oss
(incl. kantorenstrook en stationsomgeving)
- Bedrijventerreinen
- Voorzieningenstrook
- Water

- Afname van verkeer ten opzichte van autonome situatie
- Toename van verkeer ten opzichte van autonome situatie
- Knelpunten verkeersveiligheid (gebruik versus functie)
- ★ (Potentieel) knelpunt doorstroming (I/C-verhouding 80 - 95) in 1 of beide spitsperiodes
- ★ (Potentieel) knelpunt doorstroming (I/C-verhouding > 95) in 1 of beide spitsperiodes

Route Ruwaardsingel – Julianasingel

Op de route Ruwaardsingel – Julianasingel ontstaan in de nieuwe situatie verkeersafwikkelingsproblemen, met name op de kruispunten. Dit is op te lossen door de doorstroming te verbeteren met capaciteitsverruimende maatregelen op de kruispunten en wegvakken. Hierbij kan gedacht worden aan 2x2 rijstroken, wijziging van verkeerslichtenregelingen dan wel de aanleg van turbo-rotondes en het instellen van een maximum snelheid van 70 km/uur. Het effect is dat de intensiteit op de hoofdwegstructuur toeneemt en de intensiteit op de wegen door de woonwijken afneemt. Een nadeel is dat er een hogere geluidsbelasting komt langs de Ruwaardsingel-Julianasingel. Daar staat tegenover dat de geluidsbelasting in de woonwijken afneemt. Langs de Ruwaardsingel-Julianasingel zijn er meer mogelijkheden om maatregelen te nemen tegen de hogere geluidsbelasting dan binnen de woonwijk. Geconcludeerd wordt dat de optimalisering van de Ruwaardsingel en Julianasingel positief is vanuit het streven naar een juist en optimaal gebruik van het wegennet.

Route Heihoeksingel – Heihoekstraat versus Randweg-west

Bij de doorrekening van de nieuwe wegenstructuur is er rekening gehouden met de ontwikkeling van nieuwe woningen in Oss-west. Wanneer de nieuwe woningen ontsloten worden via de bestaande wegenstructuren, ontstaan de volgende verkeerseffecten:

- Een toename van verkeer op de noord-zuidroute Cereslaan (+10%) – Heihoeksingel (+20%) – Heihoekstraat (+30%) - Kleinussenstraat (+40%) – Huizenbeemdweg (+40%)
- Een toename van verkeer op de oost-westroute Gewandeweg ten westen van de Huizenbeemdweg (+400%) - Gewandeweg ten oosten van de Huizenbeemdweg (+200%) - Zaltbommelseweg (+30%)
- Door de toename van verkeer op de westelijke noord-zuidas verslechtert de verkeersafwikkeling op de Heihoeksingel en het kruispunt met de Ruwaardsingel.

Door de toename van verkeer komt de doorstroming, met name op de Heihoeksingel zowel in de ochtendspits als in de avondspits zwaar onder druk te staan, met congestie als gevolg. Ook de leefbaarheid langs de route staat in deze situatie onder druk. De hoge intensiteiten zijn nadelig voor de verkeersveiligheid, oversteekbaarheid en leiden tot overlast op het gebied van geluidshinder. De noord-zuidverbinding zal een barrière gaan vormen tussen de aan weerszijden gelegen woongebieden.

Als alternatief is een westelijke randweg (modelmatig) doorgerekend. De nieuwe woongebieden zijn uitsluitend daarop aangesloten. Vanzelfsprekend daalt dan de verkeersintensiteit op het gehele traject Heihoeksingel – Heihoekstraat – Kleinussenstraat – Huizenbeemdweg. Dit betekent een forse verbetering voor de leefbaarheid in de wijken Ruwaard en Ussen. De oversteekbaarheid, en daarmee de verkeersveiligheid, verbetert en er is in mindere mate sprake van een barrière. Er zijn dan ook geen afwikkelingsproblemen meer op de Heihoeksingel.

Het zuidelijk deel van de randweg zal zwaar belast worden. Hier kunnen in de avondspits afwikkelingsproblemen ontstaan. Ook het kruispunt Randweg- Heihoeksingel - Ruwaardsingel –Cereslaan zal onder druk komen staan, met mogelijk afwikkelingsproblemen. In de mobiliteitsvisie is uitgesproken dat benutten gaat boven bijbouwen. Bij realisatie van meer dan 3.000 woningen in Oss-west ontstaat er echter een situatie op de route Heihoeksingel- Heihoestraat die vanuit leefbaarheid en verkeersveiligheid ongewenst is. Opwaardering van deze route zal een forse inbreuk zijn op de bestaande woonwijk. Het realiseren van de nieuwe ontsluitingsweg heeft dan de voorkeur. Echter wanneer de uitbreiding in Oss-west fors minder wordt dan is de nut en noodzaak voor de randweg veel minder. Dit betekent dat in dit plan er geen uitspraak gedaan kan worden over de ontsluiting van Oss-west. Bij de realisatie van Oss-west moet een duidelijke afweging plaatsvinden van het aantal te bouwen woningen in de eindsituatie en de verkeersoplossing voor de ontsluiting van de uitbreiding. Verder zal, ook zonder de realisatie van Oss-west, de doorstroming op de Cereslaan – Heihoeksingel onder druk komen staan. Capaciteitsverruimende maatregelen zijn noodzakelijk.

Singel 40-45 versus Randweg noord

Zowel in de huidige situatie als in de te verwachten situatie 2020, zijn er afwikkelings- en leefbaarheidsknelpunten op de Singel 40-45. Met de herinrichting van de Singel 40-45, die onlangs gereed gekomen is, is de doorstroming, de leefbaarheid en ook de verkeersveiligheid verbeterd. De herinrichting heeft bijgedragen aan de verbetering van de leefbaarheid door de toepassing van geluidsreducerend asfalt en het versmalen van de hoofdrijbaan waardoor de afstand tot de woningen groter is geworden. De verkeersveiligheid is verbeterd door de aanleg van een vrijliggende voorziening voor de fiets en het plaatsen van verkeerslichten. Hoewel de doorstroming is verbeterd door het aantal aansluitingen van erftoegangswegen te verminderen, blijven er afwikkelingsproblemen bestaan, die richting 2020 nog erger zullen worden.

Een oplossing is denkbaar door een noordelijk rondweg te realiseren welke via het zuidelijke deel van het bedrijventerrein Elzenburg een goede doorgaande route richting de N329 gaat vormen. Deze oplossing is doorgerekend in het verkeersmodel, met als uitgangspunt dat de noordelijke rondweg een verbinding vormt tussen de Huizenbeemdweg/Gewandeweg, vervolgens ten noorden van de Frankenbeemdweg de John F.Kennedybaan kruist, dan ter hoogte van de Spitsbergerweg de Macharensweg kruist en dan via de Kanaalstraat aansluit op de N329.

Een dergelijke noordelijke rondweg trekt maximaal 6.000 mvt/etm (motorvoertuigen per etmaal) aan. Op het deel ten westen van de John F. Kennedybaan rijden circa 2.200 mvt/etm via de nieuwe route. De noordelijke rondweg zorgt voor een afname van circa 1.800 mvt/etm op de Singel 40-45. Dit heeft voor de leefbaarheid in termen van geluidbelasting, luchtkwaliteit en oversteekbaarheid nauwelijks tot geen positief effect. De

realisatie van de noordelijke rondweg leidt niet of nauwelijks tot een significante verbetering van de doorstroming/verkeersafwikkeling. Enkel op het oostelijk deel van de Singel 40-45 is sprake van een lichte verbetering van de verkeersafwikkeling.

De Singel 1940-1945 wordt vooral gebruikt door verkeer met een herkomst of bestemming in het centrum, circa 60%. Daarnaast is circa 30% van het verkeer op de Singel, verkeer tussen de kernen Oss en Berghem. Hiervoor is een nieuwe noordelijke randstructuur geen oplossing. Geconcludeerd kan worden dat een Noordelijke rondweg geen oplossing biedt voor de knelpunten op de Singel 1940-1945. De oplossing voor de afwikkelingsproblemen zal gevonden moeten worden in het optimaliseren van de kruispunten. Het grootste knelpunt is dan het kruispunt Koorstraat – Singel 1940-1945. Bij de centrumontsluiting wordt daar dieper op ingegaan. Voor de verbetering van de leefbaarheid zal er gezocht moeten worden naar flankerende maatregelen die gericht zijn op het stimuleren van het fietsgebruik. Het meeste verkeer op de Singel is immers intern verkeer. Dat zijn korte ritten waarvoor de fiets een goed alternatief is.

Centrumontsluiting: Raadhuislaan en kruispunt Koorstraat – Singel 40-45

In de 'Visie dynamisch stadscentrum Oss 2020' is aangegeven dat moet worden gestreefd naar heldere routes voor bezoekers aan het stadscentrum, zowel per auto, fiets, openbaar vervoer als te voet. Voor de auto en fiets is het van belang om adequate parkeermogelijkheden aan te bieden. De hoofdontsluiting via Raadhuislaan, Oostwal en Singel 40-45 moet zoveel mogelijk ten dienste staan van bestemmingsverkeer naar het centrum. Maatregelen die de doorstroming en de toegankelijkheid van parkeervoorzieningen bevorderen zijn belangrijk, maar wel in goede balans met de gewenste extra verblijfskwaliteit. In de nieuwe wegencategorisering is hier rekening mee gehouden. Zo vormt de Raadhuislaan – Molenstraat – Oostwal, binnen het centrum, de belangrijkste verkeersader voor bestemmingsverkeer maar is wel van een lagere orde (in vormgeving en intensiteiten) dan de gebiedsontsluitingwegen zoals Singel 40-45, John F. Kennedybaan, Saal van zwanenbergensingel.

Bij de weergave van de effecten van de nieuwe wegencategorisering is te zien dat de Raadhuislaan een afname van intensiteit heeft. Dit betekent wel dat de Wethouder van Eschstraat en de Gasstraat voor een deel die verkeersfunctie moeten overnemen. Ook de Singel 40-45 is van belang voor een goede centrumontsluiting en wordt daar ook voor gebruikt. Circa 60% van het verkeer op de Singel heeft een bestemming in het centrum. Het kruispunt Koorstraat – Singel 40-45 is een belangrijk knelpunt in de bereikbaarheid van het centrum. Ook wordt het kruispunt, door het druktebeeld, ervaren als een onveilig kruispunt hoewel het aantal ongevallen niet zodanig is dat er sprake is van een black spot.

Onderzocht is om het kruispunt ongelijkvloers te maken*. Hierbij zou de rechtdoorgaande richting over

de Singel 40-45 –Hertogensingel losgekoppeld moeten worden en onder de rotonde door gelegd moeten worden. Een tunnel biedt dan een onbelemmerde doorstroming voor het doorgaande autoverkeer op de Singel 49-45. De rotonde wordt hierdoor ontlast. De ontlasting zorgt ervoor dat de bestaande rotonde voldoende capaciteit heeft om in de toekomst een acceptabele afwikkeling te bieden voor bestemmingsverkeer. Een negatief effect is dat de Singel 40-45 een aantrekkelijke route wordt voor het doorgaande autoverkeer, waardoor de leefbaarheid juist meer onder druk komt te staan. Ruimtelijk gezien kan een dergelijke oplossing een erg grote inbreuk zijn op de stedelijke kwaliteit en hoewel de beschikbare ruimte voldoende lijkt te zijn is een uitwerking van een dergelijke oplossing absoluut noodzakelijk om te kunnen beoordelen of het wenselijk is. Daarnaast wordt met een dergelijke oplossing ingezet op de facilitering van auto-infrastructuur terwijl uit de analyse blijkt dat voor een groot deel van het verkeer op de Singel 40-45 de fiets een goed alternatief zou kunnen zijn (korte verplaatsingsafstanden). Geconcludeerd wordt dat dat voor de centrumontsluiting de Singel 1940-1945 en de Wethouder van Eschstraat/Gasstraat de belangrijkste gebiedsontsluitende wegen zijn. De Raadhuislaan, Molenstraat en Oostwal vormen binnen het centrum belangrijke verkeersaders voor bestemmingsverkeer en ontsluiten de belangrijkste parkeervoorzieningen in het centrum. Hierin is het kruispunt Koorstraat-Singel 1940-1945 een belangrijk knelpunt. Bij het zoeken naar een oplossing voor dit knelpunt staan bereikbaarheid en leefbaarheid op gespannen voet met elkaar. Om een goede afweging te kunnen maken is nader onderzoek nodig waarbij enerzijds een ruimtelijke verkenning wordt uitgevoerd naar de mogelijkheden van herinrichting (ondertunneling) van het kruispunt en anderzijds een routegerichte studie uitgevoerd wordt op de gehele Singel 40-45, bijvoorbeeld met behulp van een microsimulatie. Hierbij moet de vraag meegenomen worden, welke mate van filevorming de gemeente wil accepteren op de Singel 1940- 1945 om het fietsgebruik te stimuleren.

Dorpenweg (N626), Ravenstein – Oss

De wegverbinding tussen de aansluiting Ravenstein op de A50 en de N329/Megensebaan gaat door de bebouwde kom van Ravenstein en de twee dorpen Deursen-Dennenburg en haren. In met name de dorpen is sprake van klachten over de leefbaarheid en verkeersveiligheid (oversteekbaarheid). Daarbij speelt de relatief grote hoeveelheid vrachtverkeer (20-25%) een rol. Doorgaand verkeer A50-Oss-Noord/Elzenburg dient via de A50-knooppunt Paalgraven- N329 te rijden, maar doet dat niet in voldoende mate vanwege congestie op Paalgraven - N329.

De oplossing moet in eerste instantie gevonden worden door de oorzaak van de problemen op te lossen, c.q. de route A50-Paalgraven – N329 te verbeteren. Indien deze route voldoende kwaliteit heeft zal het sluipverkeer verminderen. Verder wordt geconcludeerd dat de Dorpenweg functioneert als drager voor het verkeer in dat

* Verkeerskundig onderzoek rotonde Singel 1940-1945 - Koorstraat, mei 2009, DHV

Knelpunten en dilemma's wegcategorisering



gebied en heeft een belangrijke ontsluitende functie tussen de dorpen.

Daarom heeft deze weg in de wegcategorisering de functie van gebiedsontsluitingsweg toebedeeld gekregen. Buiten de bebouwde kommen wordt de maximum snelheid dan 80 km/uur, binnen de bebouwde kommen 50 km/uur. Hierbij zouden de overgangssituaties van 50 naar 80 km verbeterd moeten worden. Binnen de kommen moeten ook maatregelen genomen worden om de snelheid van 50 km/uur af te dwingen. Verder zou ter hoogte van Deursen-Dennenburg de Dorpenweg binnen de bebouwde kom gebracht moeten worden, zodat ook daar een snelheidsregiem van 50km/uur kan gaan gelden. Tot slot zou een selectieve afsluiting voor vrachtverkeer effectief zijn voor de leefbaarheid in de dorpen en langs de gehele Dorpenweg, aandachtspunten daarbij zijn de haalbaarheid en de handhaafbaarheid.

Rogstraat – Burg. Van Erpstraat, Herpen – Oss

In Herpen wordt al enige jaren geklaagd over verkeersoverlast ten gevolge van doorgaand verkeer door de kom van Herpen. Veel verkeer zou vanaf de A50 via de Rogstraat richting Berghem (Burg. Van Erpstraat) en Oss rijden. De netwerkstudie Buitengebied ten oosten van Oss, die in 2008 is uitgevoerd, bevestigt dit beeld. In de ochtendspits wordt gemeten dat 42% van het verkeer op de Rogstraat, doorgaand verkeer is. De nieuwe wegcategorisering sluit aan op de oplossingsrichtingen uit de netwerkstudie buitengebied ten oosten van Oss. Vanuit de klankbordgroep buitengebied is aangedrongen op het onderzoeken van nog een oplossingsrichting, namelijk een nieuwe ontsluitingsweg aan de oostzijde van Berghem door het buitengebied om de kern Herpen (zie overzichtskaart). Het zou een gebiedsontsluitingsweg moeten worden met een maximum snelheid van 80 km/uur. Deze oplossing is doorgerekend in het verkeersmodel.

Uit de doorrekening blijkt dat de nieuwe ontsluitingsweg een verkeerintensiteit variërend tussen 5.700 en 7.600 mvt/etm te verwerken zou krijgen. Ook blijkt dat er een (forse) afname van verkeer is op de Burgemeester van Erpstraat (- 30 %) en de Rogstraat (- 45%) Deze afnames zijn positief voor de leefbaarheid en verkeersveiligheid in de kern Herpen en de noordzijde van Berghem. Ook op de Dorpenweg is sprake van een afname van verkeer, variërend van 400 tot 800 mvt/etm. Dit is een relatief kleine afname (- 5 tot 10 %). De afname van de intensiteit op de Burg. Van Erpstraat is zodanig dat de nieuwe verbindingsweg een oplossing zou betekenen voor de eerder geconstateerde verkeersveiligheidsknelpunt. De intensiteit op de Burg. Van Erpstraat blijft dan ruim onder de grenswaarde van 6.000 mvt/etm, horende bij de functie als erftoegangsweg buiten de bebouwde kom. Als gevolg van gewijzigde routekeuze vanuit Schaijk wordt de Schaijkse weg zwaarder belast. Verkeer uit Schaijk rijdt via de Schaijkseweg naar de nieuwe ontsluitingsroute richting de A50.

De nieuwe ontsluitingsroute wordt een alternatieve route voor verkeer op de A50. Op de A50 en N329 is een afname te constateren van respectievelijk 1.900 en 2.200 mvt/etm. Dit is een ongewenste ontwikkeling

aangezien de A50 en N329 zich qua functie meer voor grotere hoeveelheden verkeer lenen dan de nieuwe ontsluitingsroute. In de spitsperioden, bij filevorming, wordt dit effect waarschijnlijk nog versterkt. Ter hoogte van de aansluiting Erfsestraat (N277)-Dorpenweg-aansluiting A50 leidt dit in de spitperioden tot mogelijke afwikkelingsknelpunten.

Geconcludeerd wordt dat de structuuroplissing met een nieuwe wegverbinding om Berghem en Herpen leidt tot een verschuiving van intensiteiten. Dit is positief voor de kernen Herpen en Berghem, en in mindere mate ook voor de kernen langs de Dorpenweg. Daartegen ontstaat er een alternatieve route voor verkeer op de A50, welke bij congestie voor knooppunt Paalgraven gebruikt zal gaan worden als sluiproute. Daarnaast is de ruimtelijke impact in het landelijk gebied ten oosten van Berghem groot. Op basis hiervan wordt de structuuroplissing met een nieuwe wegverbinding niet als de gewenste oplossing gezien. Die zal moeten worden gevonden door de geactualiseerde wegcategorisering met een daarbij passende inrichting van wegen.

Fiets

Om de balans tussen de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te bereiken streeft de gemeente Oss naar een verschuiving in het gebruik van vervoerswijzen: een groter deel van de verplaatsingen moet onder andere plaats gaan vinden met de fiets. Korte verplaatsingen (tot ongeveer vijf kilometer) moeten bij voorkeur per fiets of te voet afgelegd worden. Het aandeel van de fiets in de modal split zou moeten stijgen van 34% in 2006 naar 40% in 2020. Er zullen forse inspanningen nodig zijn om deze streefkwaliiteit te behalen.

Deze inspanningen zullen zich moeten richten op:

- Een goede fietsinfrastructuur die gekenmerkt wordt door:
 - o Directe en samenhangende routes
 - o Verkeersveiligheid voor fietsers
 - o Comfortabele en aantrekkelijke routes
- Stallingen: De routes vormen slechts één onderdeel van een verplaatsing. Om het fietsgebruik te stimuleren is niet alleen nodig dat er veilige en comfortabele routes zijn. Ook de beschikbaarheid van goede, gebruiksvriendelijke en diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen is van groot belang. Op plaats van bestemming aangekomen moet een fiets veilig en dichtbij gestald kunnen worden.
- De infrastructuur en de stallingen vormen de basis voor het stimuleren van het fietsgebruik. Een gemeente moet er voor zorgen dat mensen de mogelijkheid hebben om zich veilig en snel per fiets te verplaatsen. Daarnaast kan met aanvullende maatregelen een extra impuls gegeven worden. Het betreft onder meer:
 - o de aanpak van fietsendiefstal
 - o het stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie: dit maakt onderdeel uit van het Deelplan Gedrag
 - o het onderzoeken en toepassen van innovaties

Fietsnetwerk

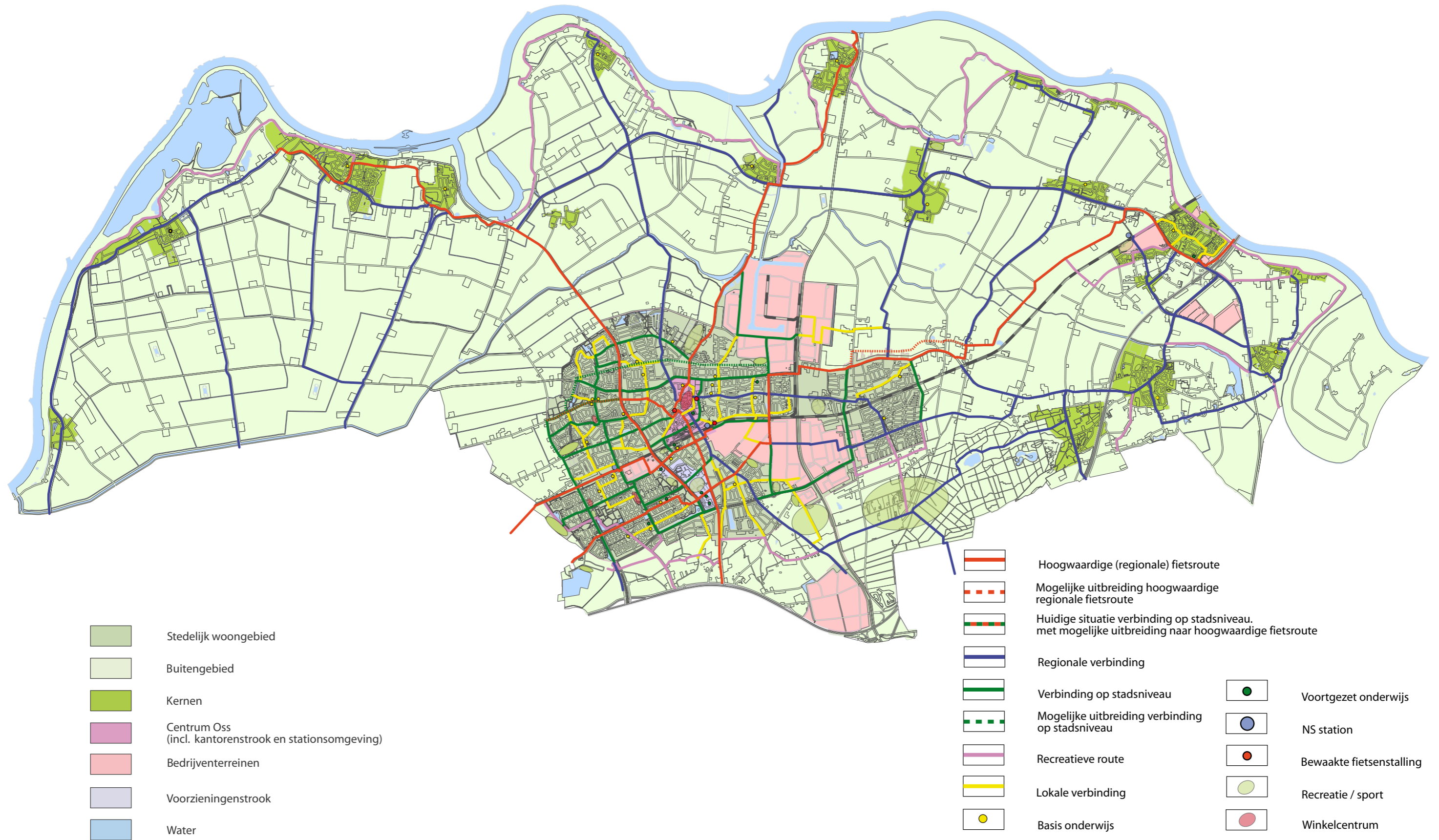
Om een goede fietsinfrastructuur te realiseren is een fietsnetwerk met directe, samenhangende, verkeersveilige, comfortabele en aantrekkelijke routes noodzakelijk. Het fietsnetwerk uit de Fietsnota 2005 is daartoe kritisch onder de loep genomen. Dit heeft geresulteerd in een nieuw fietsnetwerk (zie afbeelding). In het nieuwe fietsnetwerk is de nadruk gelegd op fijnmazigheid (meer lokale verbindingen) en hoogwaardigheid (meer hoogwaardige regionale verbindingen).

Het doel van het netwerk is ontsluiting per fiets te bieden van publieksaantrekkelijke locaties (zoals scholen, centrum en sportvoorzieningen) vanuit alle stadsdelen en dorpen op een veilige en comfortabele manier. Het netwerk moet bovendien alle dorpen zowel met elkaar als met de stad verbinden voor alle overige bestemmingen (sociaal verkeer, recreatief verkeer). Het middel om gesteld doel te bereiken is een hoogwaardig en fijnmazig netwerk van fietspaden en -voorzieningen. Daarnaast wordt gestreefd naar het ontvlechten van de fiets en de auto op plaatsen waar ze elkaar in de weg zitten dan wel gevaarlijk zijn voor elkaar.

Met het fietsnetwerk is de gemeente “bedekt” met een compleet netwerk fietsvoorzieningen van alle soorten kwaliteiten. Iedereen, die een adres in een andere buurt per fiets wil bereiken kan gebruik maken van dit netwerk. Daarmee “duwen en lokken” we fietsers naar bepaalde veilige en comfortabele routes en maken het de automobilist makkelijker om over te stappen op de fiets. Het beleidsdoel komt daarmee dichterbij.



Fietsnetwerk 2020



In dat netwerk worden de volgende routes onderscheiden:

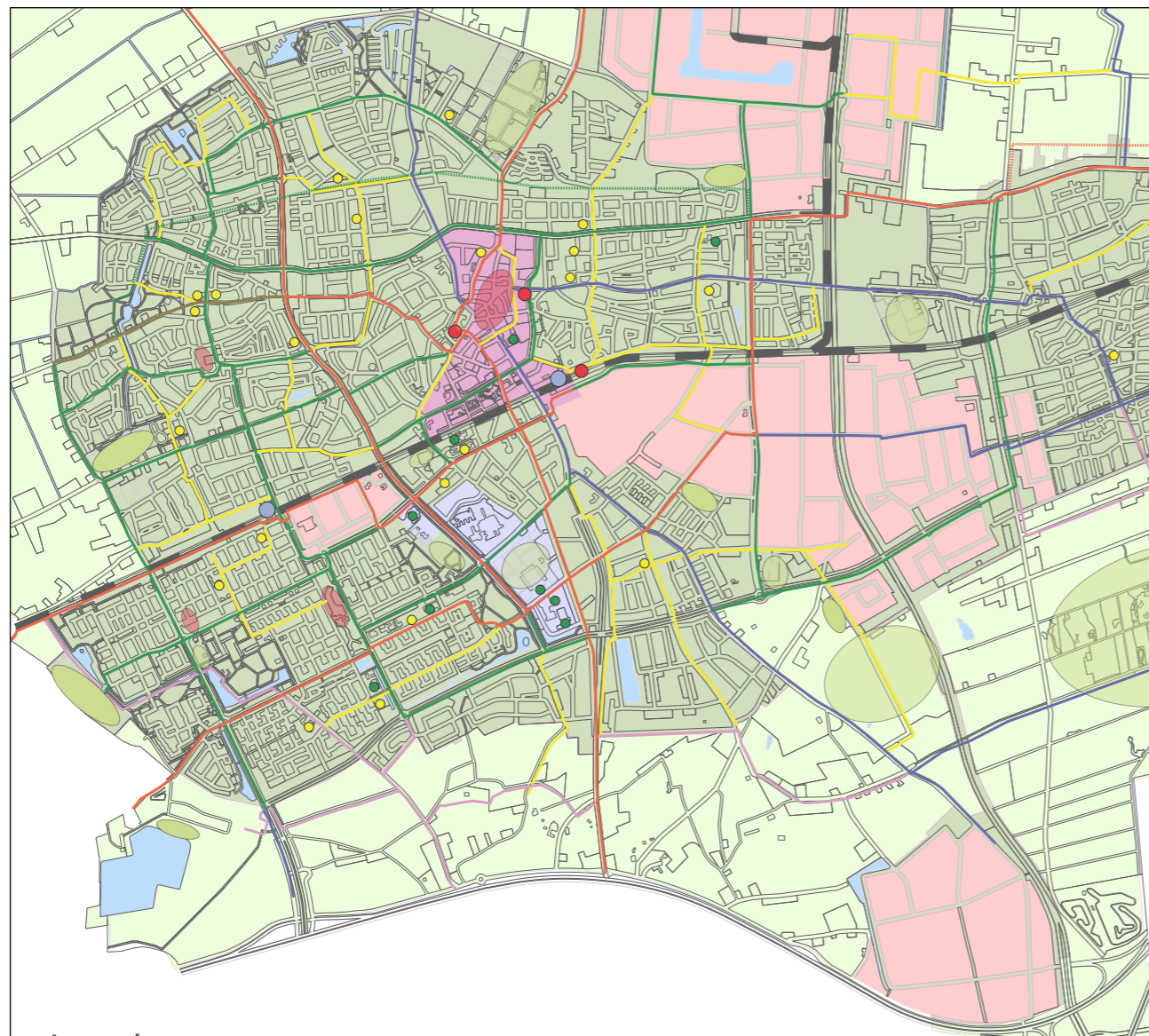
- **Hoogwaardige regionale fietsroute:**

De hoogwaardige regionale fietsroutes zijn de voorzieningen van de hoogste categorie. Deze routes passen in het provinciaal regionaal fietsnetwerk zoals dat vastgesteld is in de regionale samenwerking (Gebiedgerichte Aanpak Verkeer en Vervoer). De paden zijn ruim opgezet, comfortabel, veilig en duidelijk herkenbaar. De kruisingen met gebiedsontsluitingswegen zijn voor de veiligheid van de fietsers en de doorstroming van het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg ongelijkvloers.

- **Regionale fietsroute:**

De regionale fietsroutes vormen de noodzakelijke verbindingen tussen stad en dorpen, en dorpen onderling. Ze zijn van voldoende breedte en bieden een optimale veiligheid. Het comfort is goed; de breedte en de overige voorzieningen kunnen minder zijn dan de hoogwaardige regionale verbindingen. De kruisingen met gebiedsontsluitingswegen zijn voor de veiligheid van de fietsers en de doorstroming van het verkeer op de gebiedsontsluitingswegen, bij voorkeur ongelijkvloers. Als dat niet mogelijk is dan is de kruising geregeld door middel van verkeerslichten.

Fietsnetwerk stedelijk gebied



Legenda

	Stedelijk woongebied		Hoogwaardige (regionale) fietsroute		Lokale verbinding
	Buitengebied		Mogelijke uitbreiding hoogwaardige regionale fietsroute		Basis onderwijs
	Kernen		Huidige situatie verbinding op stadsniveau, met mogelijke uitbreiding naar hoogwaardige fietsroute		Voortgezet onderwijs
	Centrum Oss (incl. kantorenstrook en stationsomgeving)		Regionale verbinding		NS station
	Bedrijventerreinen		Verbinding op stadsniveau		Bewaakte fietsstalling
	Voorzieningsstrook		Mogelijke uitbreiding verbinding op stadsniveau		Recreatie / sport
	Water		Recreatieve route		Winkelcentrum

- **Verbinding op stadsniveau niveau:**

De verbindingen op stadsniveau verbinden de wijken en buurten met alle publieksaantrekkende locaties. Het comfort is goed, de fietspaden zijn bij voorkeur vrijliggend en de kruisingen met gebiedsontsluitingswegen zijn geregeld, bijvoorbeeld door middel van verkeerslichten of rotondes.

- **Lokale verbinding:**

De lokale verbindingen zorgen voor de verbinding binnen de buurt of wijk. Het comfort is goed. Bij gebiedsontsluitingswegen bestaan de lokale verbindingen uit vrijliggende fietspaden. Indien dat niet mogelijk is, moet minimaal uitgegaan worden van aanliggende fietsstroken. Op erftoegangswegen maken fietsers in principe gebruik van de rijbaan, waarbij bij de inrichting van de weg, het comfort en de veiligheid van de fietser centraal staan. De kruising met gebiedsontsluitingswegen is geregeld met verkeerslichten of met voorrangskruisingen.

- **Recreatieve routes:**

De toeristische routes zijn bedoeld voor toeristisch verkeer, maar utilitair verkeer kan er uiteraard ook gebruik van maken. Zo mogelijk zijn de routes vrijliggend, of in ieder geval autoluw. Ze lopen bij voorkeur uitsluitend over of naast erftoegangswegen. Kruisingen met gebiedsontsluitingswegen worden zoveel mogelijk vermeden, doch zijn in ieder geval geregeld (voorrang, verkeerslichten of rotonde).

- **Fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen:**

De lokale verbindingen zorgen voor de verbinding binnen de buurt of wijk. Het comfort is goed. Bij gebiedsontsluitingswegen bestaan de lokale verbindingen uit vrijliggende fietspaden. Indien dat niet mogelijk is, moet minimaal uitgegaan worden van aanliggende fietsstroken. Op erftoegangswegen maken fietsers in principe gebruik van de rijbaan, waarbij bij de inrichting van de weg het comfort en de veiligheid van de fietser centraal staat. De kruising met gebiedsontsluitingswegen is geregeld met verkeerslichten of met voorrangskruisingen.

Stallingen

Om het fietsgebruik te stimuleren zijn goede, gebruiksvriendelijke en diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen van groot belang. Bij het verbeteren van de stallingsvoorzieningen moet gekeken worden naar:

- **Aantal:** het aantal stallingsplaatsen moet voldoende zijn om aan de vraag te voldoen, ook op drukke momenten; hiertoe wordt onder meer een gewenste maximale bezettingsgraad van 80% gehanteerd;
- **Locatie:** de stallingsplaatsen moeten zich op de juiste plaats bevinden, bij voorkeur zo dicht mogelijk bij de bestemming;
- **Vorm:** de stallingsplaatsen moeten voldoen aan de wensen van de gebruiker, wat betreft zowel gemak als veiligheid.

Om te bepalen waar welke fietsvoorzieningen gewenst zijn, moet periodiek onderzoek verricht worden naar de parkeerbehoefte van fietsers. Dit onderzoek wordt reeds één maal per twee jaar uitgevoerd in het centrum van Oss. Bij overige publieksaantrekkende functies is het eveneens wenselijk inzicht te krijgen in de parkeerbehoefte. Speciaal van belang hierbij zijn de stallingsvoorzieningen bij de NS Stations. Deze voorzieningen spelen een belangrijke rol in de ketenverplaatsing.

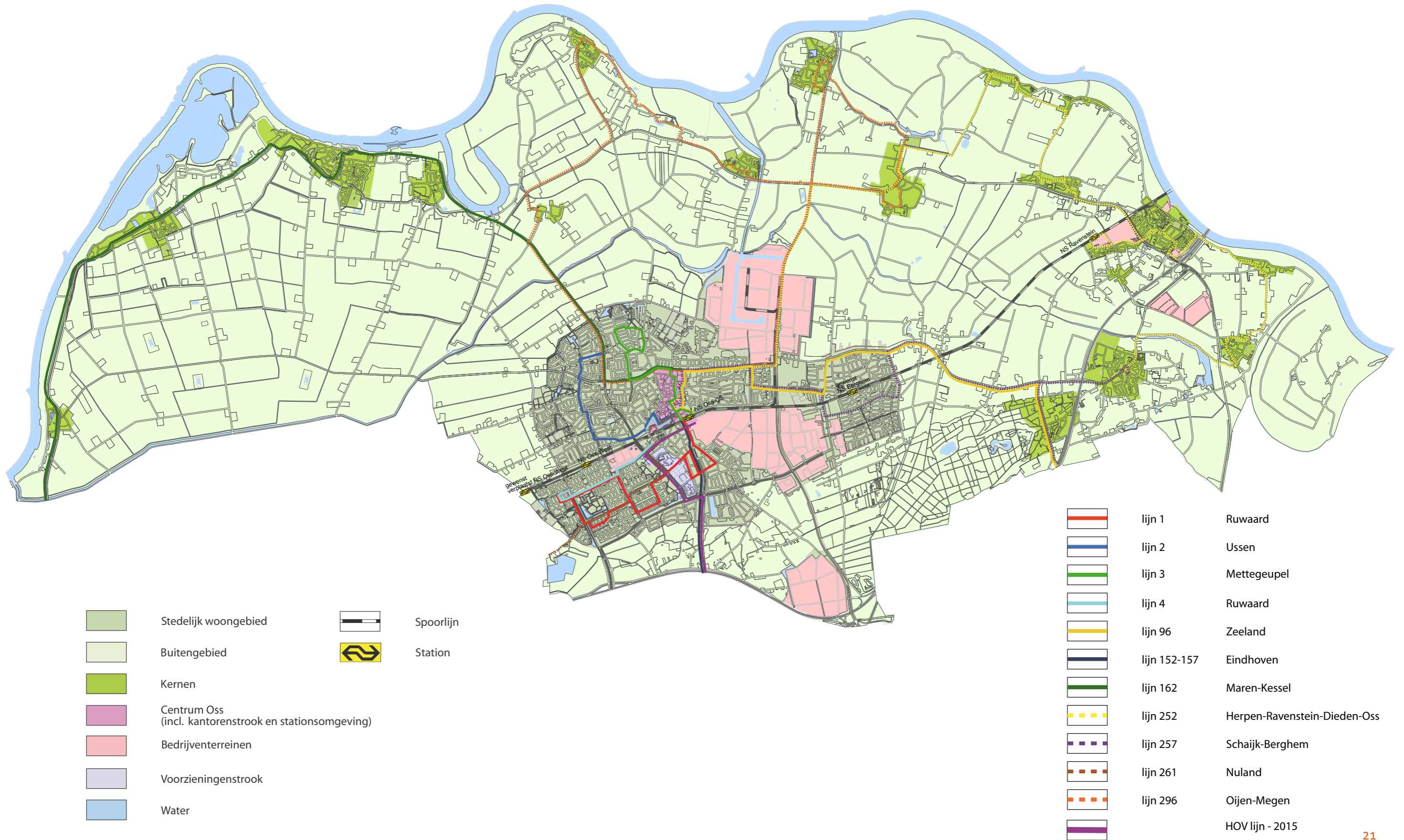
Aanpak fietsdiefstal

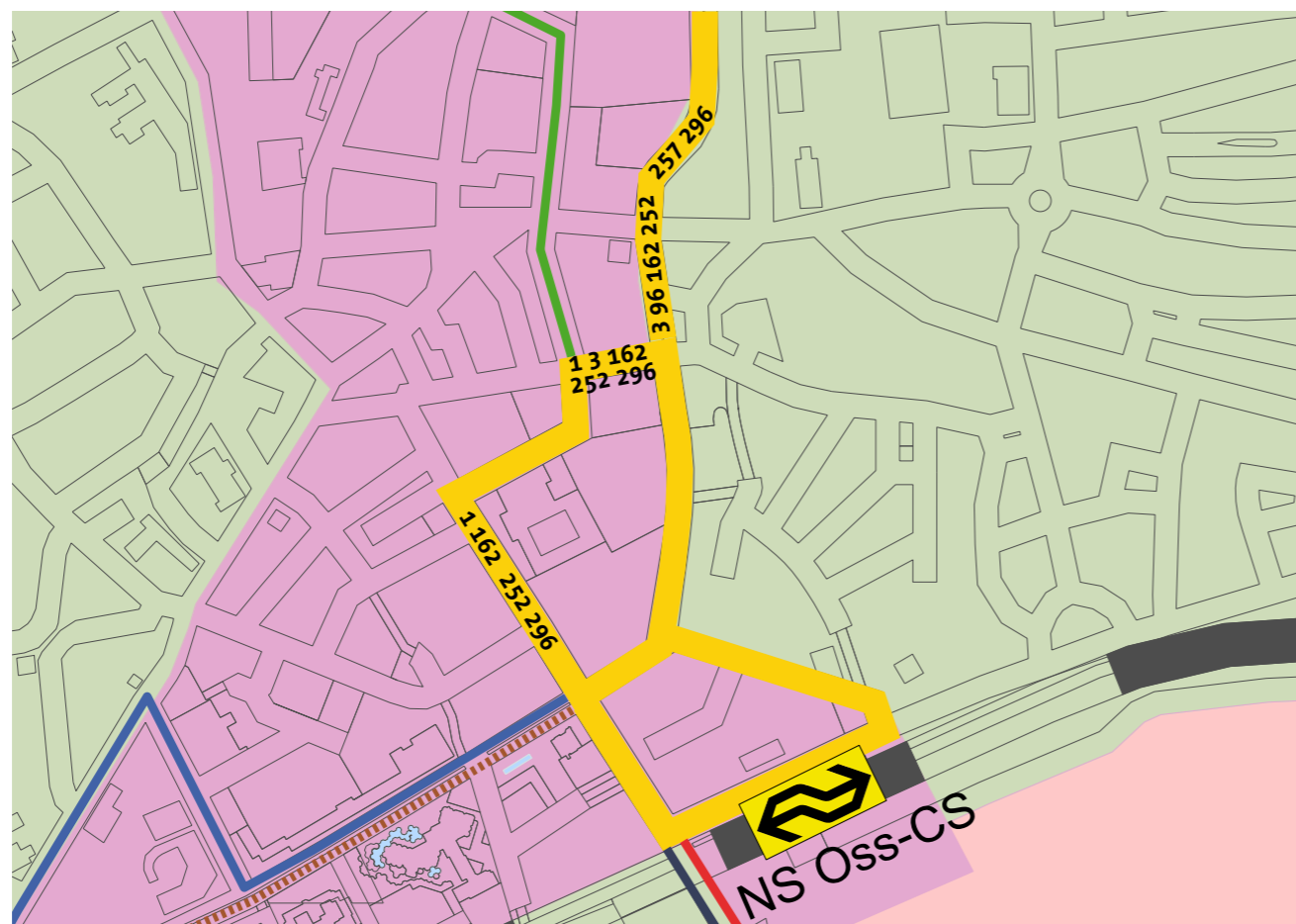
Het aanpakken van fietsdiefstal verdient speciale aandacht. Uit de Fietsbalans uit 2009 blijkt namelijk dat het percentage fietsers dat ontevreden is over de aanpak fietsdiefstal, toegenomen is tot maar liefst 73%. De kans op diefstal (of het gevoel daarvan) kan voor mensen een reden zijn om niet de fiets te gebruiken. Voor het succesvol aanpakken van fietsdiefstal zijn diefstalveilige voorzieningen van groot belang. Bij locaties met veel bezoekers per fiets (zoals het centrum van Oss) zijn bewaakte stallingen zeer geschikt. Gezien de groeiende vraag naar bewaakte stallingen, zal de capaciteit in de komende jaren verder uitgebreid moeten worden. Bij publieksaantrekkende functies met minder bezoekers per fiets kunnen individuele voorzieningen uitkomst bieden. Hierbij kan gedacht worden aan een geautomatiseerde beveiligde fietsstalling (zoals Lock 'n' Go) of fietskluisen. Verder onderzoek moet uitwijzen welke voorzieningen het meest geschikt zijn. Overigens moeten alle stallingsplaatsen zodanig zijn dat een fiets vastgemaakt kan worden.

Innovaties

De ontwikkelingen op fietsgebied gaan snel. Het comfort wordt door fietsers steeds belangrijker gevonden. Dit wordt enerzijds bereikt door innovaties op het gebied van het vervoermiddel (zoals elektrische fietsen) en anderzijds door innovaties op de 'route' van de fietser. Bij dit laatste kan gedacht worden aan innovaties zoals een fietsrotonde, een rollend fietspad, schuillocaties, of een mobiele pech-onderweg service. Voordat door de gemeente geïnvesteerd wordt in dergelijke innovaties is het van belang dat eerst onderzocht wordt welke innovaties daadwerkelijk het gewenste effect hebben op het gebied van comfort en veiligheid. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van proeven en onderzoeken elders.

Openbaar vervoer huidige situatie





Openbaar vervoer

Om de balans tussen de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te bereiken streeft de gemeente Oss naar een verschuiving in het gebruik van vervoerswijzen: een groter deel van de verplaatsingen moet onder andere plaats gaan vinden met het openbaar vervoer. Het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split zou moeten stijgen van 3% in 2006 naar 5% in 2020. Om dit te bereiken zullen forse inspanningen nodig zijn, die de gemeente Oss alleen kan realiseren in samenwerking met andere partijen.

De gemeente Oss heeft een uitgebreid stelsel van openbaar vervoer: trein, streekbus, stadsbus, buurtbus, taxi, regiotaxi en treintaxi. Uitgezonderd de regiotaxi vallen alle andere soorten van openbaar vervoer onder een andere verantwoordelijkheid dan die van de gemeente: trein en treintaxi onder Prorail, streek- en stadsvervoer en buurtbus onder de Provincie en taxi's onder particulier initiatief met overheidsvergunning. Alleen de regiotaxi valt onder rechtstreekse verantwoordelijkheid van de gemeente.

Het openbaar vervoer in Oss heeft vooral een functie in de regionale mobiliteit. Dit blijkt ook uit het huidige gebruik van het openbaar vervoer. De stations in Oss verwerken 10.500 in/uitstappers per werkdag, de streeklijnen 5.000 in/uitstappers per werkdag en de stadsdienst 275 in/uitstappers per werkdag. De stadsdienst vervult nauwelijks een rol bij de interne verplaatsingen binnen Oss. Het zijn vooral mensen die voor hun vervoer aangewezen zijn op het openbaar vervoer omdat ze óf niet in staat zijn om te fietsen óf geen beschikking hebben over een auto.

Stadsdienst

Om te bezien of er mogelijkheden liggen voor een versterkte rol van het openbaar vervoer in de lokale mobiliteit zijn er, samen met de provincie, twee studies verricht naar de verbetering van de stadlijnen. In het deelplan Openbaar vervoer zijn deze studies opgenomen. Een echte oplossing voor een verbetering van de stadsdienst geven deze studies niet. Daarom wordt er nog een vervolgstudie uitgevoerd naar de mogelijkheden van:

- **Buurtbus in de wijk:**
De buurtbus in de wijk is een bus die, net als de bestaande buurtbussen, gereden wordt door onbetaalde vrijwilligers die als vereniging verantwoordelijk zijn voor de exploitatie van de buurtbus. De gemeente Tilburg heeft daar goede ervaringen mee hoewel de opstartfase met werving en selectie van chauffeurs lang heeft geduurd: ongeveer 2 jaar.
- **Deelauto:**
De deelauto is weliswaar geen vorm van openbaar vervoer maar het kan wel een middel zijn om mensen die op enig moment niet over een auto beschikken aan vervoer te helpen. Daarmee zou het (tweede) autobezit gereduceerd kunnen worden en zou de behoefte aan parkeerplaatsen kunnen afnemen. Deelauto is een systeem van een leenauto die ergens in de wijk gestald staat en die door iedereen die aangemeld is bij het systeem, tegen betaling kan gebruiken. Vooraf aanmelden is noodzakelijk, reserveringen zijn mogelijk. Het systeem bestaat al onder verschillende namen, b.v. Greenwheels, in diverse steden.

De resultaten hiervan moeten nog worden afgewacht, zodat in deze nota nog geen maatregelen voor de verbetering van de stadsdienst benoemd kunnen worden.

Streeklijnen

De streeklijnen voorzien wel in een duidelijke behoefte. Met name lijn streeklijn 152-157 naar Uden-Veghel-Eindhoven is een goed gebruikte lijn. In 2009 is de door de provincie haar ambitie vastgelegd in de 'HOV-visie Noordoost Brabant', waarin de eerste stappen naar een hoogwaardig Openbaar Vervoer in Noordoost Brabant zijn gezet. Dit houdt in een hoogwaardige openbaar vervoerverbinding tussen de kernen Oss, Uden, Veghel en 's-Hertogenbosch. Inmiddels is ook het voorkeustracé vastgelegd. In Oss gaat dit tracé via de Nieuwe Hescheweg, Ruwaardsingel, Saal van Zwanenbergsingel, Wethouder van Eschstraat, Gasstraat naar het station. Met de komst van deze HOV verbinding ontstaat er een goede, snelle openbaar vervoer verbinding naar het nieuwe ziekenhuis en wordt ook de regionale bereikbaarheid met openbaar vervoer verbeterd.

Het HOV stelt echter wel hoge eisen aan de infrastructuur. De ambitie is om in 2028 te voldoen aan het gewenste kwaliteitsniveau. Dit betekent dat er over het hele voorkeustracé vrijliggende infrastructuur en hoogwaardige stations zijn gerealiseerd.

Trein

De trein heeft het belangrijkste aandeel in het openbaar vervoer in Oss. Qua openbaar vervoer is de stad Oss goed ontsloten in oost-west richting door twee stations heeft op het traject 's-Hertogenbosch-Nijmegen. Beide stations hebben capaciteit voor park & ride (P&R) en fietsparkeerplaatsen, waarbij opgemerkt wordt dat station Oss-west een beperkte capaciteit heeft die maximaal gebruikt wordt. De veiligheid op beide stations is een probleem doordat de oversteekbaarheid naar de perrons gelijkvloers is. Een derde station is er in Ravenstein. Deze vervult een belangrijke functie voor het buitengebied. De park & ride (P&R) functie is onlangs uitgebreid maar zal op de langere termijn weer onder druk komen staan. Uitbreiding met circa 50 parkeerplaatsen is gewenst. In de directe omgeving van het station is die ruimte echter niet beschikbaar. Om het gebruik van de trein verder te stimuleren wordt aan de volgende maatregelen gedacht:

- **Uitbreiding van stations met een extra station in Berghem:**
NS hanteert bij opening van nieuwe stations de criteria "maakbaarheid" en "haalbaarheid". Bij maakbaarheid gaat het over de capaciteit: is er ruimte in de dienstregeling? Bij haalbaarheid gaat het om de rendabele exploitatie van het station. In het verleden werd door Verkeer & Waterstaat en Prorail uitgegaan van de norm van 1000 nieuwe instappers bij de bouw van nieuwe stations. Dit betekent omgerekend dat er ongeveer 4000 tot 5000 nieuwe woningen gerealiseerd moeten worden in de nabijheid van het nieuwe station. Inmiddels is duidelijk dat het wat genuanceerder ligt en dat de combinatie van capaciteit en maakbaarheid bepalend is. Van belang is om samen met NS/Prorail te bezien of een extra station in Berghem haalbaar is.

- Verplaatsing van station Oss West naar westelijke richting, in relatie tot de uitbreiding van woningen in Oss West:
Argumenten hiervoor zijn dat het huidige station Oss-west niet geheel voldoet. Het station wordt maximaal gebruikt waardoor met name de P&R functie onder druk staat. Verder staat regelmatig de veiligheid van het station ter discussie. De oversteekbaarheid naar de perrons is gelijkvloers. Gesloten overwegbomen houden de in/uitstappers niet tegen om toch over te steken. In een nieuwe situatie zou het mogelijk zijn om die P&R functie beter te faciliteren, een veilig station te maken en de nieuwe woonwijk goed te voorzien van openbaar vervoer.

Confrontatie structuren wegen-fiets-openbaar vervoer

Met het samenbrengen van de hoofdwegstructuur, de fietsstructuur en de openbaar vervoerstructuur ontstaat integrale verkeersstructuur. Met het samenbrengen van die structuren, blijken er nog enkele aandachtspunten te zijn.

- De eisen die het hoogwaardig openbaar vervoer aan de infrastructuur stelt in de eindsituatie lijken moeilijk samen te gaan met de functie van de gebiedsontsluitingswegen. Dit geldt in het bijzonder voor de Wethouder van Eschstraat die ook nog eens dienst zou moeten doen als hoogwaardige fietsroute. Om te kunnen beoordelen of deze structuren kunnen samengaan is het gewenst om de ruimtelijke (on)mogelijkheden in beeld te brengen.
- Het samenbrengen van de fietsstructuur met het hoofdwegennet doet de vraag rijzen of en wanneer de fiets voorrang kan/mag hebben op autoverkeer. Daar waar de fiets parallel loopt met de auto, en dat is in de meeste gevallen zo, wordt deze vraag automatisch beantwoord door de inrichtingseisen van de weg. Echter wanneer een solitaire fietsvoorziening een autostructuur kruist, kan deze discussie wel ontstaan, denk aan de veel gevoerde discussie over de voorrangssituatie van de fietsstraat op de Raadhuislaan. Vanuit de doelstelling om het fietsgebruik te stimuleren kan het gewenst zijn om in sommige situaties de fiets voorrang te geven boven de auto. Het gaat dan met name over de hoogwaardige routes binnen de bebouwde kom. Deze mogelijkheden moeten nader onderzocht en uitgewerkt worden.
- Eerder is het belang van afstemming tussen dit plan en de visie openbare ruimte al aan de orde geweest. Beide plannen kunnen goed samengaan en elkaar ook versterken. Maar de eenduidige, herkenbare inrichting die gewenst is vanuit de verkeersveiligheid staat soms op gespannen voet staan met de wensen vanuit de kwaliteit van de openbare ruimte. Dit betekent wel dat die kansen verder onderzocht en uitgewerkt moeten worden.

Gedrag

De wegen in Oss kunnen er nog zo perfect bij liggen, wanneer de gebruiker (verkeersdeelnemer) zich niet volgens de regels gedraagt, kan er toch een onveilige of ongewenste situatie ontstaan. Daarom wordt in het deelplan gedrag het veranderen van het gedrag van de verkeersdeelnemers nader uitgewerkt.

Hierbij wordt aandacht besteed aan verkeersvoorlichting, handhaving en educatie. Met verkeersvoorlichting en educatie willen we werken aan een verkeersveiliger Oss. Ook wordt er aandacht besteed aan mobiliteitsmanagement en verkeersmanagement. Mobiliteitsmanagement is een belangrijk instrument om de bereikbaarheid en leefbaarheid te verbeteren. In het kader van duurzaamheid en een betere bereikbaarheid in Oss kijken we naar keuzes in vervoerswijze en hoe we deze kunnen beïnvloeden. Door slimmer en anders te reizen kunnen maatregelen in het kader van mobiliteitsmanagement de leefbaarheid bevorderen en de negatieve invloed van mobiliteit op natuur en milieu verminderen. Ook verkeer en vervoer rondom scholen wordt in dit kader meegenomen. Verkeersmanagement is een instrument om de bereikbaarheid te verbeteren. Het gaat hierbij om doorstroming op drukke trajecten te bevorderen.



Verkeersvoorlichting, educatie en handhaving

De Gemeente Oss investeert in verkeersvoorlichting en educatie. We sluiten daarbij aan bij de GGA 's-Hertogenbosch (GebiedsGerichte Aanpak Verkeer & Vervoer regio 's-Hertogenbosch). De GGA-partners zijn de gemeenten Boxtel, Haaren, 's-Hertogenbosch, Heusden, Maasdonk, Sint-Michielsgestel, Sint-Oedenrode, Schijdel, en Vught, de provincie Noord Brabant, Rijkswaterstaat directie Noord-Brabant en Team Verkeershandhaving Politie Brabant-Noord. Zij werken samen om in de regio het landelijke, provinciale en gemeentelijke verkeer- en vervoersbeleid ten uitvoer te brengen. Dit gebeurt door het realiseren van lokale en regionale projecten, die op een evenwichtige wijze bijdragen aan de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en de leefbaarheid in de regio.

Huidige projecten in de Gemeente Oss:

- De meeste aandacht voor verkeersveiligheid gaat uit naar de scholen. In de provincie kennen we het Brabants Veiligheids Label (BVL). Het BVL biedt scholen en gemeenten de helpende hand om structureel en meer op de praktijk van alle dag gerichte verkeerseducatie te geven.
- In de Gemeente Oss is de VVN afdeling Maasland werkzaam. VVN is een landelijke organisatie die voortdurend aandacht vraagt voor veilig verkeer. Zij streeft dit na in de vorm van permanente verkeerseducatie en diverse campagnes om het gedrag van mensen in het verkeer op een goede manier te beïnvloeden. VVN afdeling Maasland (regio Oss) heeft als werkgebied de gemeente Oss, Bernheze en Maasdonk. In goede samenwerking met de gemeenten, de politie, het onderwijs, bedrijfsleven en de vele vrijwilligers organiseert VVN Maasland ruim 20 projecten waar scholen of andere organisaties gebruik van kunnen maken.

- In het najaar organiseert de gemeente, samen met omliggende gemeenten (GGA 's-Hertogenbosch) al een aantal jaren een fietsverlichtingsactie. Tijdens deze actie is er extra aandacht voor schoolgaande jongeren en vinden op verschillende plaatsen controles plaats.
- Het RIGOM organiseert ieder jaar het Broemproject. Het 50+ verkeersvaardigheidsproject BROEM* is speciaal ontwikkeld voor de automobilist van 50 jaar en ouder.
- Tijdens de Europese Mobiliteitsweek staan duurzame vervoersmiddelen centraal. Ieder jaar organiseert de Gemeente Oss een aantal activiteiten die aansluiten bij de Europese Mobiliteitsweek
- Incidenteel worden er acties georganiseerd voor verschillende doelgroepen. Bijvoorbeeld de verkeersdag in het centrum van Oss of een project in de kern Berghem 'samen op weg naar een verkeersveilig Berghem'
- Op het gebied van handhaving loopt sinds december 2007 in Oss het project 'Verkeershufters in het vizier'. Daarbij houdt de politie de tien hardnekkigste verkeersovertreders uit Oss een half jaar nauwlettend in de gaten.

De komende jaren wil de gemeente Oss deze projecten voortzetten. Daarnaast is extra aandacht gewenst voor:

- In de mobiliteitsvisie staat als streven een Verkeers-EducatieCentrum (VEC) te realiseren. Vanuit de bevordering van verkeersveiligheid is het zeer wenselijk dat dit centrum er komt. In samenwerking met de projecten van VVN Maasland ligt hier een unieke kans om verkeerseducatie een flinke boost te geven. Omdat het VEC volgens de plannen wordt verbonden met rijkschool Smit uit Oss is de doelgroep van jonge automobilisten direct bereikbaar. Ook voor leerlingen in het basisonderwijs en voortgezet onderwijs liggen er kansen om in het VEC bijvoorbeeld 'het dode hoek project' een vaste plek te geven zodat de educatieve waarde sterk zou kunnen toenemen. Of het VEC kan worden gerealiseerd is nu nog niet bekend. De toekomst zal uitwijzen of het VEC een plaats kan krijgen binnen de gemeente Oss.
- In 2010 heeft een afvaardiging van de GGA (waaronder Oss) een plan van aanpak opgesteld voor de hele GGA-regio om de verkeersveiligheid een impuls te geven. Oss sluit zich aan bij deze acties. In 2011 wordt een pilotjaar voor deze gezamenlijke aanpak. Vanaf 2012 kunnen die projecten dan in alle gemeenten vorm krijgen, zie tabel.
- Handhaving: handhaving is het laatste middel om in te zitten bij verkeerseducatie. Over hoe, waar en wanneer de handhavingsacties moeten worden uitgevoerd wordt jaarlijks overleg gepland met politie, afdeling BOR (gebiedsbeheerders) en de afdeling TOR/HOR van de gemeente Oss.

Aanvullende mensgerichte maatregelen per PVE-doelgroep

Doelgroep	Mogelijke aanvulling
0 - 4 jaar	> JONGleren in het verkeer
4 - 12 jaar	> Quiz basisscholen
12 - 16 jaar	> Brabantse fietsschool
16 - 17 jaar	> Brabantse fietsschool
18 - 24 jaar	> Brabantse fietsschool > Folder verkeersregels bij rijbewijs (project voor 2011)
24 - 59 jaar	> Brabantse fietsschool > Folder verkeersregels bij (verlengen) rijbewijs (project voor 2011) > Training motor behendigheid (project voor 2011) > Training caravanrijden, quick scan keuring caravan (project voor 2011)
60 jaar en ouder	> Voorbeeldenboek 'Veilig en Vrij op weg in het verkeer'
Geen specifieke doelgroep	Handhaving door politie op basis van jaarlijkse afstemming van de projecten (handhaving tijdens de feitelijke actie)

Mobiliteits- en vervoersmanagement

Tot nu toe zijn door de Gemeente Oss nog geen concrete acties te benoemen op het gebied van mobiliteitsmanagement. Dit is voor de Gemeente Oss een nieuw te ontginnen terrein. Er zijn echter wel enkele flankerende acties te benoemen.

- De gemeente Oss heeft in haar rol van werkgever een vervoersplan opgesteld. Het vrij parkeren achter het gemeentehuis is omgezet naar betaald parkeren en via het cafetariamodel zijn er verschillende mogelijkheden om duurzaam reizen te stimuleren. Door regelmatig te evalueren en het plan eventueel bij te stellen kan het vervoersplan als voorbeeldplan gelden. Werknemers van de gemeente kunnen zich opgeven bij Fietsen Scoort. Dit is een landelijk programma waar bedrijven zich aan kunnen melden. Fietsen Scoort is een campagne om het fietsen op een actieve en uitdagende wijze te stimuleren.
- Onderwijsinstellingen hebben ook met mobiliteitsmanagement te maken. De leerlingen beschikken meestal niet over een auto en met name de jongere kinderen hebben vaak geen vrije keuze in vervoersmiddelen. Kinderen van basisscholen worden steeds vaker door hun ouders gehaald en gebracht. Het gezin woont te ver weg of men is bang voor de verkeersonveiligheid. Deze auto's dragen rond de school zelf juist bij aan een verkeersonveilige situatie. Er is dus alle reden om dit patroon te doorbreken. Voorbeelden laten zien dat er veel op autogebruik (halen en brengen) te besparen is.

- Verkeersveiligheid in de schoolomgeving krijgt veel aandacht van de gemeente. Via BVL worden scholen gestimuleerd om zelf actie te ondernemen wanneer er sprake is van onveilige situatie. Bijvoorbeeld door acties te organiseren de leerlingen te stimuleren te voet of met de fiets naar school te gaan. Of door veel te communiceren naar ouders over de verkeerssituatie rondom de school. Soms is dat echter niet voldoende. Dan wordt de gemeente ingeschakeld en gaan we samen met de school te kijken wat er aan de bestaande situatie kan worden gedaan. Zowel in de infrastructuur als ook in de educatie en voorlichting richting leerlingen en ouders.

Verkeersmanagement

Op het gebied van verkeersmanagement is in het kader van de weg van de Toekomst bij de aanbesteding als voorwaarde meegegeven om tovergroen/groene golf te realiseren. Dat zou voor de gemeente Oss de eerste vorm van verkeersmanagement zijn. Ook de realisatie van het dynamisch parkeerwijssysteem, dat in de loop van 2011 gereed komt, is een vorm van sturing geven aan verkeer. Samen met de andere mogelijkheden van mobiliteits- en vervoersmanagement, die in het deelplan gedrag zijn geïnventariseerd, moet nog onderzocht worden hoe de gemeente Oss dit onderwerp verder kan en wil doorontwikkelen.

* BROEM = Breed Overleg Ouderen en Mobiliteit

Nawoord

Om Oss richting 2020 bereikbaar, leefbaar en verkeersveilig te houden zijn veel inspanningen nodig. Dit onderzoek heeft uitgewezen dat Oss aan de vooravond van een "schaalsprong" staat. De bereikbaarheid van Oss staat onder druk. Bij verdere ontwikkelingen van de stad zal het wegennet moeten meegroeien. Er liggen voldoende kansen. De singelstructuur van Oss biedt voldoende ruimte om die groei op te vangen, maar dan zijn er wel maatregelen nodig. Maatregelen die om keuzes vragen.

Bereikbaarheid

De gemeente Oss bevindt zich op een infrastructureel knooppunt van weg, water en spoor. Water blijft buiten de reikwijdte van dit plan. Het spoor is de belangrijkste drager van het openbaar vervoer in Oss. Benutting van het spoor, door uitbreiding van stations, zal moeten bijdragen aan het gebruik van het openbaar vervoer. Ook de realisatie van het HOV is een belangrijke pijler voor het stimuleren van het openbaar vervoer. De stadsdienst levert slechts een kleine bijdrage aan het aandeel openbaar vervoer in Oss. Het ligt ook niet in de lijn der verwachting dat de stadsdienst een grote(re) rol gaat vervullen in de modal split. Hiertoe bieden de omvang van Oss en de compacte ruimtelijke structuur te weinig mogelijkheden. De stadsdienst vervult echter wel een belangrijke rol voor de kleine groep van mensen die aangewezen zijn op het openbaar vervoer. Het is van belang dat de stadsdienst deze rol kan blijven vervullen.

De belangrijkste verkeersaders zijn de A50, A59 en N329. Deze verbinden Oss met de stedelijke gebieden van s-Hertogenbosch, Eindhoven, Arnhem en Nijmegen. De N329 en de Cereslaan zijn de belangrijkste invalswegen. Met de ombouw van de N329 wordt de kern Oss beter bereikbaar. Hierbij is het van belang dat knooppunt Paalgraven goed functioneert. De gemeente Oss zal dit op de agenda van Rijkswaterstaat en Provincie moeten krijgen/houden. Vervolgens moet de gemeente Oss er voor zorgen dat de Ruwaardsingel, Julianasingel en Cereslaan het aanbod van het verkeer kunnen blijven verwerken. Deze route is van essentieel belang om de bereikbaarheid van Oss naar de toekomst toe te kunnen waarborgen. Maatregelen op het gebied van doorstroming zijn dan nodig, om met name het externe verkeer snel van en naar het rijkswegennet te brengen.

Vanaf de N329, Ruwaardsingel, Julianasingel en Cereslaan verdeelt het verkeer zich vervolgens, afbouwend naar het noorden toe, over de singelstructuur van Oss die nog voldoende benuttings- en ruimtelijke mogelijkheden biedt. De overige wegen in Oss, en dan met name de oost-west gerichte routes, worden vooral gebruikt voor interne verplaatsingen. Hiervoor is de fiets een uitstekend alternatief.

- Door er voor te kiezen om de singelstructuur optimaal te benutten zal de bereikbaarheid verbeteren en zullen de woonwijken ontlast worden, wat positief is voor leefbaarheid en verkeersveiligheid.

Leefbaarheid

Wanneer het verkeer gestimuleerd wordt om zo lang/veel mogelijk gebruik te maken van het hoofdwegennet, levert dit een bijdrage aan de leefbaarheid in de woonwijken. Er zal minder sluipverkeer zijn, met als gevolg minder overlast ten gevolge van geluidhinder en aantasting van luchtkwaliteit. Dit kan nog verder gestimuleerd worden door er voor te kiezen om binnen de woonwijken minder prioriteit te geven aan het autoverkeer. Daardoor ontstaat er ruimte om het fietsverkeer te stimuleren en een goede infrastructuur aan de fiets aan te bieden. Comfortabele, rechtstreekse en hoogwaardige routes vanuit de woonwijken naar het centrum en bedrijventerrein zullen mensen moeten verleiden om meer gebruik te gaan maken van de fiets, met name voor de interne verplaatsingen. Veilige oversteken en goede, gebruiksvriendelijke en diefstalveilige fietsenstallingen zijn dan een voorwaarde.

- Door er voor te kiezen om binnen de woonwijken de prioriteit aan de fiets toe te kennen, zullen zowel de leefbaarheid als de bereikbaarheid van Oss verbeteren.

Verkeersveiligheid

Gelukkig heeft de gemeente Oss geen locaties waar opvallend veel verkeersongevallen plaatsvinden, de zogenaamde black-spots. Toch zijn er nog aandachtslocaties waar regelmatig verkeersongevallen gebeuren. Het is van belang om deze aandachtslocaties te blijven volgen en indien nodig maatregelen te nemen om de veiligheid te verbeteren.

- Echter, door te kiezen voor een heldere wegencategorisering en deze ook consequent conform het principe van Duurzaam Veilig in te richten, wordt er een goede basis gecreëerd voor verkeersveiligheid. Door daarnaast ook in te zetten op verkeerseducatie, communicatie en handhaving wordt er een maximale bijdrage geleverd aan de verkeersveiligheid.



Colofon

Uitgave oktober 2011

Vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van 19 mei 2011

Redactie: Stadsbeleid, afdeling Leefomgeving, Wonen en Economie

Vormgeving & Druk: reprografie gemeente Oss