

Mobiliteitsvisie



Mobiliteitsvisie, juli 2009

Inhoudsopgave

Mobiliteitsvisie, Balans in beweging	5
Mobiliteitsvraagstukken	9
Ontwikkelingen en beleid	13
Doelstellingen	20
Uitwerking Van Mobiliteitsvisie naar Mobiliteitsaanpak	33



Mobiliteitsvisie; Balans in beweging

Aanleiding: Waarom een nieuwe visie?

De wereld om ons heen is volop in beweging. Zo ook de gemeente Oss. Op diverse plaatsen in de gemeente zijn ruimtelijke ontwikkelingen. Dit kan variëren van kleine inbreidingsplannen tot grootschalige woningbouw en bedrijventerreinontwikkeling. Al deze ontwikkelingen hebben grote invloed op de verkeerssituatie. Alle gebieden waar gewoond, gewerkt en gerecreëerd wordt, moeten immers bereikbaar zijn en blijven wil Oss een interessante vestigingsplaats voor bedrijven en bewoners zijn. Deze bereikbaarheid geldt in principe voor iedereen op iedere wijze, of men nu gebruik maakt van de auto, fiets of openbaar vervoer. Uiteraard moet ook aandacht besteed worden aan de negatieve effecten van autoverkeer: de gemeente Oss moet ook leefbaar en veilig zijn. Soms komt dit laatste in conflict met het streven naar een goede bereikbaarheid.

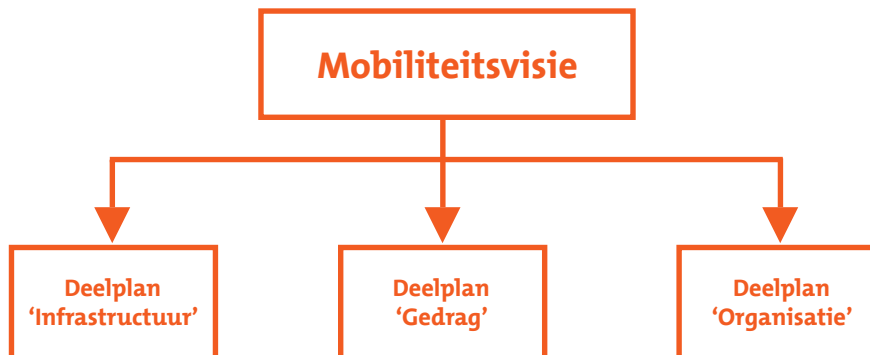
Om het verkeer in de toekomst in beweging te houden is het gewenst het beleid op het gebied van mobiliteit periodiek te herzien. Het voorgaande beleid op het gebied van verkeer en vervoer - verwoord in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP) - dateert uit 2002. Het beleid voor de komende jaren krijgt een plaats in deze mobiliteitsvisie; een actuele, integrale visie op mobiliteit.

Totstandkoming visie: Welke inbreng is gebruikt?

Samen met vertegenwoordigers van diverse (belangen)organisaties is tijdens verschillende bijeenkomsten en workshops gezamenlijk gezocht naar een antwoord op de vraag: "Hoe bereikbaar, veilig en leefbaar moet Oss in 2020 zijn?". Deze bijeenkomsten en workshops vormden input voor een plan van aanpak en een startnotitie. De startnotitie beschrijft het vigerend beleid, de huidige situatie, de verwachte toekomstige ontwikkelingen en dilemma's. De huidige situatie in de gemeente Oss is meer gedetailleerd weergegeven in een inventarisatienota. Alle informatie tezamen vormt de basis voor deze mobiliteitsvisie.

Doelstelling: Met welk doel is de visie opgesteld?

De Mobiliteitsvisie geeft in hoofdlijnen het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Oss weer tot 2020. Deze Mobiliteitsvisie voor de gemeente Oss beslaat de jaren 2009-2020 en herdefinieert het streefbeeld voor verkeer en vervoer in Oss. De visie op mobiliteit wordt geformuleerd in nauwe samenhang met andere relevante beleidsterreinen, zoals ruimtelijke ordening, milieu en sociale beleidsterreinen. De Mobiliteitsvisie biedt de handvatten en uitgangspunten voor het bereiken van de doelstelling “balans tussen bereikbaarheid, leefmilieu en verkeersveiligheid”, waar de komende jaren hard aan zal worden gewerkt. Het geeft aan waar maatregelen op het gebied van verkeer en vervoer gewenst zijn om de doorgaande groei van Oss mogelijk te maken. Hoe de gemeente de doelstellingen concreet wil bereiken, wordt verder uitgewerkt in drie deelplannen. De deelplannen gaan over de infrastructuur, gedrag en organisatie.



Leeswijzer: Wat staat in deze mobiliteitsvisie?

De Mobiliteitsvisie geeft in hoofdlijnen aan waar Oss naar toe wil met mobiliteit. Hiertoe is het belangrijk dat op een aantal vragen antwoord wordt gegeven. Deze vragen komen in de volgende hoofdstukken aan de orde:

- Mobiliteitsvraagstukken: Op welke vraagstukken moeten we een antwoord geven?
- Ontwikkelingen: Met welke ontwikkelingen in en om Oss moeten we rekening houden?
- Doelstellingen: Waar willen we met mobiliteit naar toe? Wat willen we bereiken?
- Uitwerking: Hoe gaan we aan de slag? Hoe kunnen we concreet bereiken dat Oss in 2020 daadwerkelijk bereikbaar, leefbaar en veilig is?



Mobiliteitsvraagstukken

Vraagstukken: Wat is er aan de hand?

Met het nieuwe mobiliteitsbeleid moet ingespeeld worden op toekomstige ontwikkelingen. Een belangrijke reden voor de wens om nieuw beleid te formuleren is het faciliteren van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen, zonder dat daarmee de bereikbaarheid van Oss aangetast wordt en dat de veiligheid en leefbaarheid verslechtert. De huidige situatie mag echter in dit alles niet vergeten worden: op dit moment is op diverse gebieden verbetering mogelijk en soms zelfs noodzakelijk.

In deze mobiliteitsvisie staan drie begrippen centraal: bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Per begrip worden hieronder kort de belangrijkste vraagstukken aangestipt die op dit moment spelen. Op al deze vraagstukken moet een antwoord gegeven worden wil de gemeente Oss een centrumfunctie kunnen vervullen voor de regio en een prettige woonomgeving zijn voor huidige en toekomstige bewoners.

Bereikbaarheid

Bereikbaarheid kan gezien worden als de mogelijkheid om met een bepaald vervoersmiddel een bestemming te bereiken. Het gaat daarbij niet alleen om de verplaatsing zelf. Ook het eventueel parkeren of stallen van het voertuig (auto, fiets) moet niet vergeten worden. De gemeente Oss wil de groei van mobiliteit in principe geen beperkingen opleggen en de bereikbaarheid verbeteren, echter wel onder de voorwaarde dat de veiligheid en de leefbaarheid niet verslechtert. Met name het economisch belangrijke verkeer (zoals het zakelijk verkeer en het goederenvervoer) is van grote betekenis voor de regionale economie en groeit aanzienlijk, vooral op de weg. De betrouwbaarheid van het verkeerssysteem wordt steeds belangrijker voor de economie.

De belangrijkste bereikbaarheidsvraagstukken zijn:

- Door toenemende mobiliteit en allerlei ruimtelijke ontwikkelingen neemt in spijtijden de bereikbaarheid van diverse locaties / gebieden af. De doorstroming in het noordelijke gedeelte van de kern Oss (de Singel 1940-1945 e.o.) en op de N329 komt in de spits onder druk te staan. Hoe zijn en blijven centra, bedrijventerreinen en voorzieningen bereikbaar?
- In de spitsperioden wordt in toenemende mate een hoge verkeersdruk ervaren. Een deel van het verkeer gaat als gevolg hiervan op zoek naar alternatieve routes. Dit kan verkeer zijn dat van buiten de gemeente komt en haar bestemming binnen de gemeente heeft maar ook verkeer van binnen de gemeente dat haar bestemming buiten de gemeente heeft. Hoe kan ongewenst verkeer door woonwijken, als gevolg van de verlies-tijden, beperkt of tegengegaan worden?
- Het spoor vormt een belangrijke barrière. Welke maatregelen bij de spoorovergangen moeten worden getroffen om de betrouwbaarheid van de reisduur te kunnen blijven garanderen?
- Het gebruik van het openbaar vervoer voor verplaatsingen binnen Oss is beperkt. Op welke wijze kan het openbaar vervoer een volwaardig alternatief vormen voor de auto, zowel binnen Oss, als regionaal gezien?

Verkeersveiligheid

Nederland is al een van de meest verkeersveilige landen ter wereld, maar het kan en moet nog veel veiliger worden. Want elke verkeersdode is en blijft er één te veel. Verkeersveiligheid krijgt daarom alle aandacht en het streven is om het aantal slachtoffers verder terug te dringen, terwijl de mobiliteit fors groeit.

De belangrijkste verkeersveiligheidsvraagstukken zijn:

- Wat verkeersveiligheid betreft loopt de gemeente Oss nog niet helemaal op schema. Het aantal ongevallen met letselschade neemt wel jaarlijks af. Welke maatregelen dienen getroffen te worden om ook bij een toenemend aantal verkeersdeelnemers het aantal incidenten met letsel en black spots te doen afnemen?
- Na duurzaam veilige inrichting van het wegennet ontstaan verkeers- onveilige situaties voornamelijk door verkeersgedrag. Schoolomgevingen verdienen hierbij speciale aandacht, gezien de vele kwetsbare verkeers- deelnemers en de vaak complexe verkeerssituatie. Op welke wijze kunnen mensen het beste aangesproken worden op het verkeersgedrag?

Leefbaarheid

Hoewel er momenteel sprake is van een economische recessie, is de algemene trend dat de economie groeit. Tegelijkertijd wil de overheid een gezond leefklimaat creëren voor iedereen. Een belangrijke taak ligt bij de nationale overheid. Om klimaatverandering en luchtverontreiniging terug te dringen worden bijvoorbeeld de technische eisen aan voertuigen en brandstoffen aangescherpt. Maar een gemeente alsook de mensen zelf kunnen veel doen om de leefbaarheid te verbeteren. Veel kan bereikt worden door de niet-noodzakelijke autoritten aan te pakken. Dit geldt onder meer voor de vele korte verplaatsingen binnen de kern die nu nog met de auto gemaakt worden, zoals het halen en brengen van kinderen van en naar school.

De belangrijkste leefbaarheidsvraagstukken zijn:

- Hoe kan de leefbaarheid verbeterd worden ondanks de steeds groter wordende druk op openbare ruimte, bijvoorbeeld door toenemende parkeerdruk?
- Door de toename van verkeer neemt de luchtkwaliteit af en geluidsoverlast toe. Welke maatregelen moeten genomen worden om negatieve gezondheidseffecten te voorkomen?
- Naast gezondheid van mensen hebben ook de toegankelijkheid van voorzieningen, oversteekbaarheid van wegen en verkeersdrukte in woonwijken een aandeel in leefbaarheid.



Ontwikkelingen en beleid

De bereikbaarheid en leefbaarheid in Oss staan onder druk door de alsmaar toenemende groei van het autoverkeer. Het nieuwe mobiliteitsbeleid moet echter niet alleen richting geven aan het aanpakken van bestaande vraagstukken. De gemeente moet ook klaar zijn om een verdere ontwikkeling van Oss goed te faciliteren. In de toekomst moet een goede bereikbaarheid van Oss met verschillende vervoerswijzen gegarandeerd worden, waarbij de negatieve gevolgen tot een minimum beperkt moeten zijn. De gemeente moet leefbaar en veilig zijn en blijven.

Een groot deel van de toekomstige ontwikkelingen komt al terug in beleidsplannen op andere beleidsterreinen en van hogere overheden. In deze plannen wordt vaak al een richting gegeven aan de ontwikkelingen. Bij het bepalen van het nieuwe gemeentelijk mobiliteitsbeleid zal dan ook aansluiting gezocht worden bij dit andere beleid.

Ontwikkelingen in Oss: Wat gaat er in Oss gebeuren?

De toekomstige ontwikkelingen hebben gevolgen voor de verkeerssituatie in Oss. Als gevolg van alle ontwikkelingen zal het autoverkeer nog verder toenemen. Dit zorgt er voor dat het aanpakken van bestaande vraagstukken een extra uitdaging wordt.

De gewenste ontwikkeling van Oss tot aan 2020 is vastgelegd in de Toekomstvisie en de Structuurvisie. In beide visies staat het economisch functioneren van de stad in de regio centraal. Gesteld wordt dat ook in 2020 bedrijventerreinen en het centrum van de stad Oss goed bereikbaar moeten zijn. Aangepast aan de eisen die aan vervoer gesteld worden en met inzet van openbaar vervoer. Oss bevindt zich op een infrastructureel knooppunt van weg, water en spoor. De gemeente wil gebruik maken van deze sterke positie door het multimodaal vervoer verder te stimuleren. Daarnaast wordt gestreefd naar een versterking, verbetering en uitbreiding van het stadscentrum van Oss en de verblijfsfunctie van dit gebied. Het project 'Dynamisch stadscentrum' moet vorm gaan geven aan dit streven. De gemeente gaat voor een goed bereikbaar centrum met een gevarieerd aanbod en groene plekken, waar parkeren niet het beeld bepaalt

maar wel voldoende aanwezig is. In de dorpen moeten alle voorzieningen bereikbaar zijn voor hun inwoners. Een goede verbinding tussen dorpen en stad is daarbij van groot belang. Naast verbindingen voor fiets en auto wordt gestreefd naar een goede verbinding met openbaar vervoer tussen de kernen en voorzieningen (in grotere kern of stad).

Ruimtelijke ontwikkelingen: Waar vinden nieuwe ontwikkelingen plaats?

In de periode 2006-2020 worden in de gemeente Oss ongeveer 5.000 nieuwe woningen gebouwd. De prioriteit bij het woningbouwprogramma zal liggen bij het bouwprogramma in het stedelijk gebied Oss-Berghem enerzijds en het op peil brengen van de hoofdkernen in het buitengebied anderzijds. Oss voert voor wat betreft de woningbouw een tweesporenbeleid: uitbreiden en inbreiden. Belangrijke ontwikkellocaties zijn Piekenhoef en 't Reut bij Berghem, Horzak en Bergoss in de kern Oss en voor de langere termijn Oss-West (na 2015). De uitbreiding van de ruimte voor bedrijvigheid vindt voornamelijk plaats langs de werkas N329 door de realisatie van De Geer Noord en Vorstengrafdonk. Voor de langere termijn zal het terrein Heesch-West worden ontwikkeld. Andere belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen vinden plaats rondom de Dr. Saal van Zwanenbergsingel.

Multimodaliteit

Het goederenvervoer van en naar Noord-Brabant zal naar verwachting in 2025 verdubbeld zijn! Deze gigantische groei kunnen en willen we niet opvangen via transport over de weg. Andere vervoerwijzen zullen steeds meer ingezet moeten worden om de regio bereikbaar en leefbaar te houden. Voor Oss liggen er goede kansen voor een verdere ontwikkeling van multimodaal vervoer: het vervoer van goederen via meerdere vervoerswijzen. Oss is niet alleen over weg, maar ook over water en spoor goed bereikbaar. Deze kwaliteiten zullen in de toekomst nog beter benut moeten worden. De Osse haven is op dit moment al na de haven van Moerdijk qua volume de grootste binnenhaven van Brabant. De Containerterminal Oss is de snelst groeiende in de provincie.

Mobiliteit in regionaal perspectief

Een kernpunt uit de ruimtelijke structuurvisie Oss is het versterken van de positie van de stad Oss in de regio. Oss moet een regionale functie vervullen als het gaat om winkelen, recreatie en uitgaan. Dit alles vergt een goede bereikbaarheid van Oss van buitenaf. In goede samenwerking met andere gemeenten en de provincie zal daarom ook in de toekomst veel energie gestoken moeten worden in de bereikbaarheid, zowel per auto als per fiets en openbaar vervoer. Alleen dan kan Oss optimaal gebruik maken van de centrale ligging in een van de economische kerngebieden van Nederland; de driehoek Nijmegen-Den Bosch-Eindhoven.

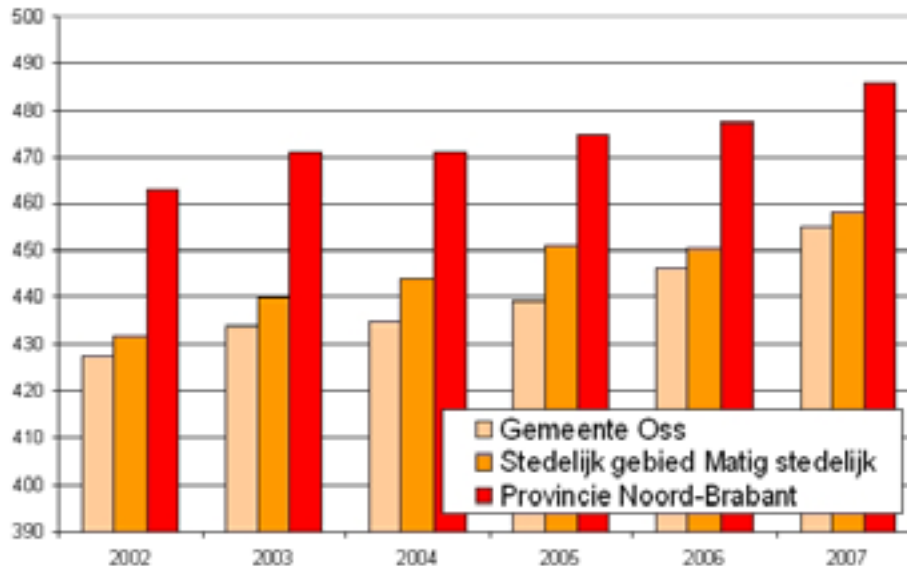
De geplande ruimtelijke ontwikkelingen zullen zorgen voor een toename van de verkeersdruk in de directe omgeving van de ontwikkelingen. Ook zal de verkeersdruk toenemen op de wegen naar de snelwegen en het centrum van Oss.

Ontwikkelingen in Nederland: Wat gaat er in Nederland gebeuren?

Toekomstige ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in Nederland zijn vastgelegd in de Nota Mobiliteit. De Nota Mobiliteit is het nationale verkeers- en vervoersplan dat doelen en kaders voor het verkeers- en vervoersbeleid voor de middellange termijn (tot 2010) en lange termijn (tot 2020) beschrijft. Alle overheden (het rijk, provincies, gemeenten en waterschappen) ontwikkelen in gezamenlijk overleg de koers van het verkeers- en vervoersbeleid. De Nota Mobiliteit bevat maatregelen voor een sterke economie, een veilige samenleving, een goed leefmilieu en een aantrekkelijk Nederland. In de Nota Mobiliteit wordt gesteld dat mobiliteit een noodzakelijke voorwaarde is voor economische en sociale ontwikkeling. Hierbij zijn een goed functionerend systeem van personen- en goederenvervoer en een betrouwbare bereikbaarheid essentieel om de economie en internationale concurrentiepositie van Nederland te versterken. De Nota Mobiliteit geeft aan hoe dit gebeurt.

Het landelijk beleid in de Nota Mobiliteit hanteert een volgorde bij het oplossen van verkeersknelpunten: eerst wordt gezocht naar het beter benutten van de bestaande infrastructuur, vervolgens worden de mogelijkheden voor beprijzen onderzocht en als laatste stap wordt ingezet op het aanleggen van nieuwe infrastructuur. Het landelijke beleid richt zich dus ook op het anders betalen voor mobiliteit. Het huidige systeem van betalen voor het bezit van een auto gaat plaatsmaken voor een systeem met als kern betalen voor het gebruik van de auto. De kosten voor dat gebruik worden afhankelijk van tijd en plaats, waarbij geldt hoe drukker, hoe duurder. De gemeente heeft echter geen grip op deze ontwikkeling, maar is afhankelijk van de landelijke overheid. De gemeente kan wel op andere manieren stimuleren dat mensen minder gebruik maken van de auto.

Personenauto's per 1000 inwoners [aantal], 2002-2007



Het provinciaal verkeers- en vervoersplan (PVVP) van de provincie Noord-Brabant heeft als doel 'het zodanig inrichten en beheren van het verkeers- en vervoerssysteem dat het een optimale bijdrage levert aan het economisch, het sociaal en het ecologisch kapitaal'. Concreet gaat het hierbij om het bereikbaar houden van Brabantse steden, het voorkomen van dichtslibben van de provincie en het verzekeren van acceptabele reistijden voor personen en goederen op een duurzame, innovatieve manier.

Wat is de autonome ontwikkeling in mobiliteit?

Niet alleen de geplande ruimtelijke ontwikkelingen in Oss zorgen voor een toename van het verkeer. Landelijk gezien is er sprake van een groei van het verkeer. De verwachting is dat het wegverkeer tot 2020 ten opzichte van 2000 met ruim 40% zal groeien. De sterke groei wordt deels opgevangen door het beter benutten van bestaande infrastructuur en het aanleggen van nieuwe wegen. Met de geplande uitbreiding van het wegennet kan de sterke groei naar verwachting echter niet opgevangen worden. De noodzaak om mensen te stimuleren minder met de auto te gaan en meer met de fiets en het openbaar vervoer zal alleen maar toenemen. Ook zal gestimuleerd moeten worden dat het verkeer meer over de dag verspreid gaat worden, waardoor de spitsperiodes ontlast worden.

Demografische ontwikkelingen: Hoe ontwikkelt de bevolking zich?

De komende decennia zal de samenstelling van de Nederlandse bevolking sterk veranderen. Het fenomeen "vergrijzing" zal het patroon van verplaatsingen wijzigen. Het aandeel mobiliteit als gevolg van recreatieve en sociale tijdsbesteding zal ten opzichte van mobiliteit door woon-werkverkeer stijgen. Dit betekent dat naar verwachting de spitsmomenten afzakken ten opzichte van de daluren. De vergrijzing zal ook andere eisen gaan stellen aan de verschillende vervoerswijzen.

Klaar voor de toekomst: duurzame mobiliteit

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 geluidsschermen die elektriciteit opwekken én de luchtkwaliteit verbeteren of een innovatief, brandstofbesparend wegdek.

Technologische ontwikkelingen: Hoe veranderen de verschillende vervoerswijzen?

Door allerlei nieuwe technieken wordt de automobilist vóór, tijdens en na de verplaatsing steeds beter geïnformeerd over bijvoorbeeld de route, reisduur of parkeerlocaties. Hierdoor zal de betrouwbaarheid van de reisduur groter zijn. Incar-systemen tonen de bestuurder in de auto actuele file-informatie en de mogelijkheden voor alternatieve routes. Dit laatste heeft echter ook nadelen. De nu bij de automobilist onbekende (en rustige) wegen, kunnen bij drukte aan de automobilist aangeboden worden. De sturende werking van de overheid met betrekking tot mobiliteit, wordt hierdoor deels onmogelijk gemaakt. Naast nieuwe informatietechnieken zullen voor de verplaatsing zelf ook nieuwe alternatieven ontstaan. De ontwikkeling van diverse soorten elektrische voertuigen is daar een voorbeeld van. Deze alternatieven dragen bij aan verbetering van de leefbaarheid door onder meer een vermindering van de geluidhinder en een verbetering van de luchtkwaliteit.

Door de toename en verbetering van (tele)communicatiemiddelen zal werken op afstand en op verschillende tijdstippen steeds meer en makkelijker plaatsvinden. Dit kan een gunstig effect hebben op de piekmomenten en de mobiliteit in het algemeen.

Alle ontwikkelingen zorgen voor een verandering van het verkeer om ons heen. Op een aantal ontwikkelingen heeft de gemeente weinig tot geen invloed. Dit zal als een gegeven gezien moeten worden. Op de ontwikkelingen waar de gemeente wel invloed heeft, zal komende jaren veel energie gestoken moeten worden om de gemeente bereikbaar en leefbaar te houden.



Doelstellingen

Wat wil de gemeente op hoofdlijnen bereiken?

- **Bereikbaarheid**
We willen het liefst zo snel mogelijk op de plaats van bestemming zijn.
- **Verkeersveiligheid**
Dat moet op een veilige manier.
- **Leefbaarheid**
En zo weinig mogelijk overlast veroorzaken voor de omgeving.

De actualisatie van het huidige GVVP naar een Mobiliteitsvisie Oss is primair gericht op het bereikbaar, (verkeers)veilig en leefbaar houden van de gemeente Oss in 2020. Tevens is het van belang om de doorontwikkeling van Oss mogelijk te maken. Hiertoe moet een juiste balans gevonden worden tussen bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid. De mobiliteitsvisie biedt hiervoor de handvatten en uitgangspunten.

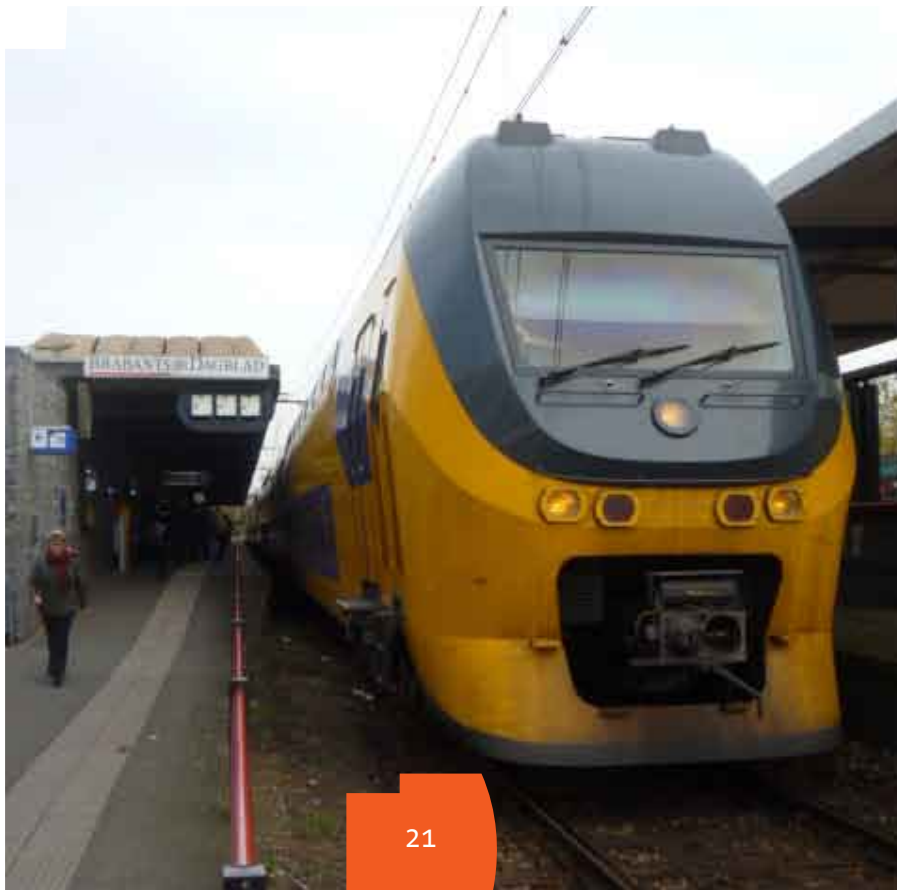
Het centrale doel van de mobiliteitsvisie is het in balans brengen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de gemeente Oss, nu en in de toekomst.

Om deze balans te bereiken streeft de gemeente Oss naar een verschuiving in het gebruik van vervoerswijzen: een groter deel van de verplaatsingen moet plaats gaan vinden met de fiets of het openbaar vervoer. 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.

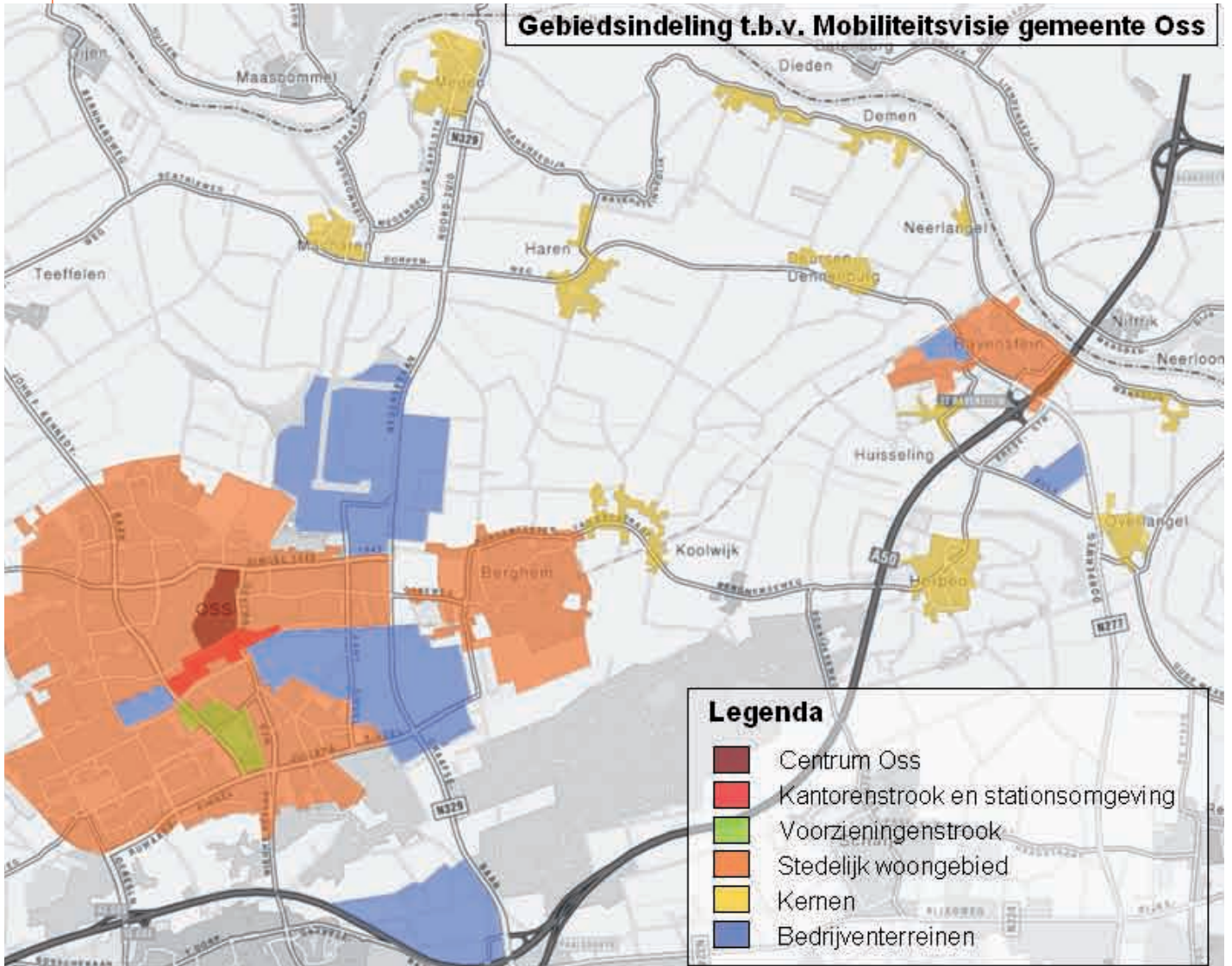
De bereikbaarheid en leefbaarheid hoeven niet overal op ieder moment voor iedereen gelijk te zijn. Er kan hierbij onderscheid gemaakt worden naar:

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

Daarom wordt de hoofddoelstelling per thema verder uitgewerkt. Hierbij worden accenten gelegd en soms keuzes gemaakt. Voor de te onderscheiden gebieden binnen Oss wordt verwezen naar de kaart met de gebiedsindeling.



Gebiedsindeling t.b.v. Mobiliteitsvisie gemeente Oss



Uitgewerkte doelstelling Bereikbaarheid

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

Dat willen we bereiken door:

- **de doorstroming op de hoofdwegenstructuur te optimaliseren om vooral de economisch belangrijke gebieden bereikbaar te houden**

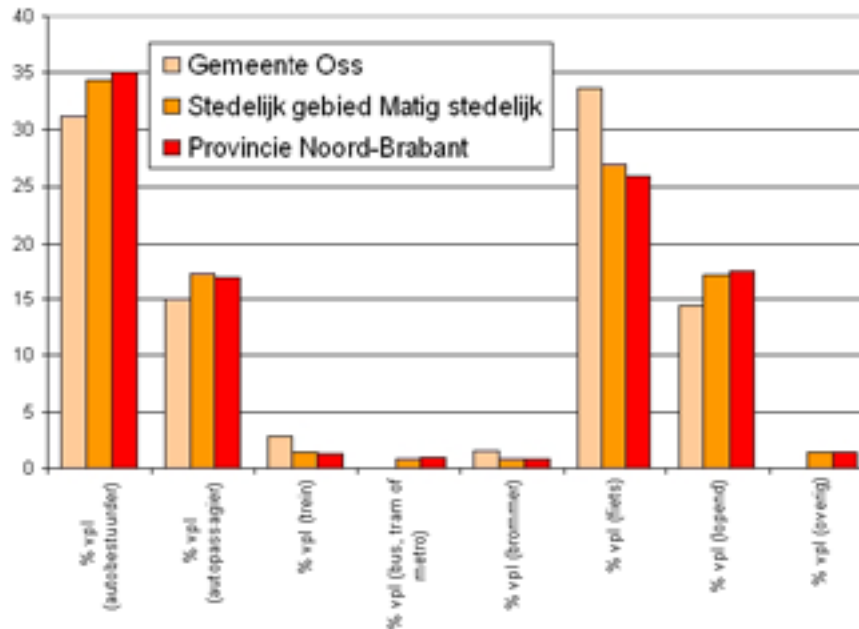
Een goede bereikbaarheid loopt als rode draad door de Toekomstvisie en Structuurvisie van Oss. Deze goede bereikbaarheid is voornamelijk gericht op de economisch belangrijke gebieden van Oss: het centrum van Oss, de bedrijventerreinen, de kantorenstrook en stationsomgeving en de voorzieningstrook in Oss. Deze gebieden moeten voor alle vervoerswijzen goed te bereiken zijn. Dit betekent dat de doorstroming op de wegen die de genoemde gebieden ontsluiten, optimaal moet zijn. De wegen die dit betreft zijn de routes Ruwaardsingel-Julianasingel, Dr. Saal van Zwanenbergsingel-Hertogin Johanasingel-John F. Kennedybaan, Zaltbommelseweg-Hertogensingel-Singel 1940-1945, en Graafsebaan-Megensebaan. Een goede doorstroming zorgt er verder voor dat automobilisten bij grote verkeersdrukke zo veel mogelijk gebruik maken van de verkeersaders en minder snel geneigd zijn te sluipen door woonwijken, wat ook de leefbaarheid ten goede komt.

De overige gebieden in Oss (stedelijk woongebied en kernen) moeten uiteraard ook goed bereikbaar blijven per auto, fiets en openbaar vervoer. Hiertoe is het belangrijk dat de doorstroming op de wegen die deze gebieden ontsluiten (gebiedsontsluitingswegen) eveneens goed is. Een goede doorstroming moet ook hier zorgen dat automobilisten bij grote verkeersdrukke zo veel mogelijk gebruik maken van de verkeersaders. Hierdoor wordt de kans op sluijverkeer door de woonwijken kleiner. Voor de bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden spelen deze wegen over het algemeen geen rol. Alleen bij ernstige congestie op de wegen naar de economisch belangrijke gebieden kan verkeer terugvallen op de overige gebiedsontsluitingswegen.

- te sturen op doelgroepen en vervoerwijzen wanneer deze doorstroming, onverhoopt, onder druk komt te staan. Prioriteit wordt dan gelegd bij zakelijk verkeer, goederenvervoer, centrum bezoek en openbaar vervoer

Niet voor iedere groep verkeersdeelnemers hoeft de bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden per auto optimaal te zijn. De bereikbaarheid voor zakelijk verkeer, het goederenvervoer en het winkelend publiek heeft prioriteit boven de bereikbaarheid voor woonwerkverkeer. Daarmee is het woonwerkverkeer niet minder belangrijk maar deze doelgroep is beter te sturen. Vervoermanagement is hierbij een belangrijk instrument waarmee samen met werkgevers en publiekstrekkingers geprobeerd wordt om de mobiliteit te sturen.

Verplaatsing per vervoerwijze [%], 2006



- **het stimuleren van het gebruik van de fiets en openbaar vervoer**

Hoewel de bereikbaarheid van de economisch belangrijke gebieden voor alle vervoerswijzen goed moet zijn, streeft de gemeente wel naar een verschuiving in vervoerswijze. Korte verplaatsingen (tot ongeveer vijf kilometer) moeten bij voorkeur per fiets of te voet afgelegd worden. Het openbaar vervoer heeft een functie in de regionale mobiliteit, deze functie zou versterkt moeten worden. Daarnaast willen we ook bezien of er mogelijkheden liggen voor een versterkte rol van het openbaar vervoer in de lokale mobiliteit.

- **de keten van de verplaatsing goed te faciliteren**

De verplaatsing is een belangrijk onderdeel van een goede bereikbaarheid. Echter ook het voor- en na transport bij het gebruik van openbaar vervoer en het parkeren/stallen van een voertuig maakt onderdeel uit van de keten van de verplaatsing en kan zo bijdragen aan een goede bereikbaarheid. Dit betekent dat de routes naar openbaar vervoer haltes/station en de stallingvoorzieningen optimaal moeten zijn. Er moeten voldoende parkeergelegenheden zijn, zowel voor auto als fiets en de looproutes naar parkeergelegenheden moeten goed zijn.

- **het stimuleren van het gebruik van water en spoor voor het vervoer van goederen**

Het goederenvervoer neemt toe. Om de regio bereikbaar en leefbaar te houden zal steeds meer ingezet moeten worden op andere vervoerswijzen. Voor Oss liggen er goede kansen voor de ontwikkeling van multimodaal vervoer. Deze kansen moeten verder onderzocht en daar waar mogelijk benut worden.

- **aan te sluiten op het landelijke beleid en de conform de nota Mobiliteit bij het oplossen van knelpunten de volgorde benutten-beprijzen-bijbouwen te volgen**

Een verbetering van de bereikbaarheid moet niet primair gezocht worden in de aanleg van nieuwe infrastructuur. In navolging van het landelijke beleid zoals verwoord in de Nota Mobiliteit moet eerst de bestaande infrastructuur beter benut worden. Daarnaast wordt sterk ingezet op het gebruik van alternatieve

ven voor de auto. Bij de economisch belangrijke gebieden moeten de fiets en het openbaar vervoer minimaal concurrerend zijn met de auto, waardoor het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer gestimuleerd wordt. Dit is nodig om de bereikbaarheid per auto te kunnen blijven garanderen en een positieve bijdrage te leveren aan de leefbaarheid.

- **bereikbaarheid leidend te laten zijn in locatiekeuzen voor nieuwe verstedelijking en herstructurering**

Bij de locatiekeuze van ruimtelijke ontwikkelingen in de toekomst zal vroegtijdig rekening gehouden moeten worden met de bereikbaarheid van de locatie. Dit geldt voor alle vervoerswijzen. Zeker bij de grootschalige ontwikkelingen zal tijdig gezorgd moeten worden voor een goede ontsluiting en verbinding naar de voorzieningen in het centrum van Oss. Door goede voorzieningen op het gebied van fietsen en openbaar vervoer te realiseren zullen de nieuwe bewoners beter gestimuleerd worden deze vervoerswijzen te kiezen voor hun verplaatsingen. Om het gebruik van openbaar vervoer interessant te maken kan gekozen worden om toekomstige ontwikkelingen langs belangrijke assen van openbaar vervoer te plannen.

Uitgewerkte doelstelling veiligheid

Dat moet op een veilige manier.

Dat willen we bereiken door:

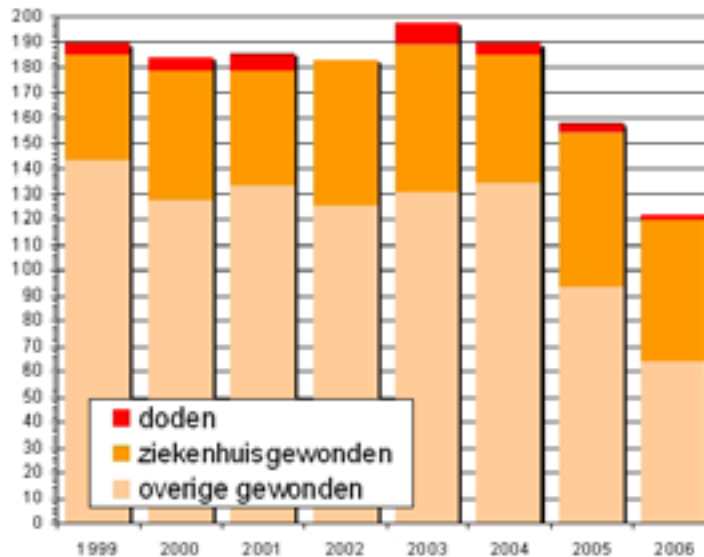
- **de wegen in te richten volgens het principe van Duurzaam Veilig**

Het verbeteren van de verkeersveiligheid kan door de wegen in te richten volgens het principe van Duurzaam Veilig: een herkenbaar wegennet waarbij iedere weggebruiker weet wat van hem of haar verwacht wordt. Het inrichten van alle wegen volgens de richtlijnen moet ervoor zorgen dat er minder ongevallen plaats zullen vinden.

- **het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen tot nul**

De gemeente Oss zou graag het aantal verkeersslachtoffers tot nul terugbrengen. Iedere dode en gewonde in het verkeer is er immers één teveel. Het is waarschijnlijk een utopie om het aantal slachtoffers tot nul terug te brengen. We kiezen er daarom voor om aan te sluiten bij de landelijke richtlijn ten aanzien van verkeersveiligheid

Taakstelling SVV, 2010 = 157



- **het aanpakken van foutief gedrag en agressie in het verkeer**

Niet alleen de inrichting van de weg bepaalt of er ongevallen gebeuren: het gedrag van de weggebruiker is eveneens van grote betekenis. Het veranderen van gedrag is niet eenvoudig. De gemeente heeft een taak in het aanpakken van foutief gedrag, maar veel zal afhangen van de bereidheid van mensen om het gedrag aan te passen.



Uitgewerkte doelstelling leefbaarheid

En zo weinig mogelijk overlast veroorzaken voor de omgeving.

Dat willen we bereiken door:

- **aantasting van luchtkwaliteit en overlast ten gevolge van geluidhinder tegen te gaan**

Rijdend en stilstaand verkeer hebben invloed op de omgeving. Om te zorgen dat Oss een prettige en gezonde gemeente is om in te wonen, werken en recreëren is het van belang dat de negatieve effecten van het verkeer zo veel mogelijk tot een minimum beperkt worden. Voor een aantal aspecten zijn landelijk normen opgesteld. De gemeente Oss zal zich tot het uiterste inspannen deze normen tijdig te halen. Indien er aangepaste gemeentelijke normen worden vastgesteld gaan deze uiteraard gelden.

- **sluipverkeer in woonwijken tegen te gaan**

Een goede leefbaarheid weegt in en om de woongebieden zwaarder dan in de economisch belangrijke gebieden. Binnen de woongebieden (zowel de stedelijke woongebieden als de kernen) is de bereikbaarheid niet zo zeer het probleem. De nadruk ligt voornamelijk op de leefbaarheid: hiertoe is het belangrijk dat het aantal gereden kilometers en de snelheden in de woonstraten zo veel mogelijk beperkt worden.

- **zorg te dragen voor voldoende parkeergelegenheid, onder de voorwaarde dat de ruimtelijke kwaliteit gewaarborgd blijft**

Het voorhanden hebben van voldoende parkeergelegenheid vinden inwoners belangrijk voor de leefbaarheid. Daartegenover staat dat een hoge parkeerdruk de leefbaarheid onder druk zet. Het is belangrijk om voldoende parkeergelegenheid aan te bieden op een zodanige manier dat de kwaliteit van de openbare ruimte niet onder druk komt te staan.

- **zorg te dragen voor de toegankelijkheid van voorzieningen**

Het openbaar vervoer binnen de verstedelijkte woongebieden heeft - naast een rol in bereikbaarheid - voornamelijk een sociale functie. Iedere inwoner van Oss - dus ook iemand met een beperking - moet vanaf zijn of haar thuisadres bij alle basisvoorzieningen (zoals zorg en winkels) kunnen komen. Als geen gebruik gemaakt kan worden van een auto of fiets, moet men terug kunnen vallen op een andere vorm van vervoer.

Van doelstellingen naar streefkwaliteiten

Om te bepalen of de doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid worden gehaald is het nodig de doelstellingen meetbaar te maken. De gemeente Oss doet dit door aan de doelstellingen streefkwaliteiten te koppelen. Het behalen van de streefkwaliteiten is overigens geen doel op zich. De streefkwaliteiten bieden de mogelijkheid te monitoren of de algemene doelstellingen op het gebied van bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid bereikt worden. Het geeft een goed inzicht in de vraag of de gemeente op de goede weg is om de doelstellingen te behalen.

Niet aan elke doelstelling is een streefkwaliteit gekoppeld. Er is een keuze gemaakt waarbij vooral gekeken is naar wat belangrijke aspecten zijn in de doelstellingen en ook het voorhanden zijn van gegevens en/of de mogelijkheden van meten zijn bepalend geweest bij de keuze.

Streefkwaliteiten Bereikbaarheid

De gemeente Oss streeft op het gebied van bereikbaarheid naar:

- Het aandeel van de fiets in de modal split laten stijgen van 34% in 2006 naar 40% in 2020.
- Het aandeel van het openbaar vervoer in de modal split laten stijgen van 3% in 2006 naar 5% in 2020.
- Het beperken van de verliestijden van het autoverkeer in de spits en het vergroten van de betrouwbaarheid door de reistijd in de spits maximaal 1,5 maal te laten zijn van de tijd in daluren.
- Een toename van het gebruik van het openbaar vervoer door het bieden van een netwerk dat zich kenmerkt door hogere frequenties, stiptheid en beter aansluit bij de wensen van de diverse doelgroepen.

Streefkwaliteiten Verkeersveiligheid

De gemeente Oss streeft op het gebied van verkeersveiligheid naar:

- Het voldoen aan de landelijke eis met betrekking tot de verkeersveiligheid. Concreet betekent dit dat het aantal letselslachtoffers in 2020 met 34% afgenomen moet zijn ten opzichte van het basisjaar 2002. In absolute aantallen geldt voor de gemeente Oss maximaal 120 letselslachtoffers in 2020.
- Het tegengaan van black spots op kruisingen en wegvakken.
- Het inrichten van alle wegen in de gemeente Oss in 2020 volgens de principes van Duurzaam Veilig.
- Een verbetering van het verkeersgedrag en de naleving van de verkeersregels in 2020 ten opzichte van de situatie in 2008.

Streefkwaliteiten Leefbaarheid

De gemeente Oss streeft op het gebied van leefbaarheid naar:

- Op tijd voldoen aan de in 2020 geldende wettelijke normen aangaande geluidbelasting. Indien er aangepaste gemeentelijke normen worden vastgesteld gaan deze uiteraard gelden.
- Op tijd voldoen aan de in 2020 geldende wettelijke normen aangaande luchtkwaliteit. Indien er aangepaste gemeentelijke normen worden vastgesteld gaan deze uiteraard gelden.
- Op tijd voldoen aan de in 2020 geldende wettelijke normen aangaande transport van gevaarlijke stoffen.
- Een maximale bezettingsgraad van de parkeerplaatsen in woongebieden van 95%.
- Het beperken van de het percentage doorgaand verkeer in verblijfsgebieden tot maximaal 20%.



Uitwerking: van Mobiliteitsvisie naar Mobiliteitsaanpak

De Mobiliteitsvisie bevat in hoofdlijnen het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Oss tot 2020. De visie biedt de handvaten en uitgangspunten voor het bereiken van juiste balans tussen bereikbaarheid, verkeersveiligheid en leefbaarheid. Om de doelstellingen te kunnen bereiken, is het noodzakelijk concrete acties uit te werken. De visie wordt dan ook verder uitgewerkt en concreet gemaakt in drie deelplannen:

- Infrastructuur
- Gedrag
- Organisatie

Infrastructuur

In het deelplan 'Infrastructuur' wordt het gewenste netwerk voor de fiets, het autoverkeer en openbaar vervoer beschreven. Dit betekent dat per vervoerswijze aangegeven wordt welke wegen welke functie in de toekomst moeten vervullen. Voor de fiets en de auto worden verschillende type wegen onderscheiden, die ieder hun eigen kenmerken hebben. Door het indelen van wegen en het koppelen van kenmerken aan type wegen, ontstaat een duidelijk wegennet voor de weggebruikers. Voor de weggebruikers is het daarmee duidelijk wat van hen verwacht wordt. Ook voor het openbaar vervoer wordt het gewenste netwerk beschreven, met daaraan gekoppeld de kenmerken van dit netwerk (o.a. wat betreft frequentie en stiptheid).

Op basis van deelplan 'Infrastructuur' wordt bepaald waar welke aanpassingen nodig zijn aan het wegennet voor de genoemde vervoerswijzen. Dit zal resulteren in een meerjarenplanning van infrastructurele werken. De financiering hiervan zal mogelijk anders vormgegeven worden: de mogelijkheden voor het toepassen van een mobiliteitsfonds zal verder onderzocht worden.

Gedrag

Het deelplan 'Gedrag' richt zich op het veranderen van het gedrag van de verkeersdeelnemers. Een deel van de verkeersonveiligheid wordt veroorzaakt door het gedrag van mensen. Ook al heeft de gemeente het wegennet volledig ingericht volgens de richtlijnen van Duurzaam Veilig, dan nog zullen er verkeersongevallen plaatsvinden. Het aanpakken van het gedrag wil de gemeente onder meer door zich te richten op het intensiveren van de educatie en de handhaving. Zo moet het effect van handhaving in onderlinge afstemming met de politie vergroot worden. Voor de educatie zal de samenwerking met diverse belangenorganisaties geoptimaliseerd worden. Ook het bedrijfsleven zal hierin steeds meer een rol krijgen, bijvoorbeeld door de realisatie van een VerkeersEducatieCentrum (VEC).

Het aanpakken van gedrag richt zich niet alleen op het verbeteren van de verkeersveiligheid. De keuze van vervoerswijze en het moment van verplaatsen van de individuele weggebruiker is eveneens te beïnvloeden. De gemeente richt zich daarom onder meer op het verder ontwikkelen van verkeersmanagement en mobiliteitsmanagement. Met behulp van verkeersmanagement kunnen verkeersstromen gestuurd worden. Hierdoor kan efficiënter gebruik gemaakt worden van de bestaande infrastructuur. Met mobiliteitsmanagement wordt het verplaatsingsgedrag van werknemers van bedrijven kritisch bekeken en worden alternatieven gestimuleerd. Voor het welslagen van mobiliteitsmanagement zal veel afhangen van de bereidheid van bedrijven om mee te werken. De bedrijven zullen gewezen moeten worden op het belang van een goede bereikbaarheid en leefbaarheid voor henzelf en de mogelijkheden die zij zelf hebben er iets aan te doen. De gemeente Oss kan het mobiliteitsmanagement stimuleren en faciliteren door er onder meer voor te zorgen dat concurrerende alternatieven voor de auto beschikbaar zijn.

Organisatie

Het deelplan 'Organisatie' richt zich zowel op de 'interne organisatie' binnen de gemeente Oss als op de relatie van de gemeente Oss ten opzichte van andere overheden. De interne organisatie is gericht op een betere afstemming tussen diverse beleidsterreinen binnen de gemeente Oss. Het is van belang dat ruimtelijke ontwikkelingen een centrale plaats innemen in de visie op mobiliteit. Andersom geldt dat het aspect mobiliteit in een vroeg stadium al onderdeel uit moet maken van de ruimtelijke ontwikkelingen. Deze twee beleidsterreinen zijn nauw met elkaar verbonden. Ruimtelijke ontwikkelingen trekken mobiliteit aan en andersom. Daarvoor zal binnen de gemeente Oss intensieve afstemming moeten plaatsvinden. Een betere afstemming wordt ook gezocht met de uitvoerende afdelingen van de gemeente. Het beleid van de gemeente moet vertaald worden in concrete acties. Andersom moeten ervaringen uit de praktijk meegenomen worden bij de ontwikkeling van nieuw beleid.

De externe organisatie is gericht op de regionale afstemming. Oss heeft als stad een regionale functie en regionale ontwikkelingen zijn van invloed op de gemeente Oss. Het is daarom ondenkbaar de visie van de gemeente Oss op mobiliteit niet af te stemmen met omliggende gemeenten en overkoepelende overheden. De gemeente streeft naar een betere samenwerking met de aangrenzende gemeenten. Daarnaast moet Oss een prominente(re) plaats innemen op de agenda van hogere overheden.



Colofon

Uitgave gemeente Oss 2009
Redactie: Stadsbeleid,
afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling
in samenwerking met:
Adviesbureau Advin
Basisontwerp: LaVerbe
Opmaak: reprografie gemeente Oss