

Datum

25-08-2026

Onderwerp

Maatregelen wijkmobiliteitsplannen Ruwaard,
Schadewijk, Ussen en 1 maatregel in Haren

Uw kenmerk

Aantal bijlagen

Wat adviseert het college te besluiten?

- 1. In te stemmen met de uitvoering van 19 maatregelen in Ruwaard, Schadewijk en Ussen en 1 maatregel in Haren die volgen uit actiepunten 5 van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit (wijkmobiliteitsplannen). Zie p. 3-4 van het raadsvoorstel voor de gehele maatregelenlijst.*
- 2. Een bedrag van €796.000 beschikbaar te stellen uit de reserve mobiliteit om deze maatregelen te bekostigen.*

Wat is de aanleiding voor dit advies?

In 2023 is de Koersnota Mobiliteit vastgesteld, met daarin de visie en doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid in de gemeente Oss. Er zijn daarin 5 doelstellingen geformuleerd waaraan we willen werken voor de huidige en toekomstige inwoners van de gemeente Oss:

- Versterken van de kwaliteit van de openbare ruimte
- Toegankelijk en bereikbaar voor iedereen
- Verduurzamen van de mobiliteit
- Versterken van het economisch vestigingsklimaat
- Vergroten van de verkeersveiligheid en terugdringen van de hinder

Als uitwerking van de Koersnota Mobiliteit is in 2025 het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vastgesteld. Het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit vertaalt de visie en doelstellingen uit de Koersnota naar concrete acties en projecten om Oss voor de toekomst leefbaar, veilig,

aantrekkelijk, toegankelijk en bereikbaar te maken en te houden. Eén van de projecten uit het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit betreft het opstellen van wijkmobiliteitsplannen voor de wijken en kernen. Hierbij inventariseren we o.a. of bewoners en organisaties wensen of suggesties voor het thema verkeer/ mobiliteit hebben. Tussen november 2025 en maart 2026 hebben we in Ruwaard, Schadewijk en Ussen wensen en suggesties opgehaald in de wijk. We hebben alle ideeën en suggesties bekeken en daaruit zijn drie typen maatregelen gekomen:

1. Kleine maatregelen die we nu aan de gemeenteraad voorleggen met als beslispunt om de financiën vanuit de reserve mobiliteit beschikbaar te maken om de uitvoering op te starten;

2. Grote maatregelen die we nu nog niet uitvoeren, maar meenemen voor de toekomst. Bijvoorbeeld als een weg in de toekomst opnieuw wordt ingericht of als er veel raakvlakken zijn met lopende gebiedsontwikkelingen of grote projecten;

3. Maatregelen waar we nu niets mee doen, om verschillende redenen. Op de webpagina oss.nl/verkeer is per wijk uitgelegd waarom we gedane suggesties niet hebben vertaald naar maatregelen. De link naar de webpagina is ook geplaatst in de wijkkranten van Ruwaard, Ussen en Schadewijk. Een voorbeeld: als er een suggestie werd gedaan om meer te handhaven op snelheidsovertredingen dan is het antwoord dat dat geen bevoegdheid is van de gemeente, maar dat we de politie wel op de hoogte brengen.

Naast de maatregelen in Ruwaard, Schadewijk en Ussen stellen we ook voor om één maatregel te nemen in Haren. Dat doen we nu als losse actie omdat er in Haren een koppelkans ligt met Meanderende Maas en omdat het urgent is om op korte termijn te investeren in de verkeersveiligheid tussen Haren en Megen. Dat heeft zoals bekend te maken met de fusie van de basisscholen en de voetbalclub, waardoor er meer fietsers vanuit Haren naar Megen fietsen en weer terug. Het is belangrijk om voor de donkere maanden te kunnen investeren in betere verlichting van de Onderweg. Daarom hebben we deze maatregel nu toegevoegd aan dit raadsvoorstel wat eigenlijk gaat over de 3 genoemde Osse wijken.

Welk resultaat willen we bereiken?

We werken in Oss aan de groei van de woningvoorraad en aan vitale, duurzame en aantrekkelijke wijken en kernen. De realisatie van deze opgaven vraagt iets van de inrichting van de stad en de rol van het verkeer daarin. Met grote projecten werken we aan een hoofdwegenstructuur die klaar is voor de toekomst, bijvoorbeeld de aanleg van de Noordelijke Ontsluitingsweg en de herinrichting van de Heihoeksingel inclusief een spooronderdoorgang.

Maar aantrekkelijke wijken en kernen vragen ook op een lager schaalniveau, bij onze inwoners recht voor de deur, om verbeteringen en aanpassingen. Daar hebben we in drie meedenkavonden naar gezocht, naar verbeter suggesties van inwoners om nog prettiger te kunnen wonen, spelen en verblijven in de eigen woonomgeving.

Ook in de overige wijken en kernen van Oss gaan we inventariseren welke verbeterpunten inwoners en organisaties hebben. Op 22 september 2026 staat de volgende meedenkavond gepland, in Berghem. Daarna zullen we een avond gaan plannen in Oss-Zuid.

Welke argumenten zijn er voor dit advies?

1.1 Hierdoor kunnen we de doelen uit de Koersnota Mobiliteit realiseren.

De Koersnota Mobiliteit omvat de overkoepelende doelstellingen voor het mobiliteitsbeleid in Oss. Met deze maatregelen verbeteren we de openbare ruimte op wijkniveau. Ook vergroten we de verkeersveiligheid in de wijken.

1.2 We investeren in oplossingen die inwoners zelf hebben aangedragen.

We werken als gemeente Oss aan veel grote opgaven in de stad, zeker op het gebied van mobiliteit. Veel van deze opgaven worden op de langere termijn aangepakt, zoals de Berghemseweg, Heihoeksingel en Saal van Zwanenbergsingel. Maar er zijn ook kleinere zaken waar inwoners in het dagelijkse leven tegenaan lopen en zelf ideeën voor hebben om dit te verbeteren. Door deze maatregelen uit te voeren geven we gehoor aan deze ideeën, die we juist ook op korte termijn kunnen uitvoeren.

1.3 Er zijn financiële middelen beschikbaar.

Bij de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit is in het college een vertrouwelijke financiële bijlage vastgesteld waarin ook middelen zijn gereserveerd voor te nemen maatregelen in de Osse wijken en kernen. Met de gemeenteraad is destijds afgesproken om voor alle maatregelen die een investering van boven € 500.000 vragen een separaat raadsvoorstel te maken. Er is na dit besluit over Ruwaard, Ussen en Schadewijk nog steeds geld beschikbaar om ook (toekomstige) maatregelen in de wijken en kernen te kunnen nemen waar we nog moeten starten met de wijkmobiliteitsplannen.

Wat zijn tegenargumenten of risico's?

1.1 We geven niet aan alle suggesties van inwoners gehoor.

We hebben meer suggesties binnengekregen van inwoners dan dat we nu maatregelen nemen. Er zijn suggesties waar we dus niets mee doen. We hebben dit goed afgewogen en we

hebben voor de suggesties waar we niets mee doen een onderbouwde uitleg geplaatst op oss.nl/verkeer en dit in de betreffende wijkkranten gecommuniceerd.

1.2 Door in deze 3 wijken maatregelen te nemen kan de verwachting worden gewekt dat dezelfde typen maatregelen ook in alle andere wijken kunnen worden genomen maar dat is niet altijd het geval.

Net als dat we alle suggesties uit deze drie wijken goed hebben afgewogen, zullen we de suggesties en ideeën uit de overige wijken en kernen ook goed moeten afwegen. Dat we nu ergens een drempel neerleggen, betekent bijvoorbeeld niet direct dat dat op andere plekken ook per definitie kan of zinvol is. Die afweging zullen we steeds moeten maken op basis van de relevante kenmerken van de betreffende locatie. We kijken daarbij onder meer naar: intensiteit (hoeveelheid verkeer), gemeten snelheden in tellingen en 'kwetsbare bestemmingen' in de buurt zoals scholen en eerdere meldingen.

Waar moeten we rekening mee houden?

a. Financiën

Bij de vaststelling van het Uitvoeringsprogramma Mobiliteit in 2025 is zoals benoemd geld gereserveerd om maatregelen te nemen op wijk- en kernniveau. Dit budget is voor alle elf wijken en kernen. De maatregelen die we in Ruwaard, Schadewijk en Ussen willen nemen zijn totaal geraamd op €626.000. De investering voor de Onderweg in Haren kost €170.000. Totaal wordt er nu gevraagd om €796.000 vanuit de reserve mobiliteit beschikbaar te stellen. Na dit besluit zijn er nog resterende middelen voor de toekomstige wijkmobiliteitsplannen in de overige wijken en kernen. We komen tot deze budgetvraag omdat de afdeling Ibor per maatregel een kostenraming heeft gemaakt van bouwkosten en een percentage voor onvoorziene kosten. Het gaat om de volgende maatregelen (afgeronde bedragen):

1. Logische en veiligere aansluiting maken van fietspad Kleinussenstraat naar fietsstrook Huizenbeemdweg - €6.600
2. Plateau plaatsen op de Heuscheutstraat om de snelheid omlaag te brengen - €38.100
3. Doorsteek maken voor de fietser en de voetganger vanaf de Gewandeweg/Visstraat naar de Oude Wei - €32.550
4. Optimaliseren fiets- en voetgangersoversteek kruising Lisztgaarde/Joannes Zwijssenlaan - €84.000
5. Plateau aanleggen op de locatie van het zebrapad op kruising Joannes Zwijssenlaan/Van Anrooijstraat om de snelheid omlaag te brengen - €32.400
6. Saneren van twee langspaarkeerplaatsen op de Schaepmanlaan en hier vergroenen ten behoeve van de overzichtelijkheid - €10.200

7. Parkeervak opheffen en vergroenen op hoeken kruising Verdijkstraat/Van Anrooijstraat ten behoeve van de overzichtelijkheid en tegengaan foutparkeren - €6.400
8. Drempel neerleggen op de Hazenkamplaan en op de Leygraaf om de snelheid omlaag te brengen - €14.100
9. De voetgangersoversteek tussen de twee parkeerplaatsen aan twee kanten van de weg bij sportpark Amstelhoef veiliger maken - €3.875
10. Het fietspad op de Leygraaf tussen rotonde John F. Kennedybaan en Looveltlaan asfalteren - €153.315
11. De fietsoversteek op kruising Marsweg/Leygraaf verbeteren - €6.500
12. Geluid reducerend asfalt aanleggen op Het Woud tussen Wolvespoor en Gielekespad - €229.400
13. Verwijderen van één van de twee zebrapaden bij kruising Singel 1940 1945/Kardinaal de Jongstraat ten behoeve van de overzichtelijkheid - €3.660
14. Een zebrapad aanleggen bij de kruising Rode Draad en Bram van den Berghstraat- €4.900
15. Beter verlichten van de voetgangersoversteekplaats bij de Jumbo in de buurt van de Singel 1940-1945 – *reeds uitgevoerd en bekostigd vanuit openbare verlichting*
16. We doen een nader onderzoek in de Pater Bleijstraat hoe de directe omwonenden denken over het veilig maken van de toegang tot de speeltuin – *geen extra investering nodig*
17. Snelheidsmetingen uitvoeren op de Purperbeer – *geen extra investering nodig*
18. Hoge heggen en andere obstakels verwijderen op het kruispunt Kardinaal de Jongstraat en Singel 1940 1945 om het zicht te verbeteren - *geen extra investering nodig*
19. 30 k/m per uur bord eerder op de Machareneweg plaatsen bij kruising Machareneweg/Koornstraat/Rusheuvelstraat - *geen extra investering nodig*

Daarnaast heeft de Dorpsraad Macharen, Haren en Megen gevraagd om een maatregel om de verkeersveiligheid en sociale veiligheid voor fietsers tussen de kernen Megen en Haren te verbeteren. In het coalitieakkoord is deze maatregel ook geprioriteerd:

20. Voor het tracé Meerstraat Megen en Onderweg Haren (vanaf Noord-Zuid Megen tot aan de Lietingstraat te Haren) de bestaande verlichting aanpassen, en uitbreiden, naar dynamische verlichting - €170.000

Zoals op pagina 2 al werd benoemd nemen we deze maatregel nu mee in dit stuk omdat er urgentie is en omdat er koppelkansen zijn met Meanderende Maas.

b. Communicatie

In de wijkkranten van Schadewijk, Ruwaard en Ussen hebben we een terugkoppeling gegeven naar aanleiding van de inspraakavonden. Op www.oss.nl/verkeer kunnen inwoners en andere belangstellenden lezen welke maatregelen we gaan uitvoeren. Hier staan ook de maatregelen waar we niets mee doen met een uitleg waarom.

c. Uitvoering

Per maatregel stemmen we met de betrokken gebiedsregisseur en wijkcoördinator af hoe we komen tot uitvoering van de maatregel. In de meeste gevallen geldt dat we binnen onze bestaande afspraken met gecontracteerde aannemers tot uitvoering kunnen komen.

d. Overlegd met

Betrokken wijkraden, gebiedsregisseurs, wijkcoördinatoren, team communicatie, team mobiliteit LWE, verkeerskundige IBOR, ontwerper openbare ruimte en werkvoorbereider openbare ruimte.

Samenvatting

De gemeenteraad wordt gevraagd om geld beschikbaar te stellen zodat op korte termijn 20 (verkeers-) maatregelen kunnen worden genomen in Schadewijk, Ruwaard, Ussen en Haren die inwoners zelf hebben aangedragen. Hiermee verbeteren we de kwaliteit van de openbare ruimte op wijkniveau en verbeteren we de verkeersveiligheid in de wijken. Voor het uitvoeren van de maatregelen is budget gereserveerd in de reserve mobiliteit.