

# BELEIDSNOTA KOERS FIETS

*Aan de slag om het fietsgebruik door onze inwoners en bezoekers te stimuleren*

OSS  
**STAD**  
MET  
**TOEKOMST**



# INHOUDSOPGAVE

<b>1. WAAROM EEN BELEIDSNOTA KOERS FIETS?</b>	<b>3</b>
<b>2. NETWERKEN</b>	<b>4</b>
2.1 Topfietsnetwerk	5
2.2 Hoofdfietsnetwerk	5
2.3 Recreatief netwerk	6
2.4 Wat gaan we doen?	6
<b>3. VERGROTEN VAN DE FIETSVEILIGHEID OP DE FIETS</b>	<b>7</b>
3.1 Risico's in beeld	8
3.2 Infrastructuur	8
3.3 Quick wins	8
3.4 Gedrag en veiligheidscampagnes	9
3.5 Wat gaan we doen?	9
<b>4. STALLEN EN PARKEREN</b>	<b>10</b>
4.1 Stallingen in het centrum	10
4.2 Parkeernormen: heldere normen voor een fietsvriendelijke stad	11
4.3 Stations stallingen	11
4.4 Openbare ruimte (harten van de wijk)	12
4.5 Wat gaan we doen?	13
<b>5. STIMULERING FIETSEN</b>	<b>14</b>
5.1 Fietsstimulering	14
5.2 Halen en brengen (school/sport)	15
5.3 Wat gaan we doen?	15
<b>6. MONITORING EN EVALUATIE</b>	<b>16</b>
6.1 Wat meten we?	16
6.2 Hoe meten we?	16
6.3 Hoe gebruiken we de data?	16
6.4 Wat gaan we doen?	16



# 1. WAAROM EEN BELEIDSNOTA KOERS FIETS?

Oss groeit de komende jaren flink. Er komen duizenden nieuwe woningen bij, vooral in en rond het centrum en de Spoorzone. De druk op de openbare ruimte neemt toe. Voor een leefbare, bereikbare, gezonde en aantrekkelijke stad moet het fietsgebruik mee kunnen groeien. Dat gebeurt niet vanzelf, slimme keuzes in mobiliteit zijn nodig.

De fiets speelt een sleutelrol in stedelijke ontwikkeling. Fietsen is schoon, stil, gezond en ruimte-efficiënt. Het helpt vitale buurten te creëren, het centrum aantrekkelijk te houden, de stad te vergroenen en veilige straten te realiseren. In de compacte stad Oss is de fiets vaak de snelste keuze, zowel binnen de stad als naar omliggende dorpen.

Met deze beleidsnota geven we invulling aan de hoofddoelen van de [Koersnota Mobiliteit](#)<sup>1</sup> (raad 6 juli 2023):

1. aantrekkelijke openbare ruimte
2. bereikbaarheid voor iedereen
3. verduurzaming van mobiliteit
4. sterk economisch vestigingsklimaat
5. vergroten verkeersveiligheid.

Deze beleidsnota bouwt voort op eerdere afspraken en sluit aan bij andere ontwikkelingen in de stad. Zoals de verstedelijkingsopgave in de spoorzone.

## 1.1 De stad verandert, de fiets beweegt mee

Woonpatronen, werkgedrag en technologie veranderen. Steeds meer mensen fietsen elektrisch. Fietsen worden groter en diverser, met bakfietsen, duofietsen en andere bijzondere modellen. Ook maatschappelijke trends, zoals vergrijzing en aandacht voor

gezondheid, vragen om bredere fietspaden, veilige oversteekplaatsen en minder obstakels. Sinds corona is het recreatief fietsen en wandelen in het groen sterk toegenomen. Deze ontwikkelingen zien we ook in Oss en ze sluiten aan bij landelijke trends die KiM, SWOV en de Fietzersbond signaleren.

Groei brengt ook veiligheidsvragen met zich mee. Vooral ouderen en e-bikegebruikers zijn kwetsbaar. Het rapport [Verkeersveiligheid fietsroutes in Noord-Brabant](#)<sup>2</sup> (Sweco, 2025) becijfert dat ruim 10 miljoen euro nodig is om het lokale netwerk veiliger te maken, met maatschappelijke baten die ruim drie keer zo hoog zijn. Vooral vijftigkilometerwegen zonder vrijliggend fietspad vormen risico's, zoals ook onze ongevalsdata in Oss laten zien.

De fiets is meer dan veiligheid. Het helpt bij bereikbaarheid, klimaat, gezondheid en inclusieve mobiliteit. Oss blijft aantrekkelijk en leefbaar als fietsen vanzelfsprekend is. Nieuwe woon- en werkgebieden moeten vanaf het begin logisch aansluiten op het bestaande netwerk.

Daarom investeren we in een sterk fietsnetwerk, voldoende en toegankelijke stallingen en fietsstimulering. In en rond het centrum krijgt de voetganger en fietser meer ruimte, de voetgangerszone blijft auto- en fietsvrij.

De projecten uit het uitvoeringsprogramma mobiliteit (vastgesteld in de raad d.d. 10 april 2025) vormen een eerste stap. Deze beleidsnota kijkt vooruit naar 2040 en in de volle breedte naar het onderwerp fietsen en is daarmee een aanvulling op het Uitvoeringsprogramma.

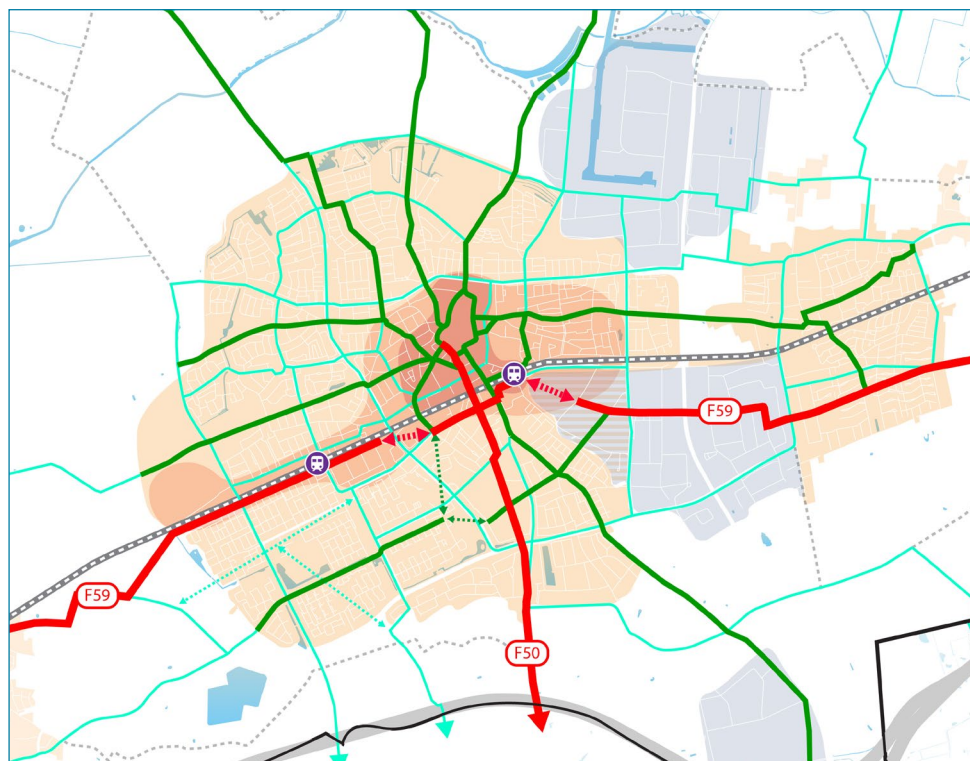
1 Koersnota Mobiliteit: Een stad waar ontmoeten en verblijven centraal staan - Gemeente Oss

2 <https://media.umbraco.io/bouwend-nederland/rrzabpxx/verkeersveiligheid-fietsroutes-in-noord-brabant.pdf>

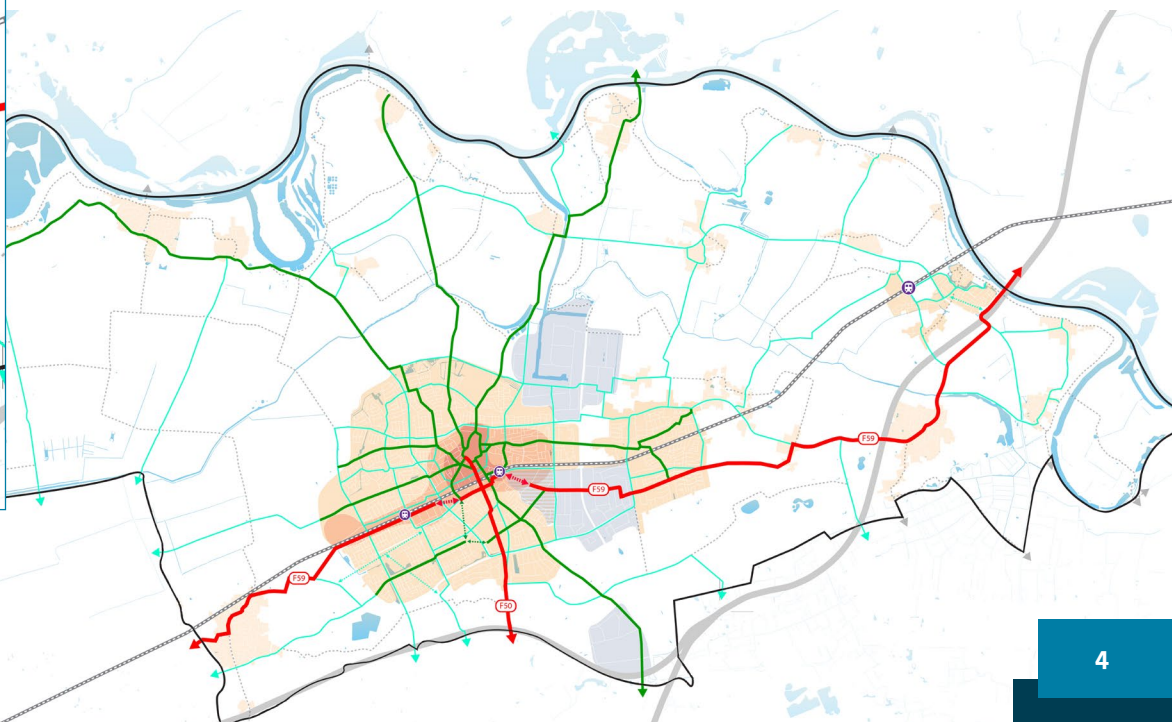
## 2. NETWERKEN

Een goed functionerend fietsnetwerk is de basis van een fietsvriendelijke en goed bereikbare gemeente. In Oss onderscheiden we drie soorten fietsnetwerken:

1. het topnetwerk (regionaal en lokaal)
2. het hoofdnetwerk
3. het recreatief netwerk



Samen vormen ze een samenhangend geheel waarmee inwoners en bezoekers veilig, vlot en comfortabel kunnen fietsen – voor dagelijkse ritten én voor recreatief gebruik. De kern van ons beleid is dat we deze drie netwerken stap voor stap versterken. Daarbij sluiten we aan bij lopende projecten en benutten we kansen die zich voordoen, bijvoorbeeld bij groot onderhoud en gebiedsontwikkeling. De concrete uitvoering werken we uit in het uitvoeringsprogramma mobiliteit. Bijvoorbeeld bij het nieuwe fietspad Maaskade, het doortrekken van de F59 over Euterpepark en het realiseren van een fietsverbinding naar Wijchen als onderdeel van het topnetwerk. In dit hoofdstuk geven we de beleidsrichting en ambities per type netwerk. Het gaat ook om bestaande routes. Die staan nu niet in het programma, maar kunnen later bij kansen worden aangepakt



## 2.1 Topfietsnetwerk

Het topfietsnetwerk vormt de ruggengraat van het Osse fietsbeleid. We onderscheiden hierin twee niveaus. De regionale toproutes verbinden Oss met de omliggende steden en sluiten aan op het provinciale snelfietsnetwerk. De lokale toproutes zijn de historische linten en centrale assen binnen Oss zelf, die wijken, voorzieningen en wijkhartes met elkaar verbinden en herkenbaarheid en beleving toevoegen aan het netwerk. Samen zorgen beide niveaus voor een sterk fundament waarop we de komende jaren verder bouwen. Dit netwerk volgt vanuit de eerder vastgestelde Koersnota Mobiliteit en het Uitvoeringsprogramma mobiliteit.

### Regionale toproutes



De regionale routes zijn van groot belang voor woon-werkverkeer, scholieren en recreanten. Ze bieden veilige en snelle verbindingen met de regio en vormen zo een volwaardig alternatief voor de auto op langere afstanden. Voorbeelden hiervan zijn de F59 tussen Oss en Den Bosch, die we binnen de stad doortrekken tot station Oss en die we op termijn willen verbinden met Wijchen en Nijmegen. Ook de F50 richting Heesch, Uden en Veghel is cruciaal, al vraagt de kruising met de Nieuwe Hescheweg en de Julianasingel om verbetering van de oversteekbaarheid. Samen met Bernheze verkennen we daarnaast een nieuwe

snelle verbinding tussen Heeswijk-Dinther en Oss-West, belangrijk voor de ontsluiting van Amsteleind en bedrijventerrein Heesch-West. Verder kijken we vooruit naar ontbrekende schakels, zoals een hoogwaardige verbinding naar Rosmalen en een oostelijke verbinding richting Schaijk, Grave en Cuijk. Voor de verbindingen met Gelderland spelen de Maasveren een sleutelrol. Zij maken dagelijks verkeer mogelijk en hebben daarnaast een belangrijke recreatieve functie.

### Lokale toproutes

Naast de regionale verbindingen kennen we in Oss de lokale toproutes. Dit zijn vaak historische linten die als herkenbare en aantrekkelijke routes door de stad lopen. Hier staat beleving centraal: de routes moeten zoveel mogelijk obstakelvrij, voldoende breed en comfortabel zijn, met aandacht voor verlichting, groen en klimaatbestendigheid. De Osse Maatlat geeft hierbij richting. Een belangrijk voorbeeld is de fietsring rond het centrum die we herkenbaar vormgeven met rood asfalt. Met de aanleg van het laatste deel tussen de Eikenboomgaard en de Korenstraat maken we deze ring compleet. Ook de Berghemseweg is mogelijk een kansrijke route in de toekomst. Door doorgaand autoverkeer te beperken, kan deze weg uitgroeien tot een volwaardig onderdeel van het fietsnetwerk en een belangrijke schakel vormen tussen Berghem, het nieuwe zwembad en het centrum van Oss.

## 2.2 Hoofdnetwerk

Het hoofdnetwerk is de ruggengraat voor de dagelijkse korte ritten binnen Oss. Het verbindt wijken, scholen, sportvoorzieningen, winkelgebieden, OV-haltes en wijkhartes met elkaar en sluit logisch aan op het topnetwerk. Waar het topnetwerk vooral gericht is op middellange ritten en regionale verbindingen, zorgt het hoofdnetwerk voor de fijnmazigheid die nodig is om de fiets ook voor korte verplaatsingen vanzelfsprekend te maken.

Het netwerk overlapt deels met het topnetwerk, maar kent een eigen rol. Juist voor korte ritten moeten routes direct, veilig en aantrekkelijk zijn. Jongeren gebruiken deze routes om naar school of sport te fietsen en ouderen voor hun dagelijkse boodschappen of bezoek aan voorzieningen. Daarom stellen we hier hoge eisen aan overzichtelijkheid, sociale veiligheid en comfort.

De kwaliteit van het netwerk is nog niet overal op orde. Op vijftigkilometerwegen ontbreken vaak vrijliggende fietspaden, waardoor fietsers de rijbaan moeten delen met autoverkeer. Dat levert onveiligheid op, zeker voor kwetsbare groepen. Ook zijn er fietspaden die niet voldoen aan de huidige comfort- en kwaliteitsnormen, bijvoorbeeld door te smalle profielen of een verharding die niet toekomstbestendig is.

Schoolroutes krijgen binnen dit netwerk extra aandacht. De provincie heeft hiervoor modelmatige routes in beeld gebracht. Wij koppelen onze investeringen aan deze routes, zodat kinderen veilig, logisch en herkenbaar naar school kunnen fietsen.

Zo bouwen we stap voor stap aan een hoofdfietsnetwerk dat korte ritten aantrekkelijk maakt, en dat samen met het topnetwerk één samenhangend en toekomstbestendig geheel vormt.

### 2.3 Recreatief netwerk

Het recreatieve fietsroutenetwerk in Oss maakt deel uit van het Brabantse knooppuntennetwerk en omvat 177 kilometer aan routes. Deze routes richten zich op beleving en verbinden het buitengebied met de stad. Ze zijn belangrijk voor toerisme, maar dragen ook bij aan gezondheid, leefbaarheid en landschapsbeleving van de eigen inwoners. Ruim negentig procent van de inwoners recreëert immers in of nabij de eigen gemeente.

In Oss verbindt het netwerk waardevolle gebieden zoals Herperduin, de Maashorst en het Maasgebied. Daarmee vormt het een basisvoorziening voor ontspanning en beweging in de eigen leefomgeving. Tegelijkertijd verandert de functie van recreatieve routes: ze zijn niet langer uitsluitend bedoeld voor toerisme, maar krijgen ook een maatschappelijke rol. Ze kunnen bijdragen aan gezondheid, klimaatadaptatie en de verbinding tussen stad en landschap.

We onderzoeken waar we het netwerk kunnen versterken en verbinden met het top- en hoofdnetwerk. Vooral binnen de stad liggen kansen om recreatieve routes te koppelen aan historische linten en groene structuren. Zo ontstaat een fijnmazig netwerk dat ook aantrekkelijk is voor alledaags gebruik. Een voorbeeld is het Noorderpark, waar in de visie een “Verbindend Lint” is opgenomen: een groene, verkeersluwe route die recreatie, mobiliteit en klimaatadaptatie combineert. Ook in andere parken kan fietsen een plek krijgen, mits dit in balans is met wandelen en verblijf. Zeker in een verstedelijkende en opwarmende stad

groeit de behoefte aan beschutte, schaduwrijke en comfortabele fietsroutes.

Om dit goed te benutten, nemen we in de wijkmobiliteitsplannen per gebied mee hoe parken en groene structuren kunnen bijdragen aan het fietsnetwerk. Daarmee leggen we de basis voor een netwerk dat niet alleen toeristisch aantrekkelijk is, maar ook waarde toevoegt aan het dagelijks leven van inwoners.

### 2.4 Wat gaan we doen?

De komende jaren versterken we het Osse fietsnetwerk, met aandacht voor het hoofd-, top- en recreatieve netwerk. We brengen het volledige netwerk in beeld en toetsen dit aan de richtlijnen van het CROW en de Osse Maatlat. Daarbij kijken we naar breedte, veiligheid, groen, verlichting en schaduw.

Routes die tekortschieten verbeteren we stap voor stap. Dat kan door vrijliggende fietspaden aan te leggen, bestaande paden te verbreden of oversteken veiliger te maken. Schoolroutes krijgen hierbij extra aandacht, zodat kinderen veilig en logisch naar school kunnen fietsen.



### 3. VERGROTEN VAN DE FIETSVEILIGHEID OP DE FIETS

Veilig fietsen is essentieel voor een aantrekkelijke, leefbare en bereikbare stad. Wie zich veilig voelt, stapt vaker op de fiets. Terwijl angst voor ongevallen of vervelende situaties het gebruik beperkt. In Oss willen we dat iedereen zich veilig kan verplaatsen, ongeacht leeftijd, fietssoort of tijdstip van de dag. Veiligheid gaat niet alleen over het voorkomen van ongelukken, maar ook over het vergroten van het gevoel van veiligheid.

Om dit te bereiken hanteert Oss een integrale aanpak op drie pijlers:

1. Infrastructuur
2. Educatie
3. Handhaving

We nemen fysieke maatregelen voor veilige en overzichtelijke routes. We zetten in op gedrag om verkeersbewustzijn en vaardigheden te vergroten. Handhaving richt zich op de aanpak van ongewenst gedrag. Samen versterken deze pijlers elkaar en vormen ze de basis voor een veilig, comfortabel en toekomstbestendig fietsnetwerk.

Jaar	Ongevallen totaal	Slachtoffers fietsers (waarvan dodelijk)
2020	53	15 (0)
2021	56	21 (2)
2022	57	10 (0)
2023	68	13 (2)
2024	83	21 (3)
<b>Totaal</b>	<b>317</b>	<b>80 (7)</b>

*Aantal geregistreerde verkeersongevallen met een fietser in de gemeente Oss (2020–2024)*



### 3.1 Risico's in beeld

Tussen 2020 en 2024 gebeurden 317 geregistreerde fietsongevallen in de gemeente Oss, met 80 slachtoffers: 73 gewonden en 7 dodelijke slachtoffers. Opvallend is de stijging in 2024. E-bikes spelen een steeds grotere rol in aantal en ernst van ongevallen. Meer dan de helft van de slachtoffers is ouder dan 50 jaar. Landelijke onderzoeken, zoals het Sweco-rapport, bevestigen dat veel enkelvoudige ongevallen, zoals valpartijen zonder andere betrokkenen, niet worden geregistreerd.

De meeste ongevallen vinden plaats op kruispunten en rechte wegen binnen de bebouwde kom. Flankbotsingen zijn het meest voorkomende type ongeval. Naast fysieke risico's speelt ook het gevoel van onveiligheid een rol. Vooral vrouwen voelen zich in het donker kwetsbaar, ongeacht de staat van de infrastructuur. Jongeren zijn soms afgeleid of fietsen in groepen, ouderen hebben te maken met fysieke beperkingen en hogere e-bikesnelheden.

Meer dan de helft van de ongevallen gebeurt op 50 km/u wegen zonder vrijliggend fietspad, zoals de Julianasingel, Raadhuislaan en Lievekampaan. Ook smalle 60 km/u wegen in het buitengebied en op bedrijventerreinen vragen aandacht. Belangrijke kruispunten zijn Julianasingel - Nieuwe Hescheweg, Vierhoeksingel - Hertogensingel en Raadhuislaan - Kruisstraat. Andere wegen met risico's worden meegenomen in onderhouds- en ontwikkelprojecten, zoals de Molenstraat, Hertogin Johannasingel en Johannes Zwijsenlaan.

Opvallend is dat in woongebieden gelukkig weinig ongevallen plaatsvinden. Alle geregistreerde fietsongevallen concentreren zich op de plekken van de autowegenstructuur. Dit benadrukt dat verkeersveiligheid niet alleen draait om fietspaden, maar ook om de interactie met auto-infrastructuur.

### 3.2 Infrastructuur

Goede infrastructuur vermindert fysieke risico's en vergroot het gevoel van veiligheid. Aanpak richt zich op risicovolle wegen, vrijliggende fietspaden, veilige oversteekplaatsen en verbeteringen in buitengebieden. Bij groot onderhoud en gebiedsontwikkeling stemmen we snelheid en inrichting beter op elkaar af, met prioriteiten vanuit het top- en hoofd fietsnetwerk en vanuit de nog op te stellen wijkmobiliteitsplannen met maatregelen op wijkniveau (actie uitvoeringsprogramma mobiliteit).

Rotondes worden meegenomen in analyses en herinrichting. Hoewel rotondes in de basis veiliger zijn dan traditionele kruispunten, komen ook hier ongelukken voor. Onze deelname aan landelijk onderzoek van SWOV en CROW levert gegevens op over verkeersstromen, snelheden en gedrag van fietsers en automobilisten. De onderzoeken aan de Osse rotondes vinden plaats in het voorjaar van 2026. De eerste bevindingen verwachten we in de zomer van dat jaar, de eindrapportage volgt medio 2027. Deze methode is uitvoerig en levert waardevolle inzichten op. De resultaten gebruiken we om bij herinrichtingen en onderhoud gericht verbeteringen door te voeren. Voor de rotonde Gewandeweg-Huizenbeemdweg geldt dat deze als project is opgenomen in het Uitvoeringsprogramma. De beoogde rotonde Frankenbeemdweg-Kennedybaan is onderdeel van het project Noordelijke ontsluitingsweg.

Infrastructuur kan ook bijdragen aan het gevoel van veiligheid, vooral op plekken met weinig sociale controle of beperkt zicht. Maatregelen zoals betere verlichting, duidelijke zichtlijnen, lage beplanting en overzichtelijke routes helpen daarbij. Buiten de bebouwde kom verlichten we de topfietsroutes dynamisch. Zo bundelen we het fietsverkeer, ontstaat meer levendigheid op de routes en vergroten we de sociale veiligheid. Dit thema nemen we ook mee in de wijkmobiliteitsplannen. Samen met bewoners onderzoeken we daar welke plekken als onveilig worden ervaren en welke aanpassingen kunnen helpen.

### 3.3 Quick wins

Kleine maatregelen hebben direct effect. Voorbeelden zijn het verwijderen van hinderlijke paaltjes, herstel van verharding, aanpassen van bochtstralen, verbeteren van verlichting en plaatsing van wachttijdvoorspellers bij verkeerslichten. Bij werkzaamheden en onderhoud willen we dat fietsers logisch en veilig kunnen omrijden, terwijl auto's indien mogelijk worden omgeleid.

Blad- en groenbeheer is afgestemd op fietspaden. Langs fietsroutes maaien we een smalle strook zes keer per jaar. Waar gras of beplanting het pad dreigt te overwoekeren, maaien we vaker of snoeien we gericht. Fietspaden moeten vrij zijn van overhangend gras, takken en andere obstakels. In de herfst ruimen we bladeren zo vaak als nodig, meestal vier tot zes keer per jaar. Zo blijft het fietsnetwerk het hele jaar begaanbaar, zichtbaar en veilig.

Quick wins zijn verzameld via een enquête onder inwoners en met hulp van interne kennis. We voeren ze uit als apart project. Soms voeren we ze uit tegelijk met onderhoud of projecten zoals nieuwbouw of herinrichting.

### 3.4 Gedrag en veiligheidscampagnes

Veiligheid hangt niet alleen af van infrastructuur. Wie zich veilig voelt en bewust fietst, vermindert risico's. Landelijke campagnes zoals 'BOB', 'MONO' en 'Zet je licht aan' worden actief uitgevoerd in Oss.

Daarnaast richten we ons op lokale doelgroepen. Het programma 'Doortrappen' helpt ouderen langer en veiliger fietsen via praktische fietschecks, trainingen en fietstochten. Voor volwassenen die onzeker zijn of het fietsen opnieuw leren, bieden we fietslessen aan

die gericht zijn op zelfvertrouwen, verkeersinzicht en praktische vaardigheden. Campagnes koppelen we waar mogelijk aan infrastructurele maatregelen of herkenbare momenten zoals de opening van een nieuw fietspad, zodat de boodschap blijft hangen.

### 3.5 Wat gaan we doen?

In de komende periode analyseren en inventariseren we het netwerk. Per locatie werken we quick wins uit. We verbeteren het verkeersmanagement bij werkzaamheden. Bij het groenbeheer zorgen we dat fietspaden veilig en begaanbaar blijven. Bijvoorbeeld door bladeren in de herfst te verwijderen en overhangend gras of struiken weg te snoeien. Ook maken we afspraken over handhaving van gedrag. Zo leggen we de basis voor een veilig, comfortabel en aantrekkelijk fietsnetwerk voor iedereen. De uitgevoerde acties evalueren we en we rapporteren hierover in de raadsinformatiebrief over de voortgang van het uitvoeringsprogramma mobiliteit.



## 4. STALLEN EN PARKEREN

Een goed functionerend fietsnetwerk eindigt bij een logische en veilige plek om de fiets te stallen. Fietsparkeerbeleid is daarom een onmisbaar onderdeel van onze mobiliteitsaanpak. Wie de fiets neemt, moet erop kunnen rekenen dat er op de bestemming voldoende ruimte is om de fiets gemakkelijk en veilig te parkeren. Dit geldt voor het centrum, OV-knooppunten, scholen, sportlocaties en andere drukbezochte plekken. Op dit moment is dat nog onvoldoende geregeld.

Het groeiende fietsgebruik vraagt om een nieuwe blik op fietsparkeren. Fietsen worden groter, zwaarder en waardevoller, en het totale aantal fietsen in Nederland neemt toe. Daarmee groeit de behoefte aan stallingen die goed bereikbaar, sociaal veilig en toekomstbestendig zijn. Dat betekent voldoende capaciteit, ruimte voor afwijkende modellen, mogelijkheden tot opladen en waar nodig toezicht of bewaking. Fietsparkeren is bovendien onderdeel van de bredere ruimtevraag in de stad en moet daarin een logische plek krijgen.

In dit hoofdstuk schetsen we onze ambities voor fietsparkeren, met als eerste speerpunt het verbeteren van de stallingsvoorzieningen in het Osse centrum.

### 4.1 Stallingen in het centrum

Om het fietsgebruik naar en binnen de Osse binnenstad te stimuleren, investeren we in veilige, toegankelijke en gratis fietsstallingen. Dit draagt bij aan onze bredere ambities voor bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid. Vanuit alle wijken en omliggende dorpen is het centrum binnen 15 minuten fietsen bereikbaar. Een goede fietsparkeerplek is dan essentieel: voor gemak, veiligheid, een ordelijk straatbeeld en het voorkomen van diefstal. De huidige voorzieningen zijn beperkt. De stalling aan de Kruisstraat wordt goed gebruikt, maar die aan de Oostwal blijft achter. Grote aantallen fietsen in de openbare ruimte, onder andere aan de Burgwal en Peperstraat, zorgen regelmatig voor hinder voor voetgangers.



Onze bestaande stallingen zijn niet bewaakt in de avonden, zijn niet overdekt en hebben geen of weinig faciliteiten voor het opladen van elektrische fietsen. Daarom worden drie nieuwe bewaakte stallingen gerealiseerd, in aanvulling op de stalling bij de Kruisstraat die ook blijft bestaan:

1. aan de Koomstraat / kop Peperstraat
2. op het TBL-terrein
3. nabij de Eikenboomgaard

Deze nieuwe locaties maken het centrum veiliger en aantrekkelijker bereikbaar per fiets. Ze sluiten aan op de bestaande fietsring rond het voetgangersgebied, met logische verbindingen via routes als de Kruisstraat, Begijnenstraat en Berghemseweg. Samen met de stalling aan de Kruisstraat ontstaat zo een netwerk van vier goed gespreide stallingen rond de binnenstad. Nieuwe stallingen worden hoogwaardig uitgevoerd, met overkapping, laadpunten, verlichting, ruimte voor afwijkende fietsen en bewaking. Dit biedt comfort, veiligheid en aantrekkelijkheid.

Met deze aanpak sluiten we aan op het nieuwe parkeerbeleid en versterken we het fietsgebruik in het centrum, nu en in de toekomst.

## 4.2 Parkeernormen: heldere normen voor een fietsvriendelijke stad

De gemeente Oss heeft in 2023 voor het eerst expliciete parkeernormen voor fietsen vastgesteld. Deze normen staan in de nieuwe Nota Parkeernormen en gelden bij nieuwbouw en herontwikkeling. Zo zorgen we ervoor dat bij woningen, kantoren, winkels en andere functies voldoende en passende fietsenstallingen worden gerealiseerd. De normen zijn gebaseerd op het Bouwbesluit en de CROW-richtlijnen.

We voeren dit beleid al actief uit. Bij nieuwe ontwikkelingen, zoals in de Spoorzone, letten we erop dat stallingsvoorzieningen voor bewoners, bezoekers en werknemers kwalitatief en kwantitatief op orde zijn. Dat geldt niet alleen voor woningbouw, maar ook voor maatschappelijk vastgoed, kantoren en winkels. Ook bij andere intensieve gebiedsontwikkelingen blijven we hier aandacht aan geven.

De huidige parkeernormen voor fietsers bieden een minimale ambitie. Daarom willen we de normen evalueren. Daarbij onderzoeken we hoe de kwantitatieve en kwalitatieve eisen voor stallingen beter geborgd kunnen worden in nieuwe ontwikkelingen. Dit kan bijvoorbeeld via toetsingskaders bij vergunningverlening of door het opnemen van eisen in beeldkwaliteitsplannen. De evaluatie geeft ons de mogelijkheid om het ambitieniveau waar nodig te verhogen, zodat Oss een aantrekkelijke en bereikbare stad blijft waarin de fiets vanzelfsprekend is.

## 4.3 Stations stallingen

Onze stations zijn belangrijke schakels in de duurzame mobiliteitsketen. Veel reizigers uit Oss starten of eindigen hun treinreis met de fiets. Daarom zijn goede en veilige stallingsvoorzieningen essentieel.

Bij station Oss is het aanbod ruim, maar de verdeling en kwaliteit vragen aandacht. De bewaakte stalling is populair en vaak vol, terwijl onbewaakte voorzieningen soms rommelig ogen en minder veilig worden ervaren. Grote fietsen en bromfietsen zorgen voor extra druk op de capaciteit. Voor de toekomst is er voldoende ruimte, maar de kwaliteit en sociale veiligheid moeten omhoog.



Bij station Oss-West is de capaciteit ruim voldoende, maar de aansluiting op de F59 is onveilig en er is weinig sociale controle. Fietsendiefstal komt hier relatief vaak voor. We onderzoeken of een bewaakte stalling mogelijk is, bij voorkeur gecombineerd met andere functies zoals autoparkeren of kiss en ride.

Station Ravenstein heeft voldoende stallingen, maar de ontsluiting en het gebruik van fietskluisen kunnen beter. We bekijken of dagstalling en flexibele kluisverhuur een oplossing bieden.

Onze ambitie is dat alle stations toekomstbestendige voorzieningen krijgen. Daarbij letten we op:

- Veilige en overzichtelijke stallingen, inclusief bewaakte opties
- Ruimte voor grote fietsen, scooters en bromfietsen
- Goede sociale veiligheid, met zichtbaarheid en verlichting
- Directe aansluiting op snelfietsroutes zoals de F59 en toekomstige F-verbindingssassen
- Verbeterde verbindingen over het spoor, bij voorkeur ongelijkvloers

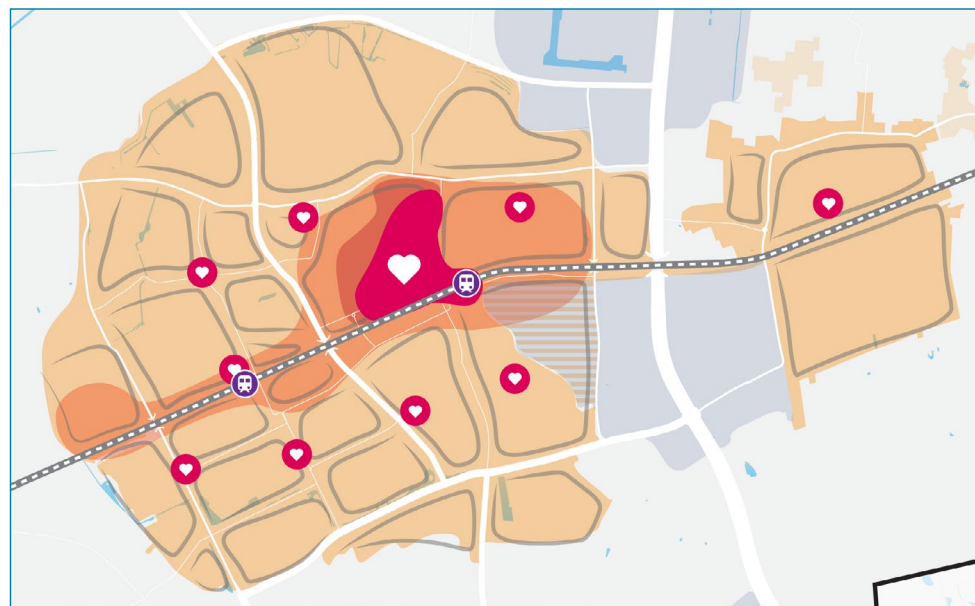
Zo maken we de fiets een vanzelfsprekende keuze voor de eerste én laatste kilometer van de reis.

#### 4.4 Openbare ruimte (harten van de wijk)

Een goed fietsnetwerk stopt niet bij het centrum. Fietsen moeten ook in de wijken en dorpskernen makkelijk geparkeerd kunnen worden. Dit geldt bij publieke gebouwen zoals De Lievekamp of het Golfbad. Ook bij grotere speeltuinen met wijkfunctie en bij haltes van het openbaar vervoer is een goede fietsparkeerplek belangrijk.

Nu gebeurt dat vaak versnipperd. Fietsen staan op stoepen, tegen gevels of in het groen. Dat zorgt voor verrommeling en belemmert voetgangers. Mensen willen hun fiets dichtbij en in het zicht parkeren. Bewoners en ondernemers ervaren daardoor overlast. De druk op de ruimte groeit bovendien.

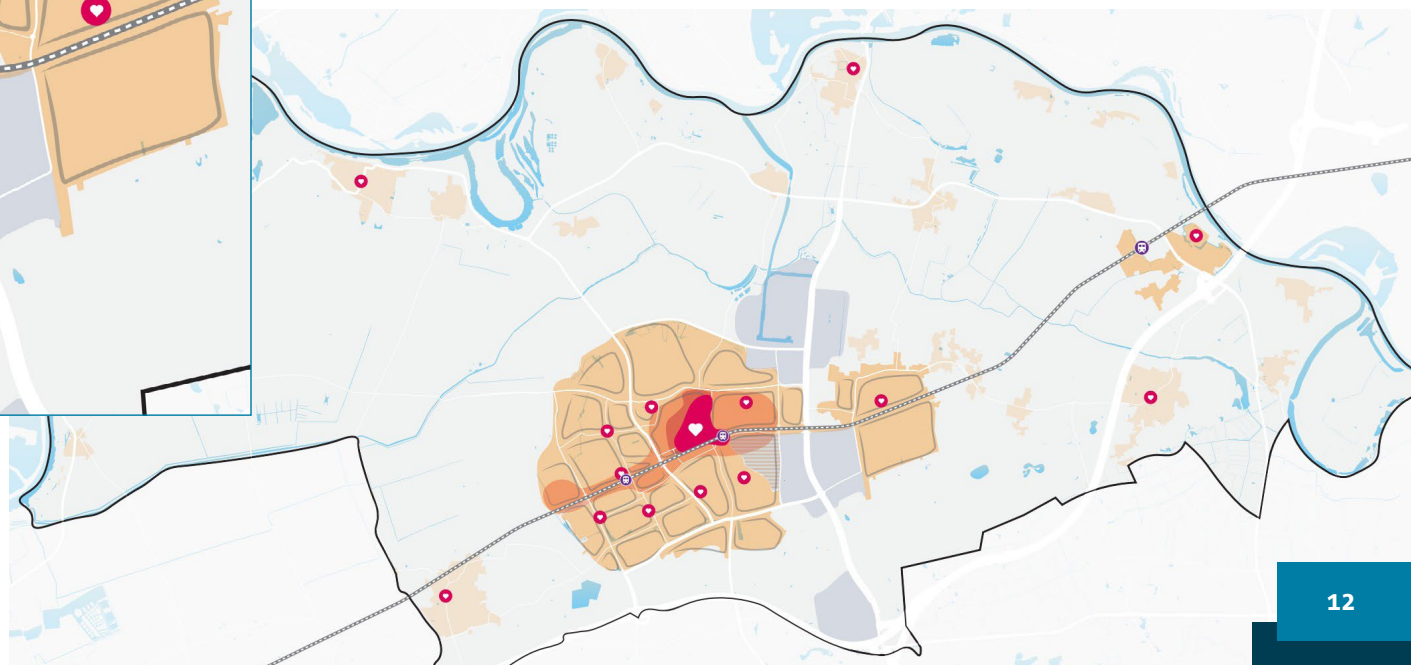
Steeds vaker hebben inwoners bijzondere fietsen, zoals bakfietsen of driewielers. Die nemen extra ruimte in. We willen dat fietsen netjes op logische plekken staan. Zo blokkeren ze de stoep niet en blijft de ruimte veilig en overzichtelijk.



Bij nieuwbouw of herontwikkeling komen stallingsplekken dicht bij de ingang en in het zicht. Ze moeten aantrekkelijk en zichtbaar zijn. Bij bestaande gebouwen willen we verbeteringen doorvoeren. Dit kan met quick wins, zoals een fietsvlonder of extra beugels. Bij de Praxis in Ussen zien we bijvoorbeeld dat goede fietsparkeerplekken ontbreken. Fietsrekken vervangen we stapsgewijs door nietjes, zodat er ruimte is voor fietsen van verschillende formaten en ze gemakkelijk vastgezet kunnen worden. Zo ontstaan veilige, gebruiksvriendelijke en toekomstbestendige stallingsplekken.

Uit de quickscan bij stations en de enquête 'quick wins fietsen' blijkt dat inwoners veilige, ruime en duidelijke stallingsplekken willen, ook buiten het centrum. Vooral bij scholen, speeltuinen en OV-haltes is dit belangrijk. Deze plekken nemen we mee in onze aanpak.

Daarnaast willen we aandacht voor fietsparkeren bij evenementen. Het moet veilig en overzichtelijk blijven, ook als veel mensen tegelijk komen. Hiervoor sluiten we aan bij het bestaande evenementenbeleid van de gemeente Oss.





#### 4.5 Wat gaan we doen?

De acties uit dit hoofdstuk richten zich op het verbeteren van het fietsparkeren in het centrum, bij stations en in de harten van de wijk. De focus ligt op locaties waar nu overlast is of een tekort aan stallingsplekken bestaat.

Belangrijke actiepunten zijn:

- In 2026 maken we een plan voor het vervangen van fietsrekken door fietsbeugels en waar nodig het uitbreiden van stallingsplekken. Onze ambitie is om in 2026 ongeveer 200 fietsbeugels te plaatsen, vooral door vervanging en op enkele locaties als uitbreiding.
- We evalueren de bestaande stallingen en pakken tekorten in capaciteit en kwaliteit aan met gerichte maatregelen en kleine verbeteringen zoals extra beugels of fietsvlonders.
- Bij nieuwbouw en herontwikkeling realiseren we stallingsplekken dicht bij ingangen, met voldoende ruimte voor afwijkende fietsen zoals bakfietsen en driewielers.
- We besteden extra aandacht aan fietsparkeren bij maatschappelijke voorzieningen, scholen, speeltuinen en OV-haltes.
- We signaleren foutparkeren, weesfietsen en wrakken en werken aan een lange termijn aanpak om verrommeling te voorkomen.
- Fietsparkeren bij evenementen organiseren we in lijn met het evenementenbeleid.

## 5. STIMULERING FIETSEN

Fietsen is gezond, goedkoop en vaak de snelste manier om je te verplaatsen in Oss. Toch kiezen veel mensen nog voor de auto, ook voor korte ritten. Dat leidt tot drukte, opstoppingen, geluidsoverlast en slechtere luchtkwaliteit. Als mensen vaker de fiets pakken, helpen we deze problemen te verminderen.

Een goed netwerk werkt pas echt als mensen het ook gebruiken. Daarom willen we fietsen actief stimuleren, naast de aanleg van fietspaden en stallingen. We richten ons op korte ritten, zoals naar school, het werk, winkels en sportvoorzieningen. Zo vergroten we het effect van onze fysieke maatregelen en maken we de stad gezonder en leefbaarder.

### 5.1 Fietsstimulering

We willen dat meer inwoners de fiets gebruiken. Dat maakt Oss gezonder, schoner en leefbaarder. Met deze aanpak versterken we de maatregelen uit eerdere hoofdstukken.

We maken gebruik van bestaande initiatieven en communicatiekanalen. We sluiten aan bij Kort ritje? Da's zo gefietst! en geven die campagne een lokale invulling. Daarnaast werken we samen met de B7, RNOB en Ons Brabant Fietst aan de werkgeversaankpak. Ook benutten we de fietsapp Da's zo gefietst! om inwoners te bereiken en te motiveren vaker de fiets te pakken.

Niet iedereen fietst om dezelfde reden. Sommigen kiezen de fiets voor hun werk, anderen voor korte ritten in de stad. Door per doelgroep te kijken wat werkt, kunnen we gericht inspelen op hun gedrag. We beginnen met twee of drie doelgroepen waar nog veel winst te halen is.

Deze aanpak kost geld, maar zorgt ervoor dat onze investeringen in fietspaden en stallingen beter worden benut. Zo bouwen we aan een gezonde, veilige en fietsvriendelijke stad.





## 5.2 Halen en brengen (school/sport)

Veel ouders brengen hun kinderen met de auto naar school, sport of vereniging. Dit gebeurt vaak uit gewoonte, tijdsdruk of uit zorgen over verkeersveiligheid. Het gevolg is echter vaak het tegenovergestelde: drukke, onoverzichtelijke situaties, fout geparkeerde auto's en een belemmerde doorgang voor voetgangers en fietsers.

Bewegen is belangrijk voor kinderen, maar veel kinderen komen onvoldoende aan de aanbevolen hoeveelheid dagelijkse beweging<sup>3</sup>. Fietsen biedt een eenvoudige manier om beweging te integreren in het dagelijks leven.

Wanneer kinderen van jongs af aan leren fietsen, wordt dit vanzelfsprekend voor hen. Ze ontwikkelen verkeersvaardigheden en leren zelfstandig deel te nemen aan het verkeer. Wie op jonge leeftijd leert fietsen, ontwikkelt later betere verkeersvaardigheden en kan zelfstandiger deelnemen aan het verkeer<sup>4</sup>.

Daarom zetten we in op projecten die ouders stimuleren en ondersteunen om kinderen vaker met de fiets te laten gaan. Zo raken kinderen op een natuurlijke manier vertrouwd met fietsen, bewegen ze dagelijks en leren ze veilig deelnemen aan het verkeer.

## 5.3 Wat gaan we doen?

De komende jaren stimuleren we inwoners om vaker de fiets te pakken. We sluiten aan bij de landelijke campagne Kort ritje? Da's zo gefietst! en geven daar een lokale invulling aan.

Daarnaast werken we met de B7, RNOB en Ons Brabant Fietst aan de werkgeversaankpak. Daarmee willen we forenzen en werkenden stimuleren om de fiets te gebruiken voor korte ritten.

We richten ons ook op ouders en kinderen. Met projecten die het fietsen naar school, sport of vereniging aantrekkelijker maken, leren kinderen van jongs af aan veilig en zelfstandig fietsen.

We volgen en evalueren wat deze acties opleveren. De resultaten nemen we op in de raadsinformatiebrief over de voortgang van het uitvoeringsprogramma mobiliteit.

<sup>3</sup> [www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/sport-en-bewegen/sporten-en-bewegen-voor-kinderen](http://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/sport-en-bewegen/sporten-en-bewegen-voor-kinderen)

<sup>4</sup> <https://cris.maastrichtuniversity.nl/ws/portalfiles/portal/1317666/guid-bb2e6fe5-7066-4e84-b5e3-9e7c55e956e2-ASSET1.0.pdf>

# 6. MONITORING EN EVALUATIE

Om het fietsbeleid in Oss effectief uit te voeren, is het belangrijk dat we zicht hebben op de resultaten van onze maatregelen. Monitoring en evaluatie geven inzicht in wat werkt, waar bijsturing nodig is en helpen ons beleid beter onderbouwen. Zo kunnen we gericht investeren in fietsinfrastructuur, stimuleringsacties en campagnes. De uitkomsten dragen bij aan een gezondere en leefbare stad.

## 6.1 Wat meten we?

We kijken naar het aantal fietsers op de belangrijkste routes en bij knooppunten. Ook meten we welk deel van alle verplaatsingen met de fiets wordt gedaan. Daarnaast letten we op veiligheid. We volgen ongevallen en vragen inwoners hoe veilig zij zich voelen op de fiets. Ook nemen we signalen uit meldingen over sociale onveiligheid mee. De kwaliteit van de infrastructuur is ook belangrijk. We beoordelen de breedte van fietspaden, de verharding, de verlichting en mogelijke obstakels. Onderhoud zoals gladheid, bladeren of wortelopdruk wordt ook meegenomen.

Fietsparkeren is een apart aandachtspunt. We kijken naar hoe vol de stallingen zijn, of er bepaalde piekmomenten zijn en of ze veilig en gebruiksvriendelijk zijn. Tot slot volgen we gedrag en beleving. Campagnes en acties worden geëvalueerd en inwoners wordt gevraagd hoe gemakkelijk en comfortabel ze het vinden om in Oss te fietsen.

## 6.2 Hoe meten we?

We combineren bestaande gegevensbronnen met gemeentelijke instrumenten, technologische hulpmiddelen en participatie van inwoners. Reguliere bronnen zoals CBS, het dataportaal van de provincie Noord-Brabant en BRON geven een basisbeeld van gebruik en veiligheid. In de stad verzamelen we aanvullende gegevens via meldingen openbare ruimte en fietstellingen. Technologische hulpmiddelen zoals sensoren en apps helpen om verkeersstromen en gebruikspatronen inzichtelijk te maken. Participatie van



inwoners, via het Burgerpanel en enquêtes, geeft zicht op ervaringen, comfort en beleving.

Door deze combinatie ontstaat een compleet beeld van het fietsgebruik en de effecten van ons beleid.

## 6.3 Hoe gebruiken we de data?

De verzamelde gegevens gebruiken we om beleid bij te sturen, resultaten te rapporteren en investeringen te onderbouwen. Jaarlijks stellen we een korte, overzichtelijke rapportage op met kerncijfers en kaarten. Iedere vijf jaar evalueren we het fietsbeleid uitgebreider, hiermee leveren we input voor een doorvertaling naar het uitvoeringsprogramma mobiliteit. Daarnaast dienen de cijfers ter ondersteuning van besluitvorming en eventuele subsidieaanvragen, zodat investeringen effectief en doelgericht worden ingezet.

## 6.4 Wat gaan we doen?

In de komende jaren richten we ons op het structureel volgen van fietsgebruik, bereikbaarheid, veiligheid, kwaliteit van infrastructuur, fietsparkeren en gedrag. We verzamelen gegevens, analyseren deze en rapporteren over de uitkomsten. Op basis van deze informatie sturen we beleid bij waar nodig. Resultaten koppelen we terug naar wijkmobiliteitsplannen en beleid, zodat inwoners en partners zien welke acties effect hebben gehad. Tegelijk gebruiken we de inzichten om investeringen te onderbouwen en keuzes te maken die het fietsbeleid in Oss verder versterken.

# COLOFON

**Titel** Koers Fiets  
**Opgesteld door** Gemeente Oss,  
afdeling leefomgeving Wonen en Economie,  
team mobiliteit

**Datum publicatie**  
**Datum vaststelling**  
**gemeenteraad**

**Foto's** Gemeente Oss  
**Kaartmateriaal** Goudappel B.V en Provincie Noord-Brabant