

Fietsnota Oss 2005

Gemeente Oss



Fietsnota Oss

2005

Gemeente Oss

Dienst Stadsbeleid

Afdeling Ruimtelijke Ontwikkeling

Oktober 2005

Vastgesteld door de gemeenteraad op 15 december 2005

Inhoudsopgave

1. Inleiding	
1.1 Aanleiding	blz. 4
1.2 Karakter van het plan	blz. 4
1.3 Proces van totstandkoming	blz. 4
1.4 Leeswijzer	blz. 5
2. Landelijk en regionaal beleid	
2.1 Algemeen	blz. 6
2.2 Van nationaal naar regionaal beleid	blz. 6
3. Beleidsvisie	
3.1 Gemeentelijk beleid	blz. 8
3.2 Doelstelling	blz. 9
3.3 Relatie met andere beleidsterreinen	blz. 10
4. Programma van eisen fietsroutenetwerk	
4.1 Algemeen	blz. 11
4.2 Vijf hoofdeisen fietsroutenetwerk	blz. 11
4.3 Voorzieningenniveau van de verbindingen binnen het fietsroutenetwerk	blz. 13
4.3.1 Hoogwaardige regionale verbindingen (rood)	blz. 14
4.3.2 Regionale verbindingen en singelstructuur (blauw)	blz. 15
4.3.3 Lokale verbindingen (geel)	blz. 16
4.3.4 Recreatieve routes/Knooppuntensysteem	blz. 16
4.4 Voorrang op rotondes	blz. 16
5. Programma van eisen overige aspecten	
5.1 Algemeen	blz. 18
5.2 Fietsparkeren	blz. 18
5.3 Fietsdiefstal	blz. 19
5.4 Sociale Veiligheid	blz. 19
5.5 Bewegwijzering	blz. 19
5.6 Educatie	blz. 20
5.7 Communicatie en voorlichting	blz. 20
6. Maatregelen fietsinfrastructuur	
6.1 Algemeen	blz. 21
6.2 Maatregelen gericht op de fietsinfrastructuur	blz. 21

6.2.1 Toetsing van het fietsroutenetwerk aan het programma van eisen	blz. 21
6.2.2 Werksessies met scholen, politie, Fietzersbond 3VO en wijk- en dorpsraden	blz. 21
6.2.3 Ongevallenbeeld	blz. 21
6.2.4 Fietsbalans	blz. 22
7. Maatregelen overige aspecten	
7.1 Algemeen	blz. 24
7.2 Fietsparkeren	blz. 24
7.3 Fietsendiefstal	blz. 25
7.4 Sociale veiligheid	blz. 25
7.5 Bewegwijzering	blz. 25
7.6 Educatie	blz. 26
7.7 Communicatie en voorlichting	blz. 26
8. Prioritering van maatregelen	
8.1 Algemeen	blz. 27
8.2 Prioritering	blz. 27
9. Uitvoeringsprogramma en financiën	
9.1 Algemeen	blz. 29
9.2 Monitoring en evaluatie	blz. 31
9.3 Hoe verder...	blz. 31

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

De fiets is een gezond en duurzaam vervoermiddel. Niet voor niets dat vrijwel elke provincie en gemeente in haar verkeersbeleid schrijft dat het fietsgebruik gestimuleerd moet worden. Ook in het verkeersbeleid van de gemeente Oss, het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP), dat in oktober 2002 door de gemeenteraad is vastgesteld, worden hoofdlijnen voor het fietsbeleid en fietsroutes uitgezet.

Het bevorderen van het fietsgebruik heeft bovendien een belangrijke plaats gekregen in het vigerende collegeprogramma "Samen Sterk" van de gemeente Oss. Hierin is aangegeven dat verkeersveiligheid een prioritair aandachtspunt is. De ambitie wordt uitgesproken om een fietspadenplan op te stellen met concrete voorstellen voor verbetering van bestaande fietsverbindingen en realisering van nieuwe verbindingen in stad en buitengebied. Vervolgens is in de bijbehorende begrotingswijziging (2003) voor de uitvoering incidenteel € 500.000,- en structureel € 100.000,- beschikbaar gesteld.

In de perspectiefnota 2004-2007 is opnieuw geld beschikbaar gekomen (incidenteel € 1.400.000,-) voor de uitvoering van fietsprojecten.

Tenslotte wordt in de programmabegroting 2006-2009 nog aanvullend een bedrag van € 250.000,- in 2007 en € 250.000,- in 2008, beschikbaar gesteld, ten behoeve van de uitvoering van de (concept) fietsnota.

In deze fietsnota wordt het fietsbeleid verder uitgewerkt naar een uitvoeringsprogramma, vanzelfsprekend binnen de kaders van het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoerplan (GVVP) en de geschetste financiële kaders.

1.2 Karakter van het plan

In de fietsnota worden de hoofdlijnen uit het GVVP vertaald naar aanbevelingen en concrete voorstellen. Behalve dat dit een uitwerking zal zijn van het fietsnetwerk, zal de fietsnota ook aanbevelingen geven en voorstellen doen ten aanzien van de zogenaamde niet-infrastructurele aspecten, zoals fietsenstallingen, fietsendiefstal, sociale veiligheid, en educatie/voorlichting.

De fietsnota heeft twee functies:

1. het is een toetsingskader op basis waarvan uitvoeringsmaatregelen kunnen worden uitgewerkt.
2. het levert een maatregelenpakket met verbetervoorstellen op grond waarvan een uitvoeringsprogramma wordt opgesteld;

Het plangebied betreft de gemeente Oss.

1.3 Proces van totstandkoming

Medio 2003 is gestart met de ontwikkeling van de fietsnota. Hiertoe is een plan van aanpak opgesteld. Dat is besproken in de commissie Ruimte en Bedrijvigheid van 31 maart 2004.

De huidige situatie is geïnteriseerd en algemene knelpunten zijn geformuleerd. Daarnaast heeft in juni 2004 een overleg met vertegenwoordigers van scholen, politie, Fietsersbond, 3VO en dorps- en wijkraden plaatsgevonden, waarin knelpunten zijn geïnteriseerd. Daarna heeft er op 28 juni 2004 een werkbijeenkomst plaatsgevonden met de leden van de raadscommissie Ruimte en Bedrijvigheid. In deze werkbijeenkomst is gesproken over ambitieniveau, doel en mogelijkheden van oplossingen en prioriteitstelling. Na uitwerking van deze gegevens is in het voorjaar van 2005 de stand van zaken betreffende de fietsnota gepresenteerd in de raadscommissie. Op 14 juni 2005 heeft een aanvullend overleg plaatsgevonden met leden van de raadscommissie over de prioritering van de te nemen maatregelen.

Dit proces heeft zijn beslag gekregen in deze fietsnota.

1.4 Leeswijzer

De Fietsnota Oss 2005 bestaat uit een hoofdrapport en een kaarten en bijlagenrapport.

In het hoofdrapport wordt na dit inleidende hoofdstuk, in hoofdstuk 2 het nationale en regionale beleid beschreven. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het beleid van de gemeente Oss nader uitgewerkt. De doelstellingen en uitgangspunten op het thema fiets worden beschreven. In hoofdstuk 4 wordt het programma van eisen ten aanzien van de fietsinfrastructuur uitgewerkt. In hoofdstuk 5 komt het programma van eisen ten aanzien van de niet-infrastructurele aspecten zoals fietsendiefstal en educatie aan bod. Vervolgens wordt in hoofdstuk 6 en 7 het programma van eisen geconfronteerd met de werkelijke situatie. Dit leidt tot een overzicht van de gewenste te nemen maatregelen. In hoofdstuk 8 worden de maatregelen geprioriteerd. Het hoofdrapport sluit af met het uitvoeringsprogramma en financiën.

2 Landelijk en regionaal beleid

2.1 Algemeen

Fietsbeleid is een taak van alle overheden. In het decentralisatieconvenant VERDI (Verkeer en Vervoer, Regionaal, Decentraal en Integraal, maart 1996) zijn de rollen van gemeenten, provincies en de landelijke overheid bij het uitvoeren van het verkeer- en vervoerbeleid aangegeven. De rol van de landelijke overheid ligt vooral bij kennisoverdracht en onderzoek. De provincie is verantwoordelijk voor de verdeling van gelden en subsidies. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de subsidies die beschikbaar worden gesteld in het kader van de Gebiedsgerichte Aanpak Verkeer en Vervoer (GGA). De gemeente is, als wegbeheerder, verantwoordelijk voor de aanleg en het onderhoud van haar eigen fietsinfrastructuur.

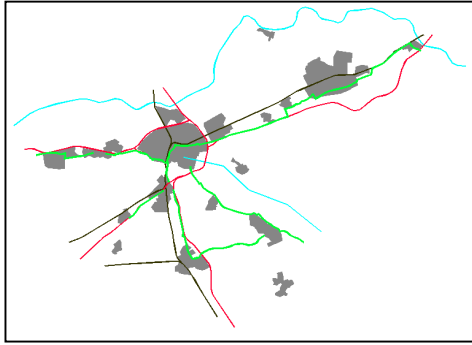
2.2 Van nationaal naar regionaal beleid

Tot 2004 is het landelijke verkeer- en vervoerbeleid beschreven in het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV-II). Vanaf 2004 staat het landelijke verkeer- en vervoerbeleid beschreven in de Nota Mobiliteit. In de Nota Mobiliteit heeft de fiets een prominente plek.

Het nationale fietsbeleid is gericht op de verbetering van de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Goede fietsvoorzieningen, zoals stallingen en doorgaande routes, zijn basisvoorwaarden om het huidige fietsgebruik te behouden of te verbeteren.

Verder zijn in het kader van het nationale beleid "Duurzaam Veilig", de bromfietzers binnen de bebouwde kom op de rijbaan gaan rijden. Er zijn veel verblijfsgebieden aangelegd waar een (brom)fietser van rechts op gelijkwaardige kruispunten voorrang heeft. Categoriëring van wegen op basis van het beleid uit "Duurzaam Veilig" geeft inzicht in de wensbeelden en visie van de wegbeheerders met betrekking tot het afwikkelen van alle verkeersstromen, inclusief het fietsverkeer.

In het beleidsdocument "Brabant fietst!" van de provincie Noord-Brabant staat het hoge ambitieniveau van de provincie ten aanzien van het fietsverkeer duidelijk verwoord. De provincie streeft naar een verbetering van de positie van de fiets ten opzichte van de auto. Op het gebied van werken, onderwijs, winkelen en recreatie dient de fiets een meer prominente plaats in te nemen. Belangrijke voorwaarde voor het stimuleren van het fietsgebruik is de aanwezigheid van goede infrastructuur. Naast een hoogwaardige fietsinfrastructuur zijn onder andere ook goede, veilige en goedkope stallingsvoorzieningen van belang. Dit is nodig bij winkelcentra, kantoren, bedrijven, recreatieve bestemmingen, vervoersknooppunten en belangrijke haltes van het openbaar vervoer.



Ook in de regio 's-Hertogenbosch is ervoor gekozen om fietspaden meer fietsvriendelijk te maken. De deelnemers binnen het GGA regio 's-Hertogenbosch, waartoe de gemeente Oss behoort, willen een hoogwaardig fietsnetwerk voor de regio realiseren. In feite gaat het om de primaire fietspaden zoals de provincie Noord-Brabant hanteert, maar dan met nog hogere kwaliteitseisen dan zoals in het Masterplan Fiets (Ministerie Verkeer en Waterstaat, 1990) verwoord.

Dit fietspadennetwerk is vastgelegd in de nota Fietspadennetwerk Gebiedsgerichte aanpak, Verkeer en Vervoer regio's 's-Hertogenbosch (21 juli 2003). De GGA regio Noord-Oost, waar de gemeente Oss op aansluit, was één van de eerste regio's die een regionaal fietspadennetwerk heeft vastgesteld. Van belang is dat het gemeentelijke fietsnetwerk van Oss afgestemd is op het regionale netwerk en daar waar mogelijk ook aansluit. Op kaart 1 is de regionale route indicatief aangegeven. Voor de regio houdt een hoogwaardig fietsroutenetwerk in dat het netwerk herkenbaar en uniform moet zijn. In bijlage 1 is een tabel opgenomen waarin staat aan welke voorwaarden een dergelijk netwerk dan moet voldoen.

3 Beleidsvisie

In dit hoofdstuk wordt het gemeentelijk beleid verder geformuleerd en het kader geschetst waarbinnen de fietsnota verder wordt uitgewerkt.

3.1 Gemeentelijk beleid

Het gemeentelijke fietsbeleid sluit aan op en is een nadere uitwerking van het landelijke en regionale fietsbeleid. In het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan zijn de belangrijkste doelstellingen als volgt geformuleerd:

- Het garanderen van de bereikbaarheid van Oss
De gemeente Oss wil de bereikbaarheid van Oss garanderen. In principe voor alle vormen van vervoer. Deze bereikbaarheid is voor verschillende gebieden in Oss echter anders te definiëren. Zo is een goede bereikbaarheid van het centrumgebied voor zowel autoverkeer, openbaar vervoer als voor langzaam verkeer van economisch belang. Ditzelfde geldt voor de bedrijventerreinen, hoewel hier de bereikbaarheid van zowel personen als goederen met auto en vrachtauto vooropstaat. Echter ook de bereikbaarheid per spoor en per water dient hierbij te worden genoemd. In woongebieden staat de bereikbaarheid voor het langzaam verkeer voorop. Met name voor verplaatsingen binnen de wijk of buurt.
- Het veiligstellen van de leefbaarheid in Oss
De gemeente Oss wil de leefbaarheid in Oss veilig stellen. Verbetering van de leefbaarheid is primair gericht op gebieden waar mensen wonen en verblijven zoals het centrumgebied of gebieden met een belangrijke landschappelijke waarde. Aangezien aantasting van de (verkeers)leefbaarheid mede wordt veroorzaakt door het groeiende gebruik van de auto en vrachtauto, is regulering van het (vracht)autoverkeer hierbij een instrument.

Voor het fietsverkeer wordt in het GVVP het volgende gesteld:

De gebruiksmogelijkheden voor de fiets zijn in te delen in recreatief (en sportief) gebruik en utilitair gebruik. Beide komen in Nederland veel voor. Voor sommige mensen geldt de fiets als basisvervoermiddel. De doorgaans beperkte schaal van Nederlandse steden leent zich over het algemeen goed om de fiets voor dagelijkse verplaatsingen te gebruiken. Een voorwaarde is dat het beschikbare fijnmazige netwerk van goede kwaliteit is en dat er zo weinig mogelijk omrijdbewegingen zijn.

De fiets is een geschikt vervoermiddel tot een afstand van circa 6 km. Veel verplaatsingen zijn binnen de stad met de fiets sneller af te leggen dan met de auto of het openbaar vervoer. Het voordeel van de fiets ten opzichte van het openbaar vervoer is dat er geen voor- en natransport nodig is. Bovendien heeft de fiets, zeker in vergelijking met de auto, weinig ruimte nodig voor transport en parkeren.

Aan de ander kant zijn er specifieke kenmerken die het fietsen onaantrekkelijk maken. Bij slechte weersomstandigheden is het niet aantrekkelijk om gebruik te maken van dit vervoermiddel.

De fietser heeft de neiging de kortst mogelijke route tussen herkomst en bestemming te kiezen. De fietser is daarom het meest gebaat bij een fijnmazig netwerk met zo weinig mogelijk fysieke belemmeringen. In verblijfsgebieden maakt de fietser gebruik van de rijbaan, terwijl het in de verkeersruimte gewenst is dat er speciale fietsvoorzieningen aangelegd worden, die de veiligheid van de fietser bevorderen. Naast een goed fietsnetwerk kunnen stallingen en andere fietsvoorzieningen de kwaliteit voor de gebruiker verhogen.

In het GVVP zijn deze doelstellingen en beleidsvisie uitgewerkt naar beleidsuitgangspunten voor gebieden en vervoerswijzen. In bijlage 2 zijn de beleidsuitgangspunten voor gebieden en vervoerswijzen volledig opgenomen. Deze vormen het kader waarbinnen de fietsnota verder wordt uitgewerkt.

Zoals gezegd vormt het GVVP het beleidskader waarbinnen deze fietsnota wordt uitgewerkt. Dat betekent dat het in het GVVP beschreven *fietsroutenetwerk* als uitgangspunt wordt gehanteerd, zie kaart 2. Het GVVP dateert uit 2002. Dit is van vóór de gemeentelijke herindeling, wat betekent dat sindsdien het grondgebied van de gemeente Oss is uitgebreid. Op de kaart is het fietsroutenetwerk daarom verder uitgewerkt naar Ravenstein, Herpen en overige kernen.

3.2 Doelstelling

Het stimuleren van het fietsgebruik staat in deze fietsnota voorop. “Meer fietsen” draagt bij aan de leefbaarheid en bereikbaarheid.

Leefbaarheid omdat de fiets op afstand het meest duurzame vervoermiddel is. De keuze van burgers voor verplaatsing per fiets en niet per auto, bus, tram of trein levert een grote bijdrage aan de leefbaarheid. Het betekent minder geluidsoverlast, minder ruimtegebruik en minder of geen uitstoot. Dit laatste draagt ook bij aan de oplossing van de problematiek met betrekking tot de luchtkwaliteit (fijn stof). Bovendien is fietsen beter voor de burger zelf. Het levert een bijdrage aan de gezondheid. Bij het overgrote deel van de lokale verplaatsingen van 1 tot 8 kilometer gaat de keuze vooral tussen de fiets en de auto. De keuze voor de fiets is dan vanuit bereikbaarheidsoogpunt gewenst: minder ruimtegebruik, zowel tijdens de verplaatsing (en daardoor minder opstoppingen op het stedelijke wegennet) als na aankomst op de bestemming (minder parkeer capaciteit nodig). Vooral op de schaal van Oss liggen op dit vlak veel kansen.

Doelstelling:

De gemeente Oss wil het fietsgebruik stimuleren en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeteren.

Om deze doelstelling te realiseren is het nodig om de fietsinfrastructuur te verbeteren door:

- *Het realiseren van directe en samenhangende routes;*
- *Verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers;*
- *Realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes.*

Het aanpassen van de fietsinfrastructuur alleen is niet voldoende om het fietsgebruik te stimuleren. Om het fietsen echt aantrekkelijk te maken zal een integrale inspanning geleverd moeten worden op het gebied van fietsparkeren, bewegwijzering, sociale veiligheid, educatie/voorlichting en

fietsendiefstal. Om bovengenoemde doelstelling te bereiken is het daarom ook nodig om de niet-infrastructurele aspecten te verbeteren, door:

- *Het realiseren van voldoende kwalitatief goede en aantrekkelijke fietsenstallingen;*
- *Het realiseren van goede bewegwijzering;*
- *Het verbeteren van de sociale veiligheid voor fietsers;*
- *De aanpak van fietsendiefstal;*
- *Het stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie.*

3.3 Relatie met andere beleidsterreinen

Flankerend beleid

Het fietsbeleid maakt onderdeel uit van het gehele mobiliteitsbeleid. Er wordt flankerend beleid gevoerd dat bijdraagt aan de realisatie van de doelstelling van deze fietsnota. Zo wordt in het parkeerbeleidsplan ook ingezet op het stimuleren van het fietsgebruik en in het kader van Duurzaam Veilig worden ook maatregelen genomen om de veiligheid voor fietsers te bevorderen.

Bij het openbaar vervoer wordt ingezet op een dicht net met frequente lijnen naar het NS-station en het centrum.

Recreatief fietsen

In het kader van het recreatieve fietsverkeer is een recreatief fietsrouten netwerk uitgewerkt door de regio VVV. Dit vormt ook uitgangspunt in deze nota. In de nota Toerisme en Recreatie worden maatregelen genoemd ter bevordering van het recreatief fietsgebruik.

Eén van de doelstellingen van de reconstructie van het buitengebied is de beleefbaarheid van het buitengebied te optimaliseren. Een goed recreatief fietsrouten netwerk draagt daar aan bij.

Wegbeheer

In het wegenbeheerplan is de ambitie opgenomen om alle vrijliggende fietspaden in de gemeente Oss te asfalteren op het moment dat deze aan groot onderhoud toe zijn. In het beheerplan zijn hiervoor, gedeeltelijk, gelden gereserveerd. Verder is in het wegenbeheerplan opgenomen dat alle aanliggende fietsstroken van een rode slijtlaag worden voorzien.

Deze ambities zijn voor de fietsnota uitgangspunten.

4 Programma van eisen fietsroutenetwerk

4.1 Algemeen

In het vorige hoofdstuk is aangegeven dat de gemeente Oss een beleid wil voeren dat gericht is op het stimuleren van het fietsgebruik en het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.

In dit hoofdstuk wordt uitgewerkt aan welke eisen het fietsroutenetwerk dan bij voorkeur zou moeten voldoen. Allereerst wordt ingegaan op algemene eisen die ten aanzien van het fietsroutenetwerk gesteld kunnen worden. Vervolgens worden nadere eisen uitgewerkt die gesteld worden aan verschillende soorten verbindingen die binnen het routenetwerk worden onderscheiden. Tot slot wordt nog ingegaan op specifieke eisen die ten aanzien van voorrang op rotondes gesteld kunnen worden.

4.2 Vijf hoofdeisen fietsroutenetwerk

Om te komen tot een goed functionerend fietsroutenetwerk heeft het CROW¹ vijf hoofdeisen opgesteld waaraan een fietsnetwerk globaal moet voldoen (in willekeurige volgorde):

- Samenhang;
- Directheid;
- Aantrekkelijkheid;
- Veiligheid;
- Comfort.

Samenhang:

De fietsinfrastructuur moet een samenhangend geheel vormen en aansluiten op zoveel mogelijk herkomsten en bestemmingen van fietsers. Bij voorkeur zijn alternatieve routes aanwezig. De routekeuze kan immers per gebruikersgroep variëren. Zo kiezen ouderen in het algemeen voor de minst complexe route, terwijl fietsers die het netwerk gebruiken voor woon-werk verkeer een voorkeur hebben voor de kortste route.

De samenhang van het netwerk wordt vergroot door uniformiteit in de routes. Hierdoor wordt het geheel logischer voor de gebruiker. Uniformiteit bepaalt dan ook in grote mate het verwachtingspatroon en weggedrag van fietsers.

Directheid:

De fietsinfrastructuur biedt de fietser steeds een zo direct mogelijke route waarbij doorstroming gegarandeerd kan worden. Een route is direct wanneer de omrijfactor zo klein mogelijk is. Een goede doorstroming kan gerealiseerd worden wanneer de afwikkelingssnelheid hoog is. Een goed onderhouden en gedimensioneerd netwerk is daarin een belangrijk aspect.

¹ CROW, Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water-, en Wegenbouw en Verkeerstechniek, dit studiecentrum geeft aanbevelingen en richtlijnen voor de inrichting van infrastructuur.

Aantrekkelijkheid:

De fietsinfrastructuur is zo vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is. Voor recreatief fietsverkeer is vooral een aantrekkelijke omgeving van belang tijdens het vaststellen van routes. Voor het utilitaire netwerk geldt dat routes bovenal sociaal veilig moeten zijn. Dit kan bereikt worden door het creëren van toezicht, maar gebruik maken van sociale controle uit de bestaande omgeving is meer voor de hand liggend.

Veiligheid:

De fietsinfrastructuur heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers en het voorkomen van nieuwe ongevallen zijn daarbij de belangrijkste doelstellingen. De fietser is immers een kwetsbare verkeersdeelnemer die extra bescherming verdient. Door conflicten te voorkomen of – wanneer dit niet mogelijk is – beter te reguleren, kunnen de doelstellingen bereikt worden. Dit alles past binnen het landelijk Duurzaam Veilig beleid. Het te realiseren netwerk – en alle maatregelen daarbinnen – dienen op dit beleid te zijn afgestemd.

Comfort:

De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Een hoge mate van bewegingsvrijheid, toegankelijkheid, gebruiksvriendelijkheid en bescherming maken dit mogelijk. De hoofdeis comfort beperkt zich dus nadrukkelijk niet alleen tot het onderhoud van het netwerk of de toestand van het wegdek.

In tabel 4.1 zijn de hoofdeisen uitgewerkt naar netwerk, wegvak en kruispuntniveau. Wanneer één van de vijf hoofdeisen niet aan het beschreven minimumniveau voldoet, is aanpassing van de infrastructuur wenselijk. De kwaliteit van de detaillering bepaalt immers in belangrijke mate de kwaliteit van een fietsroute en dus ook het toekomstige gebruik ervan. Omdat een netwerk bestaat uit diverse wegvakken en kruispunten, waarbij de omstandigheden (zoals intensiteit, functie, beschikbare ruimte) telkens kunnen wisselen, kan ook de invulling van deze hoofdeisen per routeniveau variëren. In eerste instantie geldt per hoofdeis het volgende:

Ontwerp	Programma van Eisen				
	<i>Samenhang</i>	<i>Directheid</i>	<i>Aantrekkelijkheid</i>	<i>Veiligheid</i>	<i>Comfort</i>
Netwerk	Routekeuzevrijheid Aansluiten plaatsen van publieke herkomst en bestemming	Minimale omrijfactor		Netwerk reduceert aantal verkeersslachtoffers Zo veel mogelijk ontmoetingen met autoverkeer voorkomen	

Wegvakken	Uniforme vormgeving Constante kwaliteit	Hoge afwikkelings-snelheid Geen oponthoud	Sociale veiligheid garanderen	Bij ontmoetingen met autoverkeer problemen minimaliseren	Minimale verkeershinder Minimale weershinder Hellingen afstemmen op fietser
Kruispunten	Correcte bewegwijzering Uniformiteit in kruispunt-oplossingen	Fietsers zoveel mogelijk in de voorrang		Realiseren oogcontact met andere weggebruikers Rekening houden met snelheidsverschil van andere weggebruikers	Verhardingsovergangen voorkomen Breedte voorziening, opstelruimte en afrijcapaciteit afstemmen op intensiteit fiets- en autoverkeer Stopkansen minimaliseren
Wegdek	Uniformiteit in verharding en kleur Maximale kwaliteit verharding	Geen vertraging door slecht wegdek	Wegdek afstemmen op karakter omgeving	Goed wegdek voorkomt fietsen op rijbaan, valpartijen en afleiden aandacht fietser	Minimale trillingshinder Toestand wegdek leidt niet tot verminderen snelheid Voorkomen van plasvorming
Snelheid-Remmers	Uniformiteit in toe te passen maatregel	Geen nadelige gevolgen voor doorstroming fietsverkeer		Klemrijden door autoverkeer voorkomen	Maximale remming autoverkeer, minimale hinder fietsverkeer
Parkeren	Bij elke openbare bestemming een stallingmogelijkheid Voorzieningen zijn logisch geplaatst	Voldoende capaciteit Minimale loopafstanden	Voorkomen van diefstal en vandalisme Liefst gratis en bewaakte stallingsvoorzieningen Creëren van sociale veiligheid	Stallingsvoorzieningen veilig bereikbaar maken	Stallingsvoorzieningen zijn fietsend bereikbaar Bij voorkeur overdekte stallingsvoorzieningen Gebruiksvriendelijke inrichting

Tabel 4.1 Programma van eisen in relatie tot de vijf hoofdeisen

4.3 Voorzieningenniveau van de verbindingen binnen het fietsrouten netwerk

Het programma van eisen voor de vijf hoofdeisen is verder vertaald naar verschillende verbindingen binnen het fietsrouten netwerk van de gemeente Oss. Binnen het fietsrouten netwerk worden vier soorten verbindingen onderscheiden, namelijk:

1. Hoogwaardige regionale verbindingen;
2. Regionale verbindingen en singelstructuur;
3. Lokale verbindingen;
4. Recreatief netwerk.

Op kaart 2 en 3 zijn deze routes in beeld gebracht.

Per routeniveau gelden specifieke eisen ten aanzien van de wegvakken en kruispunten. Deze eisen worden in deze paragraaf nader beschreven. In het bijlagenrapport worden voor alle routeniveaus de eisen verder vertaald naar ontwerpuitgangspunten. Daarbij is onderscheid gemaakt in ligging

binnen- of buiten de bebouwde kom. Bepalende factoren als beschikbare ruimte, snelheid van het verkeer en het verwachtingspatroon van de weggebruiker verschillen namelijk sterk in een stedelijke- of landelijke omgeving. Voor de ontwerputgangspunten wordt verwezen naar bijlage 3 van het bijlagenrapport.

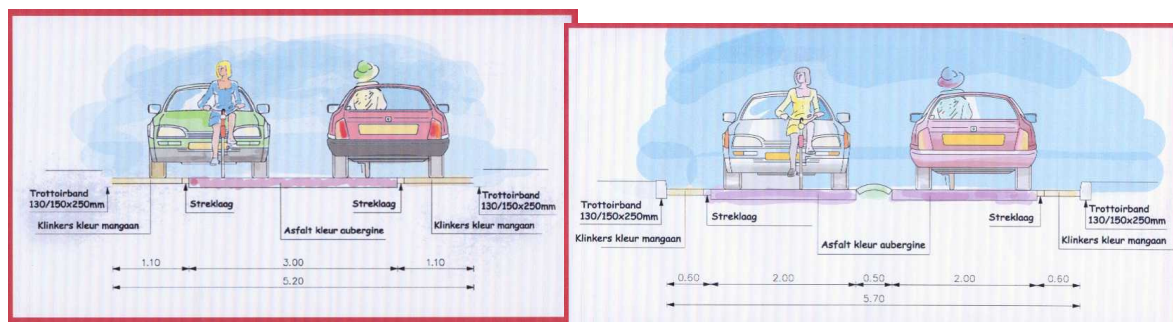
4.3.1 Hoogwaardige regionale verbindingen (rood):

Hoogwaardige regionale verbindingen zijn routes voortkomend uit het regionale fietspadennet GGA zoals de fietsstraat (de noord-zuid verbinding), aangevuld met de hoogwaardige gemeentelijke routes. Een hoogwaardige regionale verbinding is, bij voorkeur, een solitair, tweerichtingenfietspad van minimaal 4.50 meter breed, uitgevoerd in asfalt. In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste eisen voor wegvakken en kruispunten van het regionale fietspadennet samengevat.

Uitgewerkte eisen in relatie tot de 5 hoofdeisen					
	Samenhang	Directheid	Aantrekkelijkheid	Veiligheid	Comfort
wegvakken	Continuïteit met uitvoeringseisen volgens Fietspadennet GGA	Vooraf gericht op relatie in herkomst - bestemming	Gelet op gebruik in ochtenden en avonden bijzondere aandacht voor sociale veiligheid	Fysieke scheiding, dus geen ontmoetingskans met gemotoriseerd verkeer	Gericht op weinig hinder tijdens passeren en voldoende breedte realiseren om grote aantallen fietsers te verplaatsen
Kruispunten	Continuïteit met uitvoeringseisen volgens Fietspadennet GGA	Voorrang voor fietsers op kruispunten, rotondes bibeko ² en zoveel mogelijk bij VRI. Op rotondes bubeko fietser uit de voorrang	Fietsdetectielussen	Realiseren van lage snelheden gemotoriseerd verkeer, overzichtelijkheid en voorzieningen voor minder ervaren / valide weggebruikers	Fietsvriendelijke snelheidsremmers, voldoende opstelbreedte en waar nodig gefaseerde oversteken

Fietsstraat

De fietsstraat in Oss is een bijzondere vorm van een hoogwaardige regionale fietsverbinding. Deze fietsverbinding is door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar maar biedt in beperkte mate ook plaats aan autoverkeer.



² Zie aanvulling in paragraaf 4.4.

Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets. Met een speciaal daarvoor ontwikkeld logo wordt op borden de fietsstraat aangeduid. De inrichting van een straat als fietsstraat vraagt om maatwerk. De allure van een fietsstraat is minstens zo hoog als die van de andere regionale verbindingen. Op bovenstaande afbeelding wordt dit geïllustreerd.

Uit het evaluatierapport³ over de fietsstraat blijkt dat bewoners en fietsers over het algemeen tevreden zijn over de fietsstraat. Automobilisten zijn gematigd positief. Er zijn nog enkele onveilige punten die verbeterd kunnen worden. De knelpunten komen terug in de lijst van uitvoeringsmaatregelen.

4.3.2 Regionale verbindingen en singelstructuur (blauw)

Routes die opgenomen zijn in het primaire netwerk van de Provincie Noord-Brabant behoren tot het niveau regionale verbindingen. Ook de ringstructuur van de singels behoren tot deze categorie.

Fietsverbindingen die tot deze categorie behoren bestaan uit een vrijliggend fietspad (éénrichting 2.50 meter breed en tweerichtingen 3.50 meter breed) indien de fietsverbinding ligt aan de gebiedsontsluitingsweg. Op een erftoegangsweg kan de fietser op de rijbaan. Binnen de bebouwde kom dient een suggestiestrook van minimaal 1 meter breed aanwezig te zijn.

Volgens het principe Duurzaam Veilig zijn vrijliggende fietsvoorzieningen op erftoegangswegen niet noodzakelijk en vaak zelfs niet gewenst. Wanneer blijkt dat het snelheidsverschil tussen fietsers en het overige verkeer te hoog is, gaat de voorkeur uit naar het toepassen van snelheidsverlagende maatregelen in plaats van de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen. Wanneer de intensiteit van het gemotoriseerde verkeer door fietsers als onveilig wordt ervaren, bieden intensiteitbeperkende maatregelen (verkeerscirculatie) uitkomst.

In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste eisen voor wegvakken en kruispunten samengevat.

Uitgewerkte eisen in relatie tot de 5 hoofdeisen					
	<i>Samenhang</i>	<i>Directheid</i>	<i>Aantrekkelijkheid</i>	<i>Veiligheid</i>	<i>Comfort</i>
Wegvakken	Aansluiting op aangrenzende netwerken noodzakelijk	Snelste verbinding tussen twee of meerdere kernen	Vooraf buiten de kom meer aandacht voor sociale veiligheid	Snelheidsverlagende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen	Ook op erftoegangswegen (verblijfsgebied) is het toepassen van asfalt gewenst
Kruispunten	Continuïteit op route	Voorrang voor fietsers op kruispunten en rotondes bibeko ⁴ . Slechts beperkt oponthoud bij VRI. Op rotondes bubeko fietser uit de voorrang	n.v.t.	Realiseren van lage snelheden gemotoriseerd verkeer, overzichtelijkheid en voorzieningen voor minder ervaren / valide weggebruikers	Fietsvriendelijke snelheidsremmers, voldoende opstelbreedte en waar nodig gefaseerde oversteken

³ De fietsstraat is aangelegd in 2003. In september/oktober 2004 heeft een na-onderzoek plaatsgevonden. De resultaten van dit onderzoek zijn vastgelegd in de rapportage "Evaluatie fietsstraat Oss, 10 maart 2005".

4.3.3 Lokale verbindingen (geel)

De lokale verbindingen verfijnen het fietsnetwerk en vormen belangrijke schakels in het aansluiten van herkomst op bestemming. De lokale verbindingen binnen het fietsnetwerk van Oss zijn binnen de bebouwde kom en grotendeels in verblijfsgebieden gelegen. Wanneer een lokale verbinding is gelegen aan een gebiedsontsluitingsweg dan moet deze minimaal zijn voorzien van een fietsstrook van 1.50 meter breed. Op een erftoegangsweg kan de fietser op de rijbaan. Een Duurzaam Veilige inrichting van verblijfsgebieden richt zich op een gemengde afwikkeling van het verkeer, waardoor fietsvoorzieningen niet altijd nodig of zelfs niet wenselijk zijn. Een voorwaarde daarbij is dat maatregelen op erftoegangswegen de snelheid en intensiteit van het gemotoriseerde verkeer beperken en dat onoverzichtelijke situaties voorkomen worden.

In de onderstaande tabel zijn de belangrijkste eisen voor wegvakken en kruispunten samengevat.

Uitgewerkte eisen in relatie tot de 5 hoofdeisen					
	Samenhang	Directheid	Aantrekkelijkheid	Veiligheid	Comfort
Wegvakken	Voorkomen van grote diversiteit in maatregelen	Veel gebruikte routes binnen verblijfsgebieden (bijvoorbeeld schoolroutes)	Korte routes leiden vaak door groenvoorzieningen. Op deze locaties aandacht voor sociale veiligheid	Snelheidsverlagende maatregelen voor gemotoriseerd verkeer op erftoegangswegen, maar ook op gebiedsontsluitingswegen wanneer vrijliggende voorzieningen ontbreken	Ook op erftoegangswegen (verblijfsgebied) is het toepassen van asfalt gewenst. In dat geval bijzondere aandacht voor snelheid overige verkeer
Kruispunten	Voorkomen van grote diversiteit in maatregelen	Voorrang voor fietsers op kruispunten en rotondes bibeko. Slechts beperkt oponthoud bij VRI. Op rotondes bubeko fietser uit de voorrang	n.v.t.	Realiseren van lage snelheden gemotoriseerd verkeer, overzichtelijkheid en voorzieningen voor minder ervaren / valide weggebruikers	Fiets vriendelijke snelheidsremmers, aandacht voor voorrang fietsers van rechts

4.3.4 Recreatieve routes / Knooppuntensysteem

Het recreatieve netwerk moet in de eerste plaats aantrekkelijk zijn voor de recreatieve fietser. Een netwerk is pas aantrekkelijk als het comfort en de verkeersveiligheid hoog zijn. Maatregelen gericht op deze twee hoofdeisen kunnen echter achterwege blijven wanneer geen sprake is van zowel objectieve (aantal verkeersongevallen) als subjectieve (beleving gebruiker) knelpunten. Eventueel toe te passen uitvoeringseisen staan vermeld in de vorige paragrafen, afhankelijk van de wegcategorie waartoe de route behoort.

Een solitair recreatief fietspad is altijd in twee richtingen te berijden en moet dan minimaal 1.50 meter breed zijn. Aan verlichting op recreatieve routes worden geen eisen gesteld. Gebruik van deze routes vindt immers zelden plaats voor zonsopgang en na zonsondergang.

4.4 Voorrang op rotondes

In zijn algemeenheid stellen de richtlijnen van het CROW met betrekking tot Duurzaam Veilig voor om op rotondes binnen de bebouwde kom de fietsers in de voorrang te zetten. In veel (grotere) gemeenten wordt daar verschillend mee omgegaan. Ook in Oss is op verschillende rotondes binnen de bebouwde

⁴ Zie aanvulling in paragraaf 4.4.

kom de fietser buiten de voorrang gehouden. Vaak zijn daar ook goede redenen voor, zoals de aanwezigheid van veel vrachtverkeer (bijv. Kantsingel), de allure/uitstraling van de rotonde (S.v.Zwanenbergsingel) of ruimtegebrek (bijv. Koorstraat/Singel 40-45).

Voor rotondes op de lokale verbindingen wordt voorgesteld om de fietsers in de voorrang te zetten. Echter op de regionale verbindingen en de singelstructuur kunnen goede redenen zijn om de fietser niet in de voorrang te zetten. Hier is maatwerk nodig en zal per locatie een afweging gemaakt moeten worden.

5 Programma van eisen overige aspecten

5.1 Algemeen

Zoals eerder gesteld is alleen het aanpassen van de fietsinfrastructuur niet voldoende om het fietsgebruik te stimuleren. Om het fietsen echt aantrekkelijk te maken zal een integrale inspanning geleverd moeten worden op het gebied van ondermeer fietsparkeren, bewegwijzering, sociale veiligheid, educatie/voorlichting en fietsendiefstal. Enkele van deze aspecten zijn al verweven in de ontwerp-eisen die zijn opgenomen in het bijlagenrapport. Zo wordt daar iets vermeld over fietsenparkeervoorzieningen en verlichting bij fietspaden. In dit hoofdstuk worden deze aspecten breder uitgewerkt, daar waar mogelijk in een concreet programma van eisen.

5.2 Fietsparkeren

Het voeren van een goed fietsparkeerbeleid kan bijdragen aan de doelstelling om het fietsgebruik te stimuleren. In de eerste plaats omdat goede fietsparkeervoorzieningen de kans op diefstal en beschadiging van de fiets aanmerkelijk verkleinen. Daarnaast kunnen ze de fietser het nodige comfort bieden. Fietsparkeervoorzieningen kunnen er eveneens toe bijdragen dat fietsen geen hinder veroorzaken voor voorbijgangers, omwonenden en winkeliers. En dat de kwaliteit van de openbare ruimte toeneemt.

In 2000 is een fietsparkeerbeleid voor het centrum van Oss geformuleerd. Dit fietsparkeerbeleid is geactualiseerd in het parkeerbeleidsplan voor het centrum van Oss⁵. Het fietsparkeerbeleid voor het centrum valt daarom buiten de reikwijdte van deze fietsnota.

Het doel van het fietsparkeerbeleid voor het centrum is om voldoende kwalitatief goede en aantrekkelijke fietsenstallingen te realiseren in het centrum van Oss. Het is van belang om dit fietsparkeerbeleid te verbreden naar de gehele gemeente.

Dit betekent dat:

- Kwantitatief: bij openbare bestemmingen moet het aantal fietsparkeervoorzieningen voldoen aan de vraag op een piekmoment, plus 5-10% groei om extra fietsgebruik te kunnen opvangen.
- Kwalitatief: de fietsparkeervoorzieningen moet voldoen aan de kwaliteitseisen van parkeerkeur. Bij stations en in het stadscentrum dient een (vorm van) bewaakte fietsenstalling te zijn. De fietsparkeervoorziening moet zo dicht mogelijk bij de bestemming zijn en ruimtelijk passen in zijn omgeving. Voor de kleinere winkelcentra geldt dat er voldoende kwalitatief goede (parkeerkeur) fietsenstallingsvoorzieningen zijn, bij voorkeur met een vorm van toezicht voor de langparkeerder (werkers).
- Bij ruimtelijke ontwikkelingen moet structureel rekening gehouden worden met fietsparkeren.

⁵ Het parkeerbeleidsplan is behandeld in de gemeenteraadsvergadering van oktober 2005. Maatregelen die in dit plan met betrekking tot het fietsparkeren in het centrum worden voorgesteld zijn:

- Het uitbreiden van de bewaakte fietsenstalling in de Kruisstraat
- Bewaakte fietsen stallen in het centrum wordt met ingang van 2006 gratis
- De bewaakte fietsenstalling aan de Oostwal wordt verplaatst naar Terwaenen

5.3 Fietsdiefstal

Fietsdiefstal is in Nederland een aanzienlijk probleem. Jaarlijks worden volgens cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek ongeveer 600.000 fietsen gestolen. Weinig of geen aandacht voor fietsdiefstal leidt tot erosie van normen.

Fietsdiefstal vormt een omvangrijk probleem met aanwijsbare negatieve gevolgen voor fietsgebruik en fietsbezit en is een aanzienlijke belemmering voor een verkeers- en vervoersbeleid dat het gebruik van de fiets als alternatief voor de auto wil bevorderen.

De visie met betrekking tot de aanpak van fietsdiefstal benadrukt dat de aanpak van fietsdiefstal allereerst begint met de inspanning van de eigenaren zelf. Deze inspanning betreft het feit dat eigenaren zelf verantwoordelijk zijn voor het veilig stallen van de fiets (middels goed slot en veilig stallen). Verder betreft het de boodschap: koop geen gestolen fiets.

Fietsdiefstal dient bij voorkeur via drie sporen te worden aangepakt:

1. Vanuit de gedachte dat het voorkómen van fietsendiefstal wordt bevorderd door het aanbrengen van meer en betere fietsparkeervoorzieningen, zowel bij de woning als in de openbare ruimte, richt het eerste spoor zich op intensivering van het fietsparkeerbeleid.
2. Identificatie, registratie, toezicht en handhaving en retourlogistiek.
3. Communicatie met consistente informatie over de integrale aanpak en gericht op gedragsbeïnvloeding consument (vooral gericht op veilig stallen).

5.4 Sociale veiligheid

Behalve de aanpak van de verkeersonveiligheid, die onderdeel uitmaakt van de infrastructurele maatregelen, is het ook van belang om het gevoel van onveiligheid aan te pakken. Het gevoel van onveiligheid, ook wel sociale onveiligheid genoemd, wordt meestal veroorzaakt door het ontbreken van goede verlichting en sociale controle. Vooral voor routes buiten de bebouwde kom is dit een aandachtspunt.

Wanneer dit vertaald wordt naar een programma van eisen, dan kan het volgende worden gesteld:

- Fietsroutes moeten voorzien zijn van goede openbare verlichting, eisen hiervoor zijn opgenomen in de ontwerpuitgangspunten (bijlage 3 van het bijlagenrapport)
- Fietsroutes moeten voorzien zijn van een zone vrij van opgaande beplanting, bij voorkeur met een breedte van 3 meter.
- Fietstunnels hebben een brede in- en uitgang en hebben een goed 'doorzicht'.
- Fietsroutes liggen bij voorkeur aan wegen met bebouwing.

5.5 Bewegwijzering

Vooral voor de recreatieve fietser, en beperkt ook voor de fietsers die niet bekend zijn in Oss, is het van belang om een goede bewegwijzering te hebben. Hierbij worden twee systemen onderscheiden:

- Het recreatieve bewegwijzeringsysteem: LF-knooppunten-systeem met de groene ANWB bewegwijzeringborden.
- Het utilitaire bewegwijzeringsysteem: de roodwitte ANWB bewegwijzeringborden.

Voor wat betreft het LF-knooppuntensysteem (langeafstands fietsroutes) in Oss is de bewegwijzering in 2005 compleet en actueel gemaakt.

Voor wat betreft het utilitaire bewegwijzeringsstelsel geldt dat bewegwijzering moet worden toegepast wanneer:

- De fietsroute afwijkt van de algemene route;
- Aanwijzing aan extra doelen (centrum, NS station) voor fietser wenselijk is;
- Sprake is van fietspaden met een eigen tracé (bijvoorbeeld fietsstraat).

5.6 Educatie

Voor de algemene verkeersveiligheid van alle weggebruikers is permanente verkeerseducatie een absoluut vereiste. Permanente verkeerseducatie betekent dat elke weggebruiker regelmatig verkeerseducatie en verkeersvoorlichting krijgt aangeboden op het gebied van vaardigheden, gedrag en houding. Zo worden continu zaken bijgeleerd die van belang zijn om aan het verkeer deel te nemen. Educatieprojecten zijn veelal in doelgroepen onder te verdelen naar de levensfase van de verkeersdeelnemer. Denk hierbij aan de schoolgaande jeugd tot 12 jaar, aan de 16 jarige bromfietser, aan de 18 jarige rijlessen of aan de ervaren oudere die geconfronteerd wordt met nieuwe weginrichtingen en regelgeving.

In Oss wordt op het gebied van educatie al veel inspanning geleverd. Dit is mede te danken aan de inzet van 3VO, die op het gebied van verkeerseducatie erg veel projecten hebben ontwikkeld en deze vervolgens ook uitvoeren⁶. Met betrekking tot de fietsnota kan hierbij genoemd worden:

- Dode hoek vrachtverkeer;
- Fietsexamens;
- School-thuis route project / Van 8 naar 1 project;
- Fietsverlichtingsactie.

Ook het BVL-project (Brabants Verkeersveiligheids Label) waar de gemeente Oss als één van de pilotgemeenten al sinds 1998 actief in is, draagt hiertoe bij. Veel scholen zijn aangemeld, soms al gelabeld als verkeersveilige school en besteden aandacht aan verkeerseducatie, verkeerscommunicatie en een veilige schoolomgeving.

Van belang is dat:

- Continue aandacht is gewaarborgd;
- Bij ingrijpende infrastructurele projecten (bijvoorbeeld aanleg van fietsstraat) er extra aandacht is voor educatie en een goede communicatie over het gewenste gebruik en gedrag.

5.7 Communicatie en voorlichting

Bij nagenoeg alle aspecten is het ook nodig om over de te nemen maatregelen of uit te voeren projecten goed te communiceren en voorlichting te geven. Het gaat hier niet om een doel op zich maar ondersteuning van de algemene doelstelling om het fietsgebruik te stimuleren. Van belang is om de boodschap stimuleren fietsgebruik hierbij te blijven uitdragen.

⁶ Voor een inhoudelijke beschrijving van de activiteiten van 3VO wordt verwezen naar het activiteitenplan 3VO,2005.

6 Maatregelen fietsinfrastructuur

6.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt het programma van eisen uit hoofdstuk 4 vertaald naar concrete maatregelen.

Dit wordt gedaan door:

1. het fietsroutenetwerk te toetsen aan het programma van eisen: hierdoor komen maatregelen naar voren, die genomen zouden moeten worden om het fietsroutenetwerk te verbeteren.
2. Inventarisatie van knelpunten: dit is het resultaat van een aantal werksessies met scholen, politie, fietsersbond, 3VO en wijk- en dorpsraden. Hierbij zijn door de deelnemers (subjectief) onveilige locaties genoemd.
3. Inventarisatie van de objectief onveilige punten.
4. De resultaten van de fietsbalans verwerken.

Dit alles levert een compleet overzicht van maatregelen die nodig zijn om de fietsinfrastructuur te verbeteren.

6.2 Maatregelen gericht op de fietsinfrastructuur

Zoals gesteld is de maatregelenlijst tot stand gekomen door een viertal inventarisaties welke in deze paragraaf worden toegelicht.

6.2.1 Toetsing van het fietsroutenetwerk aan het programma van eisen

Om te kunnen beoordelen of het fietsroutenetwerk, zoals opgenomen in het GVVP (kaart 2) voldoet aan het programma van eisen, zijn alle routes van het fietsroutenetwerk getoetst aan dit programma. Het resultaat daarvan is terug te vinden bijlage 4. Hieruit blijkt op welke onderdelen de routes nog aangepast zouden moeten worden.

6.2.2 Werksessies met scholen, politie, Fietsersbond, 3VO en wijk- en dorpsraden.

Tijdens de werksessies met scholen, politie, Fietsersbond, 3VO en met de wijk- en dorpsraden zijn onveilige locaties genoemd, maar ook andere knelpunten, die niets met de infrastructuur te maken hebben.

In het bijlagenrapport in de bijlage 5 "Knelpuntenlijst uit de werksessies" staan de genoemde (subjectief) onveilige locaties en andere genoemde knelpunten. Op kaart 4 zijn alle genoemde knelpunten ten aanzien van de infrastructuur in beeld gebracht.

6.2.3 Ongevallenbeeld

Om de objectieve verkeersonveiligheid in beeld te brengen zijn de ongevallencijfers uit de periode 1998-2002 geanalyseerd. In het bijlagenrapport in bijlage 6 "Ongevallentabellen" is deze analyse gerapporteerd. Hier wordt volstaan met de belangrijkste conclusies.

Onderstaande tabel 6.1 geeft zicht op hoe de gemeente Oss zich verhoudt met de rest van de provincie en Nederland met betrekking tot de (brom)fietsverkeersveiligheid.

Vervoerswijze	Oss	Noord- Brabant	Nederland
Fiets	23%	20%	21%
Bromfiets	16%	21%	20%
Overig	61%	59%	60%
Totaal	100%	100%	100%

Tabel 6.1: Percentage fiets- en bromfietssslachtoffers, 2002 (Bron: VOR 2002 / Visie van AVV)

Evenals in de rest van Nederland geven de locaties van de ongevallen een diffuus beeld. Enkele wegvakken en kruispunten vallen op doordat meerdere fietsongevallen hebben plaatsgevonden. Op kaart 5 zijn deze locaties in beeld gebracht.

Alle geregistreerde ongevallen waar een (brom)fiets bij betrokken is, zijn in de gemeente Oss ook slachtofferongevallen.

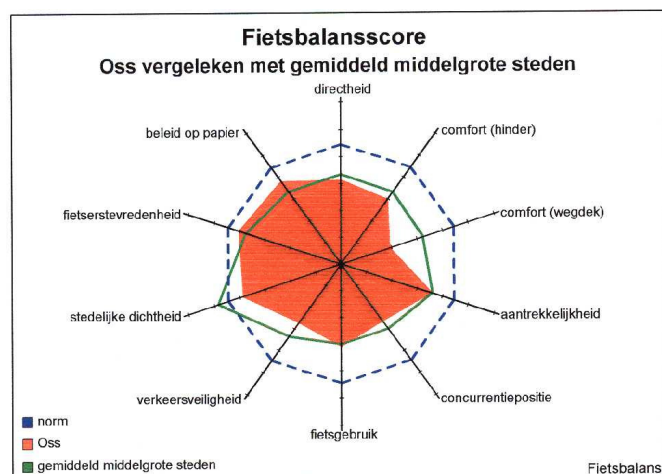
In de periode 1998 tot en met 2002 hebben in totaal 386 (brom)fiets slachtofferongevallen plaatsgevonden waarbij 414 slachtoffers gevallen zijn. Van deze 414 slachtoffers zijn er 102 ziekenhuisgewonden en 6 doden.

Het aantal bromfietsongevallen loopt vanaf 2000 sterk terug. In het bijzonder de ongevallen tussen de auto en een bromfiets geven een sterke daling weer. Dit kan te maken hebben met de regel Bromfietsers Op de Rijbaan die december 1999 ingevoerd is. Hierdoor hebben bromfietsers en ander gemotoriseerd verkeer beter zicht op elkaar en behoren de ongevallen van afslaand gemotoriseerd verkeer en rechtdoorgaande bromfietsers nagenoeg tot het verleden. Ook kunnen bromfiets - fiets ongevallen op het fietspad niet meer gebeuren als de bromfietsers op de rijbaan rijden. Deze verkeersveiligheidsverbetering is overigens niet in deze studie nader onderzocht.

6.2.4 Fietsbalans

De Fietsersbond heeft in 2003 in samenwerking met de gemeente de Fietsbalans Oss opgesteld. In de Fietsbalans Oss zijn de onderstaande aanbevelingen genoemd:

- start een asfaltering programma voor belangrijke fietsverbindingen met prioriteit voor tegelfietspaden;
- waar asfaltverharding niet wenselijk is (stedenbouwkundig), kan ook met een juiste toepassing van klinkers of tegels het comfort verhoogd worden;
- meer prioriteit voor fietsinfrastructuur in het onderhoudsprogramma (en voldoende budget);
- zowel de slechte score op



verkeersveiligheid als comfort geeft aanleiding om de categorisering van wegen tegen het licht te houden;

- op belangrijke fietsverbindingen de voorrang regelen voor fietsers;
- ter verbetering van de omrijfactor is een herkomst-bestemming analyse gewenst;
- uitbreiden betaald parkeren (auto);
- formuleer meetbare, liefst kwantitatieve doelstellingen;
- stel een actieplan Fietsdiefstalbestrijding op.

In tabel 6.2 zijn de conclusies uit de Fietsbalans Oss weergegeven.

Onderwerp	Positief	Negatief
<i>Fietsvrede</i>	Matig tevreden over fietsklimaat Matig tevreden over fietscomfort	Zeer negatief over de aanpak van fietsdiefstal
<i>Fietsbeleid</i>	Gemeente als werkgever (fietsgebruik onder ambtenaren)	Onvoldoende duidelijke beleidsdoelstellingen Gebrekkige aanpak netwerk en fiets-parkeren Onvoldoende inzicht in budget
<i>Verharding</i>	Kwaliteit van aanwezig asfalt is uitstekend	Te weinig asfalt Te veel trillingshinder vanwege het veelvuldig toepassen van klinkers en tegels
<i>Verkeersveiligheid</i>		Fietsers hebben een hoog risico om slachtoffer te worden van een ernstig ongeval. De meeste ongevallen vinden plaats op kruispunten van gebiedsontsluitingswegen
<i>Comfort</i>	Weinig hinder van rijdende /geparkeerde auto's Brede fietsvoorzieningen Fietsers hoeven niet vaak af te slaan	Hoge stopfrequentie Verplichting om te lopen Weinig voorrang
<i>Directheid</i>	Weinig oponthoud bij VRI's	Hoge omrijfactor voor aantal bestemmingen Lage gemiddelde snelheid
<i>Concurrentiepositie</i>		Auto is meestal sneller dan fiets Lage parkeerkosten (auto)
<i>Aantrekkelijkheid</i>		Lawaai gemotoriseerd verkeer (samenvallen auto- en fietsroutes gecombineerd met smalle tussenruimten)
<i>Stedelijke dichtheid</i>		Te weinig bestemmingen binnen fietsafstand
<i>Fietsgebruik</i>	Matig. De fiets is, na de auto, wel de tweede wijze (33%) voor verplaatsingen tot 7,5 km	

Tabel 6.2: Conclusies uit de Fietsbalans Oss

7 Maatregelen overige aspecten

7.1 Algemeen

De maatregelen ten aanzien van de overige (niet-infrastructurele) aspecten zijn opgesteld door de inventarisatie van :

1. knelpunten als resultaat van de werksessies met scholen, politie, Fietsersbond, 3VO en wijk- en dorpsraden;
2. aanbevelingen uit de fietsbalans.

Deze knelpunten en aanbevelingen zijn geconfronteerd met het programma van eisen uit hoofdstuk 5. Dit resulteert in een lijst van gewenste maatregelen/acties ten aanzien van fietsparkeren, fietsendiefstal, sociale veiligheid, bewegwijzering, educatie, communicatie en voorlichting.

7.2 Fietsparkeren

Uit de inventarisatie van knelpunten blijkt dat op de volgende locaties maatregelen gewenst zijn:

- Stalling Bleek, Ravenstein, ontbreekt;
- Stalling Centrum, Ravenstein, ontbreekt;
- Stalling Marktstraat t.h.v. kerk, Ravenstein, ontbreekt;
- Stalling Molensingel, Ravenstein, ontbreekt;
- Stalling NS station, Ravenstein, onveilige fietsenstalling;
- Meester Gielenplein, Berghem, onveilige fietsenstalling;
- Stalling Winkelcentrum Ruwaard, Oss, slechte kwaliteit stallingmogelijkheden;
- Stalling Winkelcentrum Ussen, Oss, slechte kwaliteit stallingmogelijkheden;
- Stalling NS station, Oss, slechte kwaliteit, beperkte openingstijden en onvoldoende capaciteit.
- Fietsklemmen in het centrum van Oss

Na toetsing met het programma van eisen, worden de volgende maatregelen voorgesteld:

- Aanbrengen stalling conform Fietsparkeur bij Bleek, Centrum, Marktstraat en Molensingel te Ravenstein en Meester Gielenplein te Berghem.
- Realiseren van fietsenstallingen conform Fietsparkeur bij winkelcentra Ruwaard en Ussen en in het centrum. Vooral bij winkelcentrum Ruwaard (Iemhof) worden veel fietsen gestolen. Voorgesteld wordt om te onderzoeken of hier een vorm van bewaakt fietsen stallen of een vorm van toezicht haalbaar is.
- Met NS in overleg treden om de fietsenstalling bij het station in Ravenstein te verbeteren.
- Stalling NS station Oss is door NS op de prioriteitenlijst geplaatst, er vindt overleg plaats met NS over een nieuw te bouwen stalling aan de Spoorlaan. Voorstel is half verdiept gelegen bewaakte stalling in combinatie met een onbewaakte stalling op het dak. De capaciteit van de fietsenstalling, zowel bewaakt als onbewaakt, wordt uitgebreid.

Verder kan hier nog het volgende aan worden toegevoegd:

- Bij nieuwe ontwikkelingen, de bouwplannen toetsen op fietsenstallingen. Voorgesteld wordt om te onderzoeken of het mogelijk is om dit bij de verlening van bouwvergunningen verplicht op te leggen.

7.3 Fietsendiefstal

De fietsendiefstal in de gemeente Oss is hoog. Er worden ongeveer 1200 fietsen per jaar gestolen waarvan aangifte wordt gedaan. Oss 'scoort' daarmee erg hoog in de regio. Uit de Sociale Monitor Oss 2003 komen de volgende cijfers: 16% van de huishoudens geeft aan last te hebben gehad van fietsendiefstal en daarvan heeft 11% aangifte gedaan bij de politie.

Het is daarom gewenst om fietsendiefstal via drie sporen aan te pakken:

- Het voorkomen van diefstal door het aanbieden van kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen.
- Identificatie, registratie, toezicht en handhaving en retourlogistiek.
- Communicatie en informatie over de aanpak en gericht op gedragsbeïnvloeding.

Ook de fietsbalans geeft aan dat de aanpak van fietsendiefstal gewenst is en stelt voor een actieplan fietsendiefstal op te stellen. Dit is opgepakt en er is een start gemaakt in de samenwerking met politie om te komen tot een aanpak van fietsendiefstal.

Voor de uitvoering van deze fietsnota is het, in het kader van fietsendiefstalpreventie, van belang dat kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen worden gerealiseerd. Hiervoor wordt verwezen naar het bovenstaande.

7.4 Sociale veiligheid

Ten aanzien van sociale veiligheid is een drietal knelpunten naar voren gekomen bij de inventarisatie:

- Op verbindingswegen is te weinig verlichting, vooral tussen Macharen en Megen is het sociaal onveilig;
- Er is te weinig verlichting bij de recreatieve routes;
- De Schaijkseweg is sociaal onveilig, vooral nabij het bungalowpark.

Het eerste knelpunt kan meegenomen worden in de aanpak van de fietsroute Oss-Megen. Ten aanzien van recreatieve routes is verlichting ongewenst indien de routes in natuurgebied liggen. Verder wordt er van uitgegaan dat recreatieve routes vooral bereden worden bij daglicht en heeft verlichting aanbrengen geen prioriteit. Er worden daarom geen concrete maatregelen voorgesteld.

Voor de Schaijkseweg wordt voorgesteld om, ondanks het feit dat deze weg ook gelegen is in een natuurgebied, toch verlichting aan te brengen. De Schaijkseweg heeft ook een verbindingfunctie waardoor het aanbrengen van verlichting wel nodig wordt geacht.

Verder is het van belang om bij nieuwe ontwikkelingen het aspect sociale veiligheid ten aanzien van fietsroutes mee te nemen.

7.5 Bewegwijzering

Utilitaire bewegwijzering ontbreekt op meerdere locaties. Gewenst is om deze bewegwijzering voor de gehele gemeente te actualiseren, met speciale aandacht voor de belangrijke openbaar vervoer haltes en de fietsenstallingen in het centrum.

7.6 Educatie

Veel acties worden uitgevoerd en zijn geborgd via uitvoeringsprogramma verkeerseducatie (BVL en 3VO).

Meer inspanning leveren is op dit moment niet nodig, wel aandacht houden voor educatie bij ingrijpende projecten. Dit kan meeliften in uitvoering van infrastructuur en/of uitvoeringsprogramma verkeerseducatie, dat jaarlijks in het schoolpakket opgenomen wordt.

7.7 Communicatie en voorlichting

Communicatie en voorlichting zijn belangrijke aspecten als het gaat om het overbrengen van informatie en beïnvloeding van gedrag. Het is echter geen doel op zich en levert als zodanig geen maatregelen op. Het kan meeliften in andere projecten, bijvoorbeeld, diefstalpreventie en educatie.

8 Prioritering van de maatregelen

8.1 Algemeen

Om de doelstellingen van deze nota te kunnen realiseren is in het vorige hoofdstuk een fors aantal maatregelen aan de orde gekomen. Al deze maatregelen uitvoeren is niet haalbaar, gezien de dekking die beschikbaar is .

In dit hoofdstuk wordt allereerst bekeken of er maatregelen zijn die via een andere aanpak al aan de orde komen of om redenen niet haalbaar worden geacht. Vervolgens worden de resterende maatregelen geprioriteerd.

Allereerst zijn de maatregelen geselecteerd die niet haalbaar of niet nodig worden geacht geselecteerd. Dit kan verschillende redenen hebben, bijvoorbeeld:

- Er zijn vrijliggende paden gewenst, maar er is een parallelweg of een doodlopende weg. Vrijliggende paden zijn dan niet nodig.
- Er is onlangs een reconstructie geweest.
- Er is onvoldoende fysieke ruimte beschikbaar

Deze afweging is tijdens een overleg met commissieleden van de commissie Ruimte en Bedrijvigheid op 20 juni 2005 besproken. De heeft geresulteerd in maatregelenlijst E, opgenomen in bijlage 7 van het bijlagenrapport.

De lijst van resterende maatregelen is vervolgens getoetst aan het Integraal Uitvoeringsprogramma (IUP). In het IUP staan projecten die binnen afzienbare tijd aangepakt worden. Getoetst is welke maatregelen hierin kunnen meeliften. Deze maatregelen zijn opgenomen in lijst D (bijlage 7) en worden bij de prioritering verder niet meer meegenomen.

Een flink aantal van de genoemde maatregelen kan meegenomen worden in het dagelijkse beheer van de openbare ruimte of moet afgestemd worden binnen andere lopende projecten zoals de studie N329, studie ontsluiting Piekenhoef of aanpak in GGA-verband. Deze maatregelen zijn terug te vinden in lijst C (bijlage7) en worden eveneens in deze nota niet meer meegenomen.

De resterende projecten zijn vervolgens geprioriteerd.

8.2 Prioritering

Op 28 juni 2004 is een werkbijeenkomst over de fietsnota met de commissieleden van de commissie Ruimte en Bedrijvigheid gehouden. Het verslag hiervan is terug te vinden in het bijlagenrapport, bijlage 8. Tijdens deze werkbijeenkomst is ten aanzien van de prioritering uitgesproken om eerst te prioriteren vanuit de resultaten van de fietsbalans door eerst te richten op de verbetering van de verkeersveiligheid en het comfort en binnen deze lijst van maatregelen zo veel mogelijk doen in de komende periode (haalbare/uitvoerbare projecten eerst).

In de Fietsbalans is geconstateerd dat de gemeente Oss op drie hoofdeisen minder scoort. Dit zijn de hoofdeisen verkeersveiligheid, comfort (wegdek) en in mindere mate de directheid.

Dit betekent dat bij uitvoering de maatregelen die de verkeersveiligheid én het comfort verhogen, boven aan de prioriteitenlijst worden gezet. De maatregelen die de verkeersveiligheid óf het comfort

verhogen komen daaronder. Verkeersveiligheid is objectief te meten op basis van het aantal geregistreerde ongevallen. Comfort hangt o.a. samen met wegdek, oponthoud, hinder van andere weggebruikers.

Wanneer het fietsbeleid op papier in de gemeente Oss in orde is, is het goed dat dit beleid uitstraling krijgt in het straatbeeld buiten. Een beleidsmatige keuze kan zijn om zich weliswaar op alle hoofdeisen te richten, maar om de maatregelen die het grootste uitstralingseffect van het fietsbeleid van de gemeente Oss hebben als eerste uit te voeren.

Gekozen is om de projecten volgens deze keuzes in volgorde te zetten:

eerst verkeersveiligheid èn comfort èn uitstraling,

daarna verkeersveiligheid èn comfort,

daarna verkeersveiligheid en uitstraling,

daarna alleen verkeersveiligheid

daarna comfort èn uitstraling,

daarna alleen comfort.

Vervolgens is, na bespreking van de fietsnota in de commissievergadering van 21 maart 2005, een onderscheid gemaakt in maatregelen op grond van het te investeren bedrag. Projecten waarvan de investering meer dan € 100.000,- bedraagt zijn ook op een separate lijst geplaatst. De investering in deze knelpunten is, gezien het beschikbare budget, zo hoog dat deze een onevenredig beslag leggen.

Toepassing van deze prioritering resulteert in maatregelenlijst A (< € 100.000) en maatregelenlijst B (> € 100.000), die opgenomen zijn in bijlage 7.

Een groot deel van de projecten in lijst A en B liggen op fietsroutes uit het GVVP. De projecten die dit betreffen zijn **in vet** aangegeven op de lijst. Geconstateerd kan worden dat er niet bepaalde routes aangewezen kunnen worden waarlangs de knelpunten zich concentreren.

9 Uitvoeringsprogramma en financiën

9.1 Algemeen

In dit hoofdstuk wordt de dekking voor de geprioriteerde maatregelen aangegeven, om zo tot een uitvoeringsprogramma te komen. De beschikbare middelen voor de uitvoering van deze fietsnota zijn opgenomen in tabel 9.1.

Jaren	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Bron	Collegie- programma Samen sterk	Perspectief- Nota 2004-2007			Programma Begroting 2006-2009		
Incidenteel	€ 500.000	€ 1.400.000			€ 250.000	€ 250.000	
Structureel	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Totaal	€ 600.000	€ 1.500.000	€ 100.000	€ 100.000	€ 350.000	€ 350.000	€ 100.000

Tabel 9.1. beschikbaar budget naar jaren

Voorgesteld wordt allereerst de projecten van de geprioriteerde bijlage 7A in uitvoering te nemen, in tabel 9.2. staan de maatregelen uitgewerkt naar benodigd budget en uitvoeringsjaar.

Behalve de uitvoering van infrastructurele projecten bijlage 7A, wordt ook ingezet op overige infrastructurele maatregelen.

Maatregel	kosten	uitvoering
Ten aanzien van fietsinfrastructuur:		
56: Kruispunt Oude Kerkstraat - Verlengde Tuinstraat Fietsdoorsteek en kruispuntplateau's	€ 50.000,-	2007
49: Kruispunt Heihoekstraat – Amsteleindstraat Oss Inritconstructie Amsteleindstraat	€ 15.000,-	2006
23: Heihoekstraat tweerichtingenfietspad t.h.v. het spoor	€ 77.000,-	2007
41: Kortfoortstraat Vrijliggende fietspaden en oversteek bij Maasland College	€ 71.000,-	2007
64: Maasdijk Maatregelen tegen snelheid en circulatie uit Nota Recr. en Toer.	€ 20.000,-	2007/2008
32: Huizenbeemdweg Suggestiestroken	€ 25.000,-	2006
34: Industrierrein Danenhoef		

Suggestiestroken	€ 55.000,-	2006
18: Gemertstraat voetpad aanleggen	€ 25.000,-	2006
91: Valendonkstraat Suggestiestroken	€ 41.000,-	2006
84: Ravenstein Stallingsvoorzieningen	€ 7.500,-	2006
66: Mr. Gielenplein Berghem Stallingsvoorzieningen	€ 3.000,-	2006
87: Stalling WC Ruwaard	€ 10.000,-	2006
88: Stalling WC Ussen	€ 10.000,-	2006
1: Amsteleindstraat Onderhoud fietspad, voorrangssituatie	€ 15.000,-	2006
47: Rotonde Gerbrandylaan Voorrang voor fietsers	€ 28.000,-	2006
81: Schaijkseweg, Herpen Verlichting	€ 40.000,-	2007
Aanleg fietsenstalling centrum Oss (Terwaenen, Kruisstraat + gratis maken) : zie parkeerbeleidsplan.	Dekking uit parkeerbonds	2006
Subtotaal (€ 492.500,- + toeslag: ca 15 % bijkomende kosten ten gevolge van inspraak en onderhoud aan bestrating en groen ten gevolgen van ingrijpen in openbare ruimte en 15% onvoorzien € 157.500,-	€ 650.000,-	
Lopende projecten ⁷ <ul style="list-style-type: none"> • Hoogwaardige fietsverbinding oost – west, haalbaarheidsstudie en afstemming in regionaal verband • Aanbrengen fietsvoorzieningen langs Kanaalstraat, beschikbaar budget is ontoereikend daarom komt dit project terug in de B-lijst • Fietsvoorzieningen langs Gasstraat-Oost, is gedeeltelijk uitgevoerd in 2005, restant wordt meegenomen in project Industrielaan • Verbeteren fietsverbinding Oss-Megen 	€ 50.000,- € 150.000,- € 100.000,- € 1.100.000,-	2006 PM 2006 2006/2007
Ten aanzien van overige aspecten:		

⁷ Het betreft hier de lopende projecten die gekoppeld kunnen worden aan het budget dat in de Perspectiefnota 2004-2007 beschikbaar is gesteld voor fietsmaatregelen. De (fiets)projecten die in het kader van het Integraal Uitvoeringsprogramma worden uitgevoerd, zijn buiten beschouwing gelaten.

<ul style="list-style-type: none"> • Nader onderzoek naar de mogelijkheden van een bewaakte fietsenstalling bij winkelcentrum Ruwaard, Iemhof 	--	2006
<ul style="list-style-type: none"> • Met NS in overleg treden om de fietsenstalling bij het station in Ravenstein te verbeteren 	--	2006
<ul style="list-style-type: none"> • Nader onderzoek naar de mogelijkheden om bouwplannen te toetsen op fietsbeleid en het aantal te realiseren fietsenstallingen als verplichting op te leggen 	--	2006
<ul style="list-style-type: none"> • Uitwerken van een actieplan fietsendiefstal, is gestart in 2005 en loopt door tot medio 2006 	--	2006
<ul style="list-style-type: none"> • Uitwerken monitoringsprogramma, nulmeting in 2006 	€ 30.000	2006
<ul style="list-style-type: none"> • Actualiseren bewegwijzering 	p.m.	2008
Totale kosten maatregelen	€ 2.080.000,-	

Tabel 9.2. Maatregelen 2006-2007

9.2 Monitoring en evaluatie

Tot slot wordt voorgesteld om een monitoringsprogramma uit te werken voor het fietsbeleid. Door het fietsgebruik op fietsroutes jaarlijks te gaan meten kan een uitspraak worden gedaan of het fietsgebruik daadwerkelijk toeneemt en kan ook de doelstelling van de fietsnota worden getoetst. Hierbij is het van belang om aan te sluiten bij de fietsbalans en in het bijzonder ook de aspecten comfort en veiligheid te monitoren. In het monitoringsprogramma wordt uitgewerkt op welke wijze deze aspecten gemeten moeten worden.

9.3 Hoe verder...

Voor de geprioriteerde maatregelen van lijst 7A en de overige maatregelen moet het budget 2003-2004 worden ingezet. Voor het resterende budget (2005-2009, zijnde € 1.000.000,-) moet nog een bestedingsvoorstel worden gedaan. Hiervoor zal een heroverweging worden uitgevoerd waarbij de geprioriteerde lijst 7B, het Integraal Uitvoeringsprogramma en het beheerplan wegen, betrokken worden. In overleg met de commissie Ruimte en Bedrijvigheid zal dan een voorstel worden uitgewerkt.