

Mobiliteitsplan Fiets

Definitief



Inhoudsopgave

Deelplan Fiets

1. Inleiding
 - 1.1 Aanleiding
 - 1.2 Doelstelling
 - 1.3 Proces
 2. Bestaand beleid
 - 2.1 Nota Mobiliteit
 - 2.2 Provinciaal plan “Fiets in de versnelling”
 3. Huidige situatie
 - 3.1 Netwerk
 - 3.2 Kenmerken
 - 3.3 Veiligheid
 - 3.4 Stallingen
 - 3.5 Fietsbalans
 4. Beleidsvisie
 - 4.1 Fietsnota 2005
 - 4.2 Mobiliteitsvisie
 - 4.3 Doelstelling
 5. Uitwerking
 - 5.1 Toekomstig netwerk
 - 5.2 Kenmerken
 - 5.3 Stallingen
 - 5.4 Aanpak fietsdiefstal
 - 5.5 Verkeerseducatie
 - 5.6 Innovaties
 - 5.7 Uitvoeringsprogramma
- bijlage 1: Vijf hoofdeisen van een fietsnetwerk
- bijlage 2: Voorzieningen
- bijlage 3: Fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen

1. Inleiding

1.1 Aanleiding

Op 25 juni 2009 heeft de gemeenteraad van Oss de Mobiliteitsvisie Oss vastgesteld. De Mobiliteitsvisie bevat nieuwe doelstellingen voor het gemeentelijk verkeers- en vervoersbeleid tot 2020. Om de ambitieuze doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie te kunnen behalen is het gewenst dat het gebruik van de fiets aantrekkelijker wordt gemaakt zodat mensen voor de korte verpaatsingen vaker de fiets nemen. Met de Fietsnota 2005 heeft de gemeente Oss al een belangrijke stap in deze richting gezet. Met het Deelplan Fiets wordt een nieuwe stap gezet: het beleid uit de Fietsnota wordt aangescherpt op basis van de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie.

Naast het nieuwe beleid in de Mobiliteitsvisie maken ook andere ontwikkelingen een actualisatie van het fietsbeleid noodzakelijk. Zo is in 2006 de Structuurvisie Oss vastgesteld met alle toekomstige ruimtelijke ontwikkelingen, zoals grote woningbouwlocaties. Ook zijn er diverse externe ontwikkelingen waar Oss geen invloed op heeft: de Nota Mobiliteit van het Rijk en het provinciaal beleid "Fiets in de versnelling" samen met het regionaal fietspadenplan. Verder zijn er maatschappelijke ontwikkeling, zoals de vergrijzing van de bevolking en het gegeven dat ouderen steeds langer blijven doorrijden in hun auto. Ook technische ontwikkelingen zoals de opkomst van de elektrische auto en fiets hebben gevolgen voor het fietsbeleid.

In 2009 heeft de Fietsersbond voor de tweede keer een Fietsbalans opgesteld voor de gemeente Oss. De Fietsbalans geeft een goed beeld van de stand van zaken wat betreft het fietsen in de gemeente. Ook worden in de Fietsbalans maatregelen aangedragen die kunnen zorgen voor een toename van het fietsgebruik.

1.2 Doelstelling

Het Deelplan Fiets is één van de deelplannen die opgesteld is als uitwerking van de Mobiliteitsvisie Oss. Het Deelplan Fiets beschrijft de wijze waarop de fiets een bijdrage kan leveren aan het behalen van de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie. Het betreft niet alleen de doelstellingen die specifiek voor de fiets benoemd zijn. Ook bij het behalen van andere doelstellingen kan de fiets een belangrijke bijdrage leveren.

1.3 Proces

De Mobiliteitsvisie is tot stand gekomen door samen met vertegenwoordigers van diverse (belangen)organisaties tijdens verschillende bijeenkomsten en workshops gezamenlijk te zoeken naar een antwoord op de vraag: "Hoe bereikbaar, veilig en leefbaar moet Oss in 2020 zijn?". Na vaststelling van de Mobiliteitsvisie is op dezelfde interactieve wijze verder ingezoomd op de fiets. Samen met de belangenorganisaties is gesproken over de wijze waarop het gebruik van de

fiets gestimuleerd kan worden. Allereerst is een workshop gehouden waarin een fietsstructuur ontworpen is, gedragsveranderingen onderkend zijn en innovaties opgezocht zijn. De uitkomsten van deze workshop zijn gebruikt om verder uit te werken en voorstellen te maken. Een interne klankbordgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van alle van belang zijnde disciplines, heeft input geleverd. De externe klankbordgroepen, bestaande uit de wijk- en dorpsraden, hebben kennis genomen en tenslotte heeft een brede klankbordgroep, waarin vertegenwoordigers van belangengroepen plaats hebben, ook zijn licht erover laten schijnen. Het resultaat is een ontwerp-fietsnetwerk dat gemeentebreed de fiets een prominente plaats geeft in het verkeer, dat inspeelt op de veranderingen in onze maatschappij en dat een kans biedt aan vernieuwingen.

2. Bestaand beleid

Het gemeentelijk beleid moet aansluiten op het beleid van de hogere overheden. Voor het fietsbeleid zijn de Nota Mobiliteit van de rijksoverheid en het plan 'Fiets in de Versnelling' van de provincie Noord-Brabant de belangrijkste kaders. Het plan 'Fiets in de Versnelling' is een uitwerking van het Provinciaal Verkeers- en Vervoersplan (PVVP). Het PVVP - ook wel aangeduid met de titel 'Verplaatsen in Brabant' - de 'paraplu-nota' voor alle activiteiten van de provincie voor verkeer en vervoer.

2.1 Nota Mobiliteit

De Nota Mobiliteit is een nationaal verkeers- en vervoersplan waarin is uitgewerkt hoe de mobiliteitsgroei in goede banen geleid kan worden, hoe de samenhang tussen economie, ruimte en verkeer en vervoer vorm krijgt en welke strategische vernieuwingen hiervoor nodig zijn. Het doel is om te komen tot een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid. De Nota Mobiliteit beschrijft de algemene visie op verkeer en vervoer en gaat in op het beleid voor de verschillende soorten mobiliteit, waaronder de fiets.

Om bovenstaand doel van de Nota Mobiliteit te bereiken is ook specifieke aandacht voor de fiets gewenst. Het fietsgebruik kan bijdragen aan de bereikbaarheid van stedelijk voorzieningen en aan de kwaliteit van de leefomgeving. Het is daarom een maatschappelijk belang om het fietsgebruik te stimuleren. Een goed fietsbeleid versterkt dit. In de Nota Mobiliteit wordt beschreven wat de rollen en taken zijn van de diverse overheidsinstanties. Alle overheden zetten in op het stimuleren van het fietsgebruik en zorgen voor kennisoverdracht. De verantwoordelijkheid voor een fietsbeleid ligt met name bij de gemeenten. Het rijk faciliteert het fietsbeleid door kennis te verzamelen en te verspreiden én door te zorgen voor een aantal randvoorwaarden.

2.2 Provinciaal plan 'Fiets in de Versnelling'

Brabant heeft steeds meer te maken met knelpunten als een slechte luchtkwaliteit en een problematische bereikbaarheid van stedelijke centra. Daarnaast beweegt de mens in het algemeen steeds minder waardoor overgewicht (obesitas) een veel gehoord gezondheidsprobleem is. Het gebruik van de fiets heeft vele voordelen en kan voor de genoemde knelpunten een (gedeeltelijke) oplossing bieden. Dit is de voornaamste reden geweest voor het opzetten van het project 'Fiets in de Versnelling'. Overigens is ook in diverse beleidsnota's de wens geuit voor een hernieuwd provinciaal fietsbeleid. Het project heeft als doel het fietsgebruik in Brabant te verhogen. Hiervoor is een visie opgesteld met bijbehorend actieprogramma. Een analyse heeft geleid tot drie actielijnen die kansrijk zijn om het fietsgebruik in Brabant te stimuleren. De drie actielijnen zijn: 1) comfort en gemak verhogen, 2) het verleiden

van de Brabander om vaker de fiets te gebruiken en 3)

het versterken van de samenwerking en delen van de kennis. In het provinciaal plan wordt aangegeven wat de ambitie is binnen de drie actielijnen en de acties die nodig zijn om deze ambities te bereiken.



3. Huidige situatie

Ter voorbereiding op de Mobiliteitsvisie is in 2008 een Inventarisatienota opgesteld. Goed beleid kan alleen gevoerd worden als beleidsdoelstellingen zijn gebaseerd op een voldoende compleet en actueel beeld. De doelstelling van de inventarisatienota is het inzicht krijgen in actuele relevante gegevens van verkeersvoorzieningen, het gebruik hiervan en dit voor verschillende vervoerwijzen. Deze gegevens zijn van belang om zorgvuldige beleidsdoelstellingen te kunnen formuleren en dienen als basis voor de mobiliteitsvisie. De inventarisatienota is een momentopname. Veel van de gegevens die er in opgenomen zijn, zijn aan verandering onderhevig. Voor dit Deelplan zijn de gegevens uit de inventarisatienota geactualiseerd.

Veel informatie over de stand van zaken is te vinden in de Fietsbalans die in 2009 uitgevoerd is door de Fietssersbond. De gemeente Oss is hierin beoordeeld op elf aspecten van het fietsklimaat.

3.1 Netwerk

Het fietsnetwerk bestaat uit hoogwaardige regionale verbindingen, regionale verbindingen, ringstructuur singels en lokale verbindingen. Dit netwerk is vastgelegd in de Fietsnota 2005. Bij de vaststelling van de Fietsnota waren nog niet alle hoogwaardige regionale verbindingen gerealiseerd. Inmiddels is de hoogwaardige regionale verbinding tussen het centrum van Oss en Megen volledig ingericht. Hiermee is de noord - zuid verbinding Heesch – Megen gereed. Voor de oost - west verbinding (Geffen – Ravenstein) is het tracé vastgesteld. De aanleg gaat in de komende jaren gefaseerd plaatsvinden.



3.2 Kenmerken

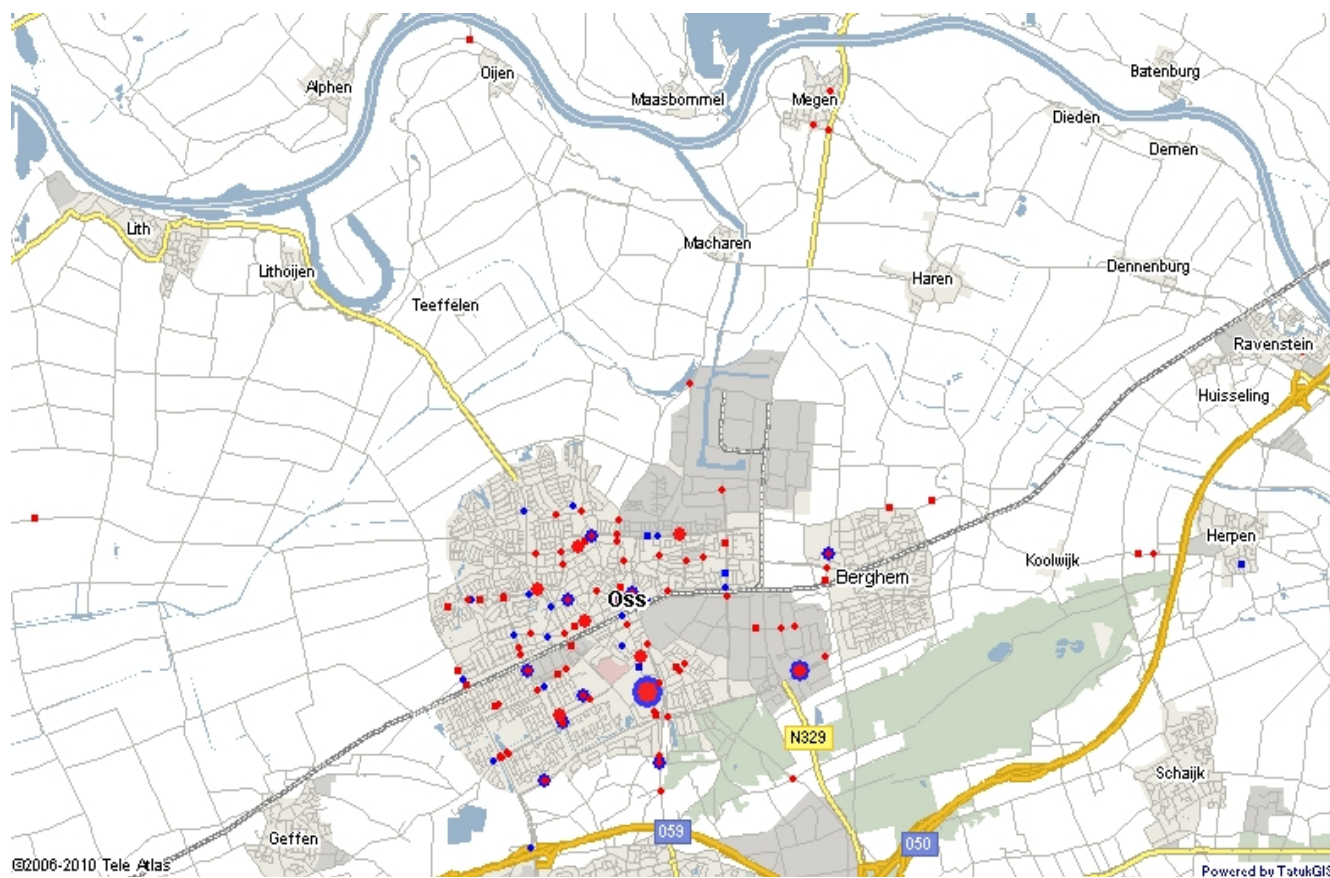
In de Fietsnota 2005 is vastgelegd aan welke eisen de wegvakken en kruispunten van bovengenoemde verbindingen moet voldoen. Op basis van deze eisen is in eerste instantie een overzicht gemaakt van de knelpunten voor fietsers. In de periode 2005 tot 2010 zijn de meeste van de benoemde knelpunten opgelost. Daarnaast is bekeken welke fietsverbindingen ingericht zijn volgens de eisen. Omdat het aanpassen van alle fietsverbindingen aan de eisen uit de Fietsnota zeer omvangrijk is, worden de meeste aanpassingen bij een reconstructie uitgevoerd. Uiteraard zijn de gevaarlijke situaties wel met voorrang aangepakt.

3.3 Veiligheid

In de periode 2005-2009 is het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers in de gemeente Oss (inclusief de gemeente Lith) sterk afgenomen. Helaas zijn er in vijf jaar wel vier dodelijke slachtoffers gevallen onder fietsers. In onderstaande tabel is het aantal ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn geweest weergegeven.

	Uitsluitend materiële schade	Slachtoffer ongevallen (waarvan dodelijk)	Totaal
2005	21	41 (1)	62
2006	13	31 (1)	44
2007	11	25 (0)	36
2008	6	16 (2)	22
2009	5	16 (0)	21
Totaal	56	129 (4)	185

De spreiding van de ongevallen over de gemeente is onderstaande afbeelding weergegeven. De kleur 'rood' geeft aan dat het om een ongeval met slachtoffers; in 'blauw' zijn de ongevallen met uitsluitend materiële schade aangegeven.



3.4 Stallingen

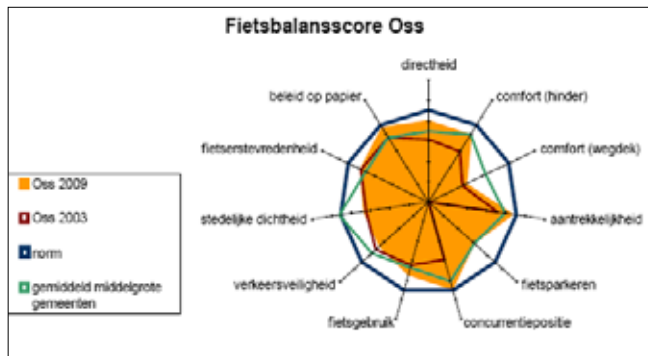
Iedere twee jaar onderzoekt de gemeente of er in het centrum van Oss voldoende stallingsplaatsen zijn. In mei 2010 is het meest recente onderzoek uitgevoerd. Uit dit onderzoek blijkt dat er in het centrum ongeveer 1.400 stallingsplaatsen voor fietsen zijn, een toename van 280 plaatsen ten opzichte van de situatie in oktober 2008. Het aantal stallingsplaatsen was op het drukste moment van de meting in mei (zaterdagmiddag) voldoende om aan de vraag te voldoen. Dit wil overigens niet zeggen dat op ieder moment van het jaar voldoende stallingsplaatsen aanwezig zullen zijn. Op piekmomenten kan er een tekort zijn. Ook is er in sommige delen van het centrum sprake van een overschot aan stallingsplaatsen, terwijl er in andere delen juist een tekort geconstateerd is.

Het percentage fietsen dat tijdens het onderzoek 'wild' gestald werd in het voetgangersgebied, is sterk afgenomen ten opzichte van de situatie in oktober 2008. Het betreft een daling van 28% naar 9%. Deze daling is enerzijds te verklaren door een toename van het aantal stallingsplaatsen en anderzijds door de wegsleepregeling die ingesteld is.



3.5 Fietsbalans

De resultaten van de Fietsbalans uit 2009 is weergegeven op bijgaande afbeelding. Naast de beoordeling van het fietsklimaat in 2009 (oranje vlak) is ook het oordeel over het Osse fietsklimaat van 2003 in de grafiek weergegeven (bruine lijn). Daarnaast zijn zichtbaar de normen (blauwe lijn) en de gemiddelde beoordeling van de in Fietsbalans-2 onderzochte middelgrote gemeenten (groene lijn).



De gemeente Oss voldeed in 2009 op de aspecten beleid op papier, concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en aantrekkelijkheid bijna aan de in de Fietsbalans gestelde norm. Twee andere aspecten, directheid en comfort (hinder), scoren bijna in de klasse 'goed'. Duidelijk voor verbetering vatbaar waren in 2009 vooral comfort (wegdek) en de fietsparkeervoorzieningen want beide aspecten scoren 'slecht'.

Ten opzichte van het gemiddelde van de in de tweede ronde Fietsbalans onderzochte middelgrote gemeenten valt vooral op dat de gemeente Oss duidelijk slechter scoort op comfort (wegdek), verkeersveiligheid en op stedelijke dichtheid. Er staan iets betere scores op zes andere aspecten tegenover. Anno 2009 ligt het fietsklimaat in Oss globaal gezien ongeveer op gelijk niveau met het gemiddelde van de onderzochte middelgrote gemeenten in Nederland.

Opvallend ten opzichte van 2003 zijn de duidelijke verbeteringen van de concurrentiepositie van de fiets, van de directheid en van het comfort (hinder). Fietsers rijden minder om, de doorstroming van het fietsverkeer is beter, de fietsverplaatsingen werden ook sneller ten opzichte van de auto en de kosten van het autoparkeren zijn toegenomen waardoor fietsgebruik meer financieel voordeel heeft. Niettemin geven de onderzoeksresultaten voor Oss ook aan dat het huidige hoofd fietsnetwerk nog niet compleet is, dat de gemiddelde wachttijd bij de verkeerslichten nog verder van de norm van de Ontwerpwijzer fietsverkeer verwijderd is geraakt en dat het percentage fietsers dat ontevreden is over de aanpak fietsdiefstal is toegenomen tot maar liefst 73%. Verder valt in 2003 de score voor het fietsparkeren op: in 2003 was geen onderzoek verricht naar de fietsstallingen in de gemeente.

4. Beleidsvisie

De voorloper van de Mobiliteitsvisie is het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoersplan (GVVP) uit 2002. De belangrijkste doelstellingen van dit plan waren het garanderen van de bereikbaarheid van Oss en het veiligstellen van de leefbaarheid in Oss. Het GVVP is in het afgelopen decennium de basis geweest van alle inspanningen die verricht zijn om het fietsgebruik te stimuleren. Om een extra impuls te geven aan deze stimulatie is in 2005 de Fietsnota opgesteld. De Fietsnota vormt een goede basis om de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie te kunnen behalen. Op onderdelen zal echter een verdere verdieping en intensivering nodig zijn.

In dit hoofdstuk wordt het beleid uit de Fietsnota kort beschreven. Vervolgens wordt beschreven welke doelstellingen de Mobiliteitsvisie nastreeft, zowel voor de fiets alsook voor onderdelen waar de fiets een belangrijke rol kan spelen. Door de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie te vergelijken met de Fietsnota kan bepaald worden op welke gebieden het beleid uit de Fietsnota uitgebreid en verder aangescherpt moet worden.

4.1 Fietsnota 2005

In de Fietsnota Oss uit 2005 is het beleid op het gebied van het fietsverkeer uitgewerkt. De gemeente Oss wil het fietsgebruik stimuleren en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeteren. Om dit te bereiken wil de gemeente de fietsinfrastructuur verbeteren door:

- het realiseren van directe en samenhangende routes;
- het verhogen van de verkeersveiligheid voor fietsers;
- het realiseren van comfortabele en aantrekkelijke routes.

In de Fietsnota is de indeling van het fietsnetwerk uit het GVVP met vier soorten verbindingen overgenomen: hoogwaardige regionale verbindingen, regionale verbindingen, singelstructuur en lokale verbindingen. Het aanpassen van de fietsinfrastructuur alleen wordt echter niet voldoende geacht om het fietsgebruik te stimuleren. Ook niet-infrastructurele aspecten moeten verbeterd worden door:

- het realiseren van voldoende kwalitatief goede en aantrekkelijke fietsstallingen;
- het realiseren van goede bewegwijzering;
- het verbeteren van de sociale veiligheid van fietsers; de aanpak van fietsendiefstal;
- het stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie.

4.2 Mobiliteitsvisie

De Mobiliteitsvisie geeft in hoofdlijnen het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Oss weer tot 2020. De visie wordt stapsgewijs uitgewerkt in de deelplannen 'Infrastructuur', 'Gedrag' en 'Organisatie'. Onderdeel van het deelplan 'Infrastructuur' is dit deelplan over de fiets. Het centrale doel van de mobiliteitsvisie is het in balans brengen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de gemeente Oss, nu en in de toekomst. Om deze balans te bereiken streeft de gemeente Oss naar een verschuiving in het gebruik van vervoerswijzen: een groter deel van de verplaatsingen moet plaats gaan vinden met de fiets of het openbaar vervoer. Dit is nodig om Oss bereikbaar en leefbaar te houden. De insteek hierbij is niet het ontmoedigen van de automobilist. De gemeente Oss wil de verschuiving juist bereiken door het gebruik van de fiets en openbaar vervoer te stimuleren. Deze vervoerswijzen moeten veilig en comfortabel zijn. En heel belangrijk, men moet snel op de plaats van bestemming kunnen komen.



Bereikbaarheid

De gemeente streeft naar een verschuiving in vervoerswijze. Deze verschuiving is nodig om de economisch belangrijke gebieden bereikbaar te houden. Korte verplaatsingen (tot ongeveer vijf kilometer) moeten daarom bij voorkeur per fiets of te voet afgelegd worden. Ook kan de fiets een belangrijke rol vervullen in de keten van de verplaatsing, met name bij het voor- en na transport bij het gebruik van openbaar vervoer. Dit betekent dat de routes naar openbaar vervoer haltes/station optimaal moeten zijn. Ook moeten er voldoende stallingsplaatsen zijn voor de fiets. De gemeente Oss streeft er naar om het aandeel van de fiets in de modal split te laten stijgen van 34% in 2006 naar 40% in 2020.

Veiligheid

Het verbeteren van de verkeersveiligheid moet gebeuren door de wegen in te richten volgens het principe van Duurzaam Veilig: een herkenbaar wegennet waarbij iedere weggebruiker weet wat van hem of haar verwacht wordt. Het inrichten van alle wegen volgens de richtlijnen moet ervoor zorgen dat er minder ongevallen plaats zullen vinden. De gemeente Oss wil het aantal verkeersslachtoffers tot nul terugbrengen. Iedere dode en gewonde in het verkeer is er immers één teveel. Het is waarschijnlijk een utopie om het aantal slachtoffers tot nul terug te brengen. Daarom wordt aangesloten bij de landelijke richtlijn ten aanzien van verkeersveiligheid. Concreet betekent dit dat het aantal letselslachtoffers in 2020 met 34% afgenomen moet zijn ten opzichte van het basisjaar 2002. In absolute aantallen geldt voor de gemeente Oss maximaal 120 letselslachtoffers in 2020. Verder wordt gestreefd naar een verbetering van het verkeersgedrag en de naleving van de verkeersregels in 2020 ten opzichte van de situatie in 2008. Dit laatste geldt uiteraard ook voor fietsers.

Leefbaarheid

Om de aantasting van luchtkwaliteit en de overlast ten gevolge van geluidhinder tegen te gaan, is het eveneens van belang dat voor meer verplaatsingen de fiets gebruikt wordt in plaats van de auto. Om te zorgen dat Oss een prettige en gezonde gemeente is om in te wonen, werken en recreëren is het van belang dat de negatieve effecten van het verkeer zo veel mogelijk tot een minimum beperkt worden. Voor een aantal aspecten zijn landelijk normen opgesteld. De gemeente Oss zal zich tot het uiterste inspannen deze normen tijdig te halen. Indien er aangepaste gemeentelijke normen worden vastgesteld gaan deze uiteraard gelden.

4.3 Doelstelling

De doelstellingen van het gemeentelijk fietsbeleid sluiten aan bij de doelstellingen uit de Mobiliteitsvisie Oss.

Om de balans tussen de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid te bereiken streeft de gemeente Oss naar een verschuiving in het gebruik van vervoerswijzen: een groter deel van de verplaatsingen moet plaats gaan vinden met de fiets of het openbaar vervoer. Korte verplaatsingen (tot ongeveer vijf kilometer) moeten bij voorkeur per fiets of te voet afgelegd worden. Het aandeel van de fiets in de modal split laten stijgen van 34% in 2006 naar 40% in 2020.

Een stijging van 34% naar 40% lijkt een kleine stijging, maar het effect voor de bereikbaarheid en leefbaarheid in Oss zal groot zijn. Er zullen forse inspanningen nodig zijn om deze streefkwiteit te behalen.

Routes

Ook in dit Deelplan Fiets zal de nadruk liggen op het stimuleren van het fietsgebruik. De basis hiervoor wordt gevormd door het aanbieden van (fiets)infrastructuur dat gekenmerkt wordt door:

- directe en samenhangende routes;
- verkeersveiligheid voor fietsers;
- comfortabele en aantrekkelijke routes.



De keuze voor het sterk inzetten op de fietsinfrastructuur wordt bevestigd door de resultaten van de Fietsbalans in 130 andere gemeenten. Uit de analyse van de Fietsersbond blijkt dat twee aspecten kenmerkend zijn voor een gemeente met een hoog fietsgebruik: een gunstige reistijdverhouding van de fiets ten opzichte van de auto (directe routes) en een lager ongevallenrisico (veilige routes). Maatregelen die de gemiddelde fietsverplaatsingsnelheid verhogen en/of die het fietsongevallenrisico verlagen, zullen dan

ook het meeste bijdragen aan het stimuleren van de fiets. Naast deze aspecten zijn overigens ook hoge autoparkeertarieven kenmerkend voor een hoog fietsgebruik.

Bij het creëren van een goede fietsinfrastructuur moet ook nadrukkelijk aandacht besteed worden aan het realiseren van goede bewegwijzering en het verbeteren van de sociale veiligheid van fietsers. De afgelopen jaren is overigens reeds veel geïnvesteerd in de bewegwijzering.

Stallingen

De routes vormen slechts één onderdeel van een verplaatsing. Om het fietsgebruik te stimuleren is niet alleen nodig dat er veilige en comfortabele routes zijn. Ook de beschikbaarheid van goede, gebruiksvriendelijke en diefstalveilige fietsparkeervoorzieningen is van groot belang. Op plaats van bestemming aangekomen moet een fiets veilig en dichtbij gestald kunnen worden.



Overig

De infrastructuur en de stallingen vormen de basis voor het stimuleren van het fietsgebruik. Een gemeente moet er voor zorgen dat mensen de mogelijkheid hebben om zich veilig en snel per fiets te verplaatsen. Daarnaast kan met aanvullende maatregelen een extra impuls gegeven worden. Het betreft onder meer:

- de aanpak van fietsdiefstal;
- het stimuleren en faciliteren van verkeerseducatie;
- het onderzoeken en toepassen van innovaties.

Neveneffecten

Een verschuiving van de auto naar de fiets kan overigens wel gevolgen hebben voor de verkeersveiligheid. Als in Nederland 10 procent van de autoritten tot 7,5 kilometer wordt vervangen door fietsritten zijn er landelijk 4 tot 8 doden en 500 extra verkeersgewonden te verwachten (onderzoek RIVM). Desondanks zal het netto gezondheidseffect positief uitpakken. De extra lichamelijke beweging is gunstig voor de volksgezondheid. Geschat wordt dat de ziektelast na 1 jaar is afgenomen met maximaal 1,3% wanneer iedereen een extra dag per week op de fiets stapt en een halfuur langer fietst. De gezondheidsbatens ten gevolge van minder geluid en luchtverontreiniging door het wegverkeer zijn relatief klein.

5. Uitwerking

Voor het stimuleren van het fietsgebruik is een fietsnetwerk met directe, samenhangende, verkeersveilige, comfortabele en aantrekkelijke routes noodzakelijk. Het fietsnetwerk uit de Fietsnota 2005 is daartoe kritisch onder de loep genomen. Dit heeft geresulteerd in een nieuw fietsnetwerk (zie bijgevoegde afbeelding). In het nieuwe fietsnetwerk is de nadruk gelegd op fijnmazigheid (meer lokale verbindingen) en hoogwaardigheid (meer hoogwaardige regionale verbindingen), als aanvulling op het fietsnetwerk uit de Fietsnota.

Naast de infrastructuur moet tevens zwaar ingezet worden op aanvullende maatregelen om de ambitieuze doelstelling van de groei van het fietsverkeer te kunnen realiseren (een groei van 34% naar 40% van aantal ritten).

5.1 Toekomstig netwerk

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

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

In dat netwerk worden de volgende routes onderscheiden (zie pagina 12 en 13):

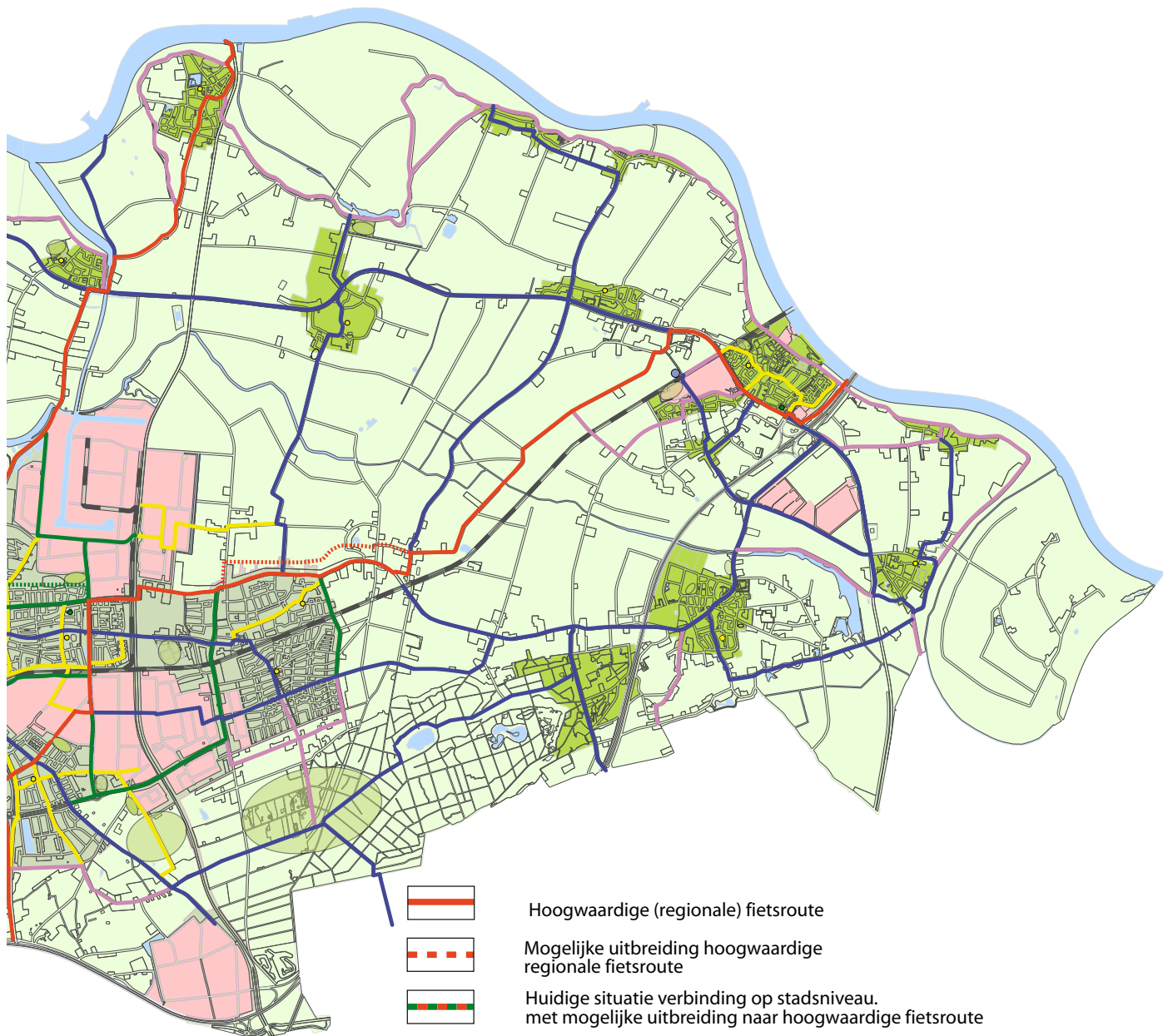
- Hoogwaardige regionale fietsroute:
De hoogwaardige regionale fietsroutes zijn de voorzieningen van de hoogste categorie. Eén van de nieuwe verbindingen betreft de Fietssnelweg tussen 's-Hertogenbosch en Oss, parallel aan het spoor. De paden zijn ruim opgezet, comfortabel, veilig en duidelijk herkenbaar. De kruisingen met gebiedsontsluitingswegen zijn voor de veiligheid van de fietsers en de doorstroming van het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg ongelijkvloers.
- Regionale fietsroute:
De regionale fietsroutes vormen de noodzakelijke verbindingen tussen stad en dorpen, en dorpen onderling. Ze zijn van voldoende breedte en bieden een optimale veiligheid. Het comfort is goed; de breedte en de overige voorzieningen kunnen minder zijn dan de hoogwaardige regionale verbindingen. De kruising met gebiedsontsluitingswegen zijn voor de veiligheid van de fietsers en de doorstroming van het verkeer op de gebiedsontsluitingsweg ongelijkvloers.



Fietsnetwerk 2020



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



Hoogwaardige (regionale) fietsroute



Mogelijke uitbreiding hoogwaardige regionale fietsroute



Huidige situatie verbinding op stadsniveau. met mogelijke uitbreiding naar hoogwaardige fietsroute



Regionale verbinding



Verbinding op stadsniveau



Mogelijke uitbreiding verbinding op stadsniveau



Recreatieve route



Lokale verbinding



Basis onderwijs



Voortgezet onderwijs



NS station



Bewaakte fietsenstalling



Recreatie / sport



Winkelcentrum

Als dat niet mogelijk is dan is de kruising geregeld door middel van verkeerslichten.

- **Verbinding op stadsniveau / lokaal niveau:**
De verbindingen op stadsniveau verbinden de wijken en buurten met alle publieksaantrekkende locaties. Het comfort is goed, de fietspaden zijn vrijliggend en de kruising met gebiedsontsluitingswegen is geregeld door middel van verkeerslichten.
- **Lokale verbinding:**
De lokale verbindingen zorgen voor de verbinding binnen de buurt of wijk. Het comfort is goed. Bij gebiedsontsluitingswegen bestaan de lokale verbindingen uit vrijliggende fietspaden. Indien dat niet mogelijk is, moet minimaal uitgegaan worden van aanliggende fietsstroken. Op erftoegangswegen maken fietsers in principe gebruik van de rijbaan, waarbij bij de inrichting van de weg, het comfort en de veiligheid van de fietser centraal staan. De kruising met gebiedsontsluitingswegen is geregeld met verkeerslichten of met voorrangskruisingen.
- **Toeristische routes:**
De toeristische routes zijn bedoeld voor toeristisch verkeer, maar utilitair verkeer kan er uiteraard ook gebruik van maken. Zo mogelijk zijn de routes



vrijliggend, of in ieder geval autoluw. Ze lopen uitsluitend over of naast erftoegangswegen. Kruisingen met gebiedsontsluitingswegen worden zoveel mogelijk vermeden, doch zijn in ieder geval geregeld.

5.2 Kenmerken

Het CROW heeft vijf hoofdeisen opgesteld waaraan een fietsnetwerk globaal moet voldoen om te komen tot een goed functionerend fietsroutenetwerk. In het fietsbeleid van de gemeente Oss worden deze eisen als basis gebruikt:

- Samenhang
- Directheid
- Aantrekkelijkheid
- Veiligheid
- Comfort

De hoofdeisen zijn uitgewerkt naar netwerk, wegvak en kruispuntniveau. Deze uitwerking is in de bijlage opgenomen. 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. De vijf hoofdeisen zijn vertaald naar de verschillende verbindingen die onderscheiden zijn in het fietsnetwerk.

De herkenbaarheid van fietspaden en fietsstroken wordt mede bepaald door de kleur en de structuur van de verharding. In principe moeten alle fietsstroken en vrijliggende fietspaden voorzien zijn van een gesloten verharding van asfalt. Daar waar dit om externe redenen niet mogelijk of contractueel niet toegestaan is, wordt open verharding toegepast. De kleur van de verharding van vrijliggende fietspaden is altijd zwart, uitgezonderd dat deel dat op een kruisingsvlak binnen de bebouwde kom ligt, daar is de verharding rood. Aanliggende fietsstroken binnen de bebouwde kom zijn voorzien van rood asfalt. Buiten de bebouwde kom wordt geen rood asfalt toegepast.

Door de specifieke kenmerken van bedrijventerreinen (de aanwezigheid van grote voertuigen en relatief hoge snelheden van het verkeer) is het gewenst om speciale aandacht te besteden aan de veiligheid van fietsers op bedrijventerreinen. Hiertoe is een afzonderlijke notitie opgesteld, 'Fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen' (zie bijlage III). In deze notitie wordt gesteld dat bij gebiedsontsluitingswegen en wegen met een soortgelijke inrichting en gebruik vrijliggende fietspaden gewenst zijn. Daarnaast krijgen alle wegen met een breedte van meer dan 5,1 meter bij voorkeur minimaal fietssuggestiestroken.

5.3 Stallingen

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

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

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



5.4 Aanpak fietsdiefstal

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



5.5 verkeerseducatie

De verkeerseducatie (ook ten aanzien van de fiets) maakt onderdeel uit van het Deelplan Gedrag.

5.6 Innovaties

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

5.7 Uitvoeringsprogramma

De maatregelen om het fietsgebruik te verbeteren zijn in dit Deelplan Fiets op hoofdlijnen beschreven. In een uitvoeringsprogramma zullen de maatregelen verder uitgewerkt en geprioriteerd moeten worden.

BIJLAGE I

Vijf hoofdeisen van een fietsnetwerk

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.

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.

BIJLAGE II Voorzieningen

Hoogwaardige regionale verbindingen (rood)

Hoogwaardige regionale verbindingen zijn routes voortkomend uit het Fietspadennet GGA regio 's-Hertogenbosch, aangevuld met de routes bestemd als fietsstraat (de noord-zuid en oost-west verbinding). In de onderstaande tabellen zijn de belangrijkste uitvoeringseisen voor wegvakken en kruispunten van hoogwaardige regionale verbindingen.

Wegvakken

Hoogwaardige regionale verbinding		Uitvoeringsregels
BUBEKO	Type	- tweerichtingenpad - solitair
	Breedte	- 4.50m.
	Verharding	- asfalt (evt. beton)
	Kleur	- zwart
	Verlichting	- op GOW én ETW
BIBEKO	Type	- tweerichtingenpad - solitair
	Breedte	- 4.50m.
	Verharding	- asfalt (evt. beton)
	Kleur	- zwart (m.u.v. kruispunten)
	Verlichting	- op GOW én ETW

Door het toelaten van bromfietzers op het fietspad ontstaan veel inhaalmanoeuvres die ongevallen tot gevolg kunnen hebben. De hoge snelheid van bromfietzers is daarbij een belangrijke oorzaak. Binnen de bebouwde kom moeten bromfietzers daarom gebruik maken van de rijbaan. Ook buiten de kom is dit het geval wanneer de snelheid 60km/uur (verblijfsgebied) bedraagt. Bij hogere snelheden van het gemotoriseerd verkeer moet de bromfietser gebruik maken van het fietspad.

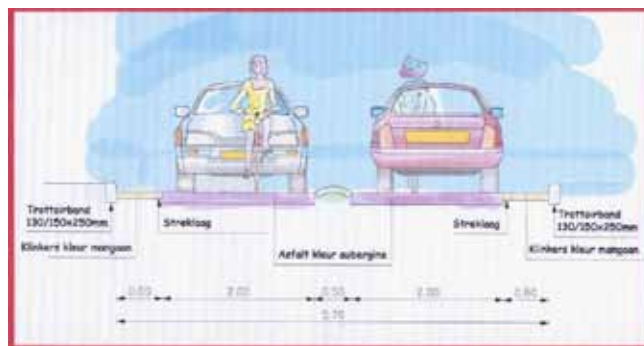
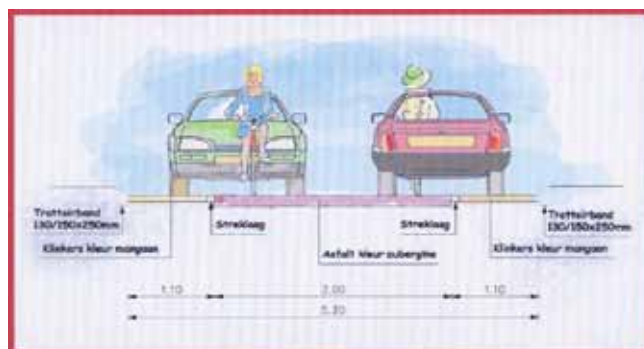
Kruispunten

Hoogwaardige regionale verbinding		Uitvoeringsregels
BUBEKO	Stroomweg-GOW	- Ongelijkvloers
	GOW-GOW	- Rotonde - VRI
	GOW-ETW	- Rotonde - Voorrangskruispunt
	ETW-ETW	- Kruispuntplateau
BIBEKO	GOW-GOW	- Rotonde - VRI
	GOW-ETW	- Rotonde - Voorrangskruispunt
	ETW-ETW	- Kruispuntplateau

Op solitaire routes verdient het de voorkeur dat fietsers, uit oogpunt van comfort en directheid, voorrang hebben op het kruisende verkeer. Op solitaire paden buiten de bebouwde kom is dit echter zelden te realiseren.

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. 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.



Regionale verbindingen (blauw) en singelstructuur (groen)

Routes die opgenomen zijn in het primaire netwerk van de Provincie Noord-Brabant behoren tot het niveau regionale verbindingen. De provincie stelt nauwelijks concrete eisen aan routes die tot dit niveau behoren. Aan de hand van intensiteitscriteria wordt bepaald of een route in aanmerking komt voor provinciale subsidie. In deze nota zijn fietsintensiteiten niet bepalend in de hiërarchie van het fietsnetwerk. Hierover zijn te weinig gegevens beschikbaar.

Wegvakken

Regionale verbinding	Uitvoeringsregels	
BUBEKO	Type	- GOW vrijliggend - ETW op rijbaan
	Breedte	- eenrichting 2.50 m. - tweerichting 3.50 m.
	Verharding	- asfalt (evt. beton)
	Kleur	- zwart
	Verlichting	- op GOW én ETW
BIBEKO	Type	- GOW vrijliggend - ETW minimaal suggestiestroken*
	Breedte	- eenrichting 2.50 m. - tweerichting 3.50 m. - suggestiestrook min. 1.00 m.
	Verharding	- asfalt (evt. beton)
	Kleur	- zwart (m.u.v. kruispunten)
	Verlichting	- op GOW én ETW

* Fietsstrook / Suggestiestrook: dit is niet het zelfde.

Een fietsstrook heeft een juridische status. Er is een verkeersbesluit voor nodig. Een fietsstrook kenmerkt zich door een fietssymbool dat op het wegdek is aangebracht en heeft een 1-1 markering of een doorgetrokken lijn. Op de fietsstrook mag niet worden geparkeerd. Een suggestiestrook heeft géén juridische status. Er is geen verkeersbesluit voor nodig. Een suggestiestrook heeft geen fietssymbool en heeft een 1-1 markering. Op de suggestiestrook mag gewoon worden geparkeerd.

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 gemotoriseerd verkeer door fietsers als onveilig wordt ervaren, bieden intensiteitbeperkende maatregelen (verkeerscirculatie) uitkomst.

Kruispunten

Regionale verbinding	Uitvoeringsregels	
BUBEKO	Stroomweg-GOW	- ongelijkvloers
	GOW-GOW	- Rotonde - VRI
	GOW-ETW	- Rotonde - Voorrangskruispunt
	ETW-ETW	- Kruispuntplateau
BIBEKO	GOW-GOW	- Rotonde - VRI
	GOW-ETW	- Rotonde - Voorrangskruispunt
	ETW-ETW	- Kruispunt

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.

Wegvakken

Lokale verbinding	Uitvoeringsregels	
BIBEKO	Type	- GOW min. Fietsstroken - ETW op rijbaan
	Breedte	- fietsstroken min. 1.50 m.
	Verharding	- GOW asfalt (evt. beton) - ETW bij voorkeur asfalt
	Kleur	- zwart - rood bij aanliggend en kruispunten
	Verlichting	- op GOW én ETW

Een Duurzaam Veilig inrichting van verblijfsgebieden richt zich op een gemengde afwikkeling van het verkeer, waardoor fietsvoorzieningen niet altijd nodig of zelfs wenselijk zijn. Een voorwaarde daarbij is dat maatregelen op erftoegangswegen de snelheid en intensiteit van het gemotoriseerd verkeer beperken en dat onoverzichtelijke situaties voorkomen worden.

Onderdeel	Voorstel	
BIBEKO	GOW-GOW	- Rotonde - VRI
	GOW-ETW	- Rotonde - Voorrangskruispunt
	ETW-ETW	- Kruispuntplateau - 30 km/uur maatregelen

BIJLAGE III

Fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen

**FIETSVORZIENINGEN
OP BEDRIJVENTEREINEN**

GEMEENTE OSS

Project

Fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen

Opdrachtgever

Gemeente Oss

Postbus 5

5340 BA OSS

Contactpersoon

de heer J. Holl

de heer H. Schipper

Projectnummer

ZOM0805500

Projectfase

Onderzoek & advies

Type rapport

Advies

Aantal bladzijden

18

Aantal bijlagen

6

Aantal tekeningen

-

Datum

25 mei 2010

Status

Concept

Versie

D

Auteur

Stefan van Lith

Acc. intern door

Maarten de Lange

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	2
1.1.	Aanleiding	2
1.2.	Doelstelling	2
1.3.	Aanpak	2
1.4.	Leeswijzer	3
2.	Beleid en richtlijnen	4
2.1.	Beleid	4
2.1.1.	Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP)	4
2.1.2.	Mobiliteitsvisie Oss	4
2.1.3.	Fietsnota Oss	4
2.2.	Richtlijnen	5
2.2.1.	Fietsers binnen het principe Duurzaam Veilig	5
2.2.2.	Duurzaam veilige inrichting van bedrijventerreinen	5
2.3.	Type fietsvoorzieningen	6
2.3.1.	Fietspad	6
2.3.2.	Fietsstrook	6
2.3.3.	Suggestiestroken	6
3.	Inventarisatie	7
3.1.	Algemeen	7
3.2.	Wegcategorie	7
3.3.	Fietsnetwerk	7
3.4.	Intensiteiten	7
3.5.	Weginrichting	8
3.6.	Ongevallen	8
3.7.	Fietsvoorzieningen	9
4.	Criteria	10
4.1.	Algemeen	10
4.2.	Afweging	10
5.	Uitvoeringsplan	13
5.1.	Algemeen	13
5.2.	Type voorziening	13
5.3.	Volgorde uitvoering	13
Bijlage A	Overzicht kenmerken wegen	
Bijlage B	Fotorapportage	
Bijlage C	Wegcategorisering GVVP	
Bijlage D	Fietsnetwerk Fietsnota	
Bijlage E	Ongevallen	
Bijlage F	Maatregelenplan	

1. Inleiding

1.1. Aanleiding

Bedrijventerreinen hebben over het algemeen te maken met een ruime opzet van de wegenstructuur, ruime kruispunten, brede stroken asfalt en lange rechtstanden. Deze kenmerken komen voort uit de functie van de wegen voor de aanwezige bedrijven en het gebruik door grote voertuigen. Het profiel op veel bedrijventerreinen nodigt echter ook uit tot hoge snelheden (van met name het autoverkeer) en het biedt ruimte aan activiteiten, zoals laden en lossen, en parkeren.

Op bedrijventerreinen vormen de fietsers een kwetsbare groep. Dit komt hoofdzakelijk door enerzijds de aanwezigheid van grote voertuigen en relatief hoge snelheden van het verkeer en anderzijds het vaak ontbreken van speciale voorzieningen voor fietsers. Bij enkele wegen op bedrijventerreinen zijn in het verleden vrijliggende fietspaden aangelegd. Op de meeste wegen moeten fietsers echter gebruik maken van de rijbaan (soms voorzien van suggestiestroken).

1.2. Doelstelling

Om de veiligheid voor fietsers op bedrijventerreinen te verbeteren (en daarmee het gebruik van de fiets als vervoermiddel te stimuleren) bestaat bij de gemeente Oss behoefte aan inzicht over de gewenste fietsvoorzieningen op de bedrijventerreinen: waar zijn welke fietsvoorzieningen gewenst dan wel noodzakelijk? Hierbij wordt onderscheid gemaakt naar vrijliggende fietspaden, fietsstroken en suggestiestroken. Het is namelijk niet mogelijk en wenselijk bij iedere weg vrijliggende fietspaden aan te leggen. Op basis van vooraf vast te stellen criteria kan objectief bepaald worden waar welke voorziening moet komen.

1.3. Aanpak

Om te kunnen komen tot een overzicht met de wenselijke dan wel noodzakelijke fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen worden de volgende stappen doorlopen:

1. Analyse beleid en richtlijnen

Het gemeentelijk beleid op het gebied van mobiliteit in het algemeen en fietsverkeer in het bijzonder wordt geïnterpreteerd en geanalyseerd. Het vigerend beleid ligt vast in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan Oss (GVVP) uit 2002 en de Fietsnota Oss uit 2005. Uit deze beleidsplannen zijn de relevante doelstellingen en uitgangspunten verzameld. Daarnaast zijn de doelstellingen en uitgangspunten uit de nieuwe Mobiliteitsvisie in beeld gebracht, die betrekking hebben op voorzieningen voor fietsers.

Verder is ingezoomd op de landelijke richtlijnen van het CROW. De inventarisatie en analyse van deze richtlijnen richt zich zowel op richtlijnen voor fietsvoorzieningen als op richtlijnen voor de inrichting van bedrijventerreinen.

2. Inventarisatie

Van alle wegen op de bedrijventerreinen in de gemeente Oss is een beschrijving gegeven. Van deze wegen worden de volgende kenmerken beschreven:

- functie van de weg (wegcategorie);
- type verbinding in fietsnetwerk;
- intensiteit;
- weginrichting;
- ongevallen;
- fietsvoorzieningen.

3. Opstellen criteria

Om te kunnen bepalen waar welke fietsvoorzieningen gewenst zijn, zijn criteria vastgesteld. Op basis van deze criteria kan een afweging gemaakt worden. Het beleid en de richtlijnen vormen de kaders waarbinnen keuzes gemaakt worden. Criteria hebben verder betrekking op de kenmerken van de wegen: functie, inrichting en gebruik. De criteria zijn in overleg met de afdelingen SRO en BOR van de gemeente Oss vastgesteld.

4. Uitvoeringsplan

Aan de hand van de criteria kan vervolgens per weg aangegeven worden welke fietsvoorziening gewenst is en welke aanpassingen hiervoor nodig zijn. In de volgorde van aanpak van de wegen wordt een prioritering voorgesteld.

1.4. Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt een beschrijving gegeven van het van toepassing zijnde beleid en richtlijnen, specifiek gericht op fietsers en de inrichting van bedrijventerreinen. Hoofdstuk 3 geeft de resultaten weer van de inventarisatie. Van alle wegen op bedrijventerreinen in de gemeente Oss zijn alle relevante kenmerken beschreven. De kenmerken worden in hoofdstuk 4 gebruikt om te bepalen welke fietsvoorzieningen onder welke voorwaarden wenselijk dan wel noodzakelijk zijn. In hoofdstuk 5 wordt ten slotte aangegeven wat de resultaten van hoofdstuk 4 betekenen voor de wegen op bedrijventerreinen in de gemeente Oss: waar zou wat aangepast moeten worden?

2. Beleid en richtlijnen

2.1. Beleid

Het gemeentelijk beleid op het gebied van mobiliteit in het algemeen en fietsverkeer in het bijzonder vormt het uitgangspunt. Het vigerend beleid ligt vast in het Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan Oss (GVVP) uit 2002 en de Fietsnota Oss uit 2005. Daarnaast ontwikkelt de gemeente Oss nieuw beleid in de Mobiliteitsvisie Oss.

2.1.1. Gemeentelijk Verkeer- en Vervoersplan (GVVP)

Het huidige beleid van de gemeente Oss op het gebied van verkeer en vervoer is vastgelegd in het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan (GVVP). Dit plan is vastgesteld in oktober 2002. De doelstellingen in het GVVP zijn tweeledig:

- Garanderen van de bereikbaarheid van Oss: De gemeente wil de bereikbaarheid van Oss garanderen, in principe voor alle vormen van vervoer. De bereikbaarheid is voor verschillende gebieden in Oss verschillend te definiëren.
- Veiligstellen van de leefbaarheid in Oss: Verbetering van de leefbaarheid is primair gericht op gebieden waar mensen wonen en verblijven.

In het GVVP is voor beide doelstellingen een verfijning aangebracht met twee ingangen: de verschillende vervoerswijzen die voor Oss een rol spelen en de verschillende functionele gebieden binnen Oss (zoals centrum, bedrijventerreinen en kernen). Confrontatie van beide indelingen met elkaar levert de mogelijkheid om beleid op maat te leveren.

In het GVVP is een toekomstbeeld opgenomen van de verkeersstructuur in 2010. In dit toekomstbeeld is vastgelegd welke functies de wegen in de gemeente Oss (moeten) hebben: stroomweg, gebiedsontsluitingsweg of erftoegangsweg. Voor het fietsverkeer is in het GVVP de toekomstige hoofd fietsstructuur weergegeven. Het fietsnetwerk bestaat uit hoogwaardige regionale verbindingen, regionale verbindingen, ringstructuur singels en lokale verbindingen.

2.1.2. Mobiliteitsvisie Oss

De gemeente Oss heeft in 2009 een nieuwe visie op mobiliteit vastgelegd in de Mobiliteitsvisie Oss. De mobiliteitsvisie geeft in hoofdlijnen het verkeers- en vervoerbeleid van de gemeente Oss weer tot 2020. De visie zal nog verder uitgewerkt worden in deelplannen. Het centrale doel van de mobiliteitsvisie is het in balans brengen van de bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de gemeente Oss, nu en in de toekomst. Om deze balans te bereiken streeft de gemeente Oss naar een verschuiving in het gebruik van vervoerswijzen: een groter deel van de verplaatsingen moet plaats gaan vinden met de fiets of het openbaar vervoer.

De mobiliteitsvisie wordt verder uitgewerkt in drie deelplannen: infrastructuur, gedrag en organisatie. In het deelplan dat handelt over infrastructuur zal de huidige indeling van wegen naar functie (stroomweg, gebiedsontsluitingsweg en erftoegangsweg) geëvalueerd worden. Dit kan er mogelijk toe leiden dat sommige wegen in de toekomst een andere functie krijgen. Ook is het mogelijk dat bijvoorbeeld wegen en fietsvoorzieningen andere kenmerken krijgen. Het deelplan over infrastructuur wordt in 2010 vastgesteld.

2.1.3. Fietsnota Oss

In de Fietsnota Oss uit 2005 is het beleid op het gebied van het fietsverkeer uitgewerkt. De gemeente Oss wil het fietsgebruik stimuleren en de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto verbeteren. In de Fietsnota is de indeling van het fietsnetwerk uit het GVVP met

vier soorten verbindingen overgenomen: hoogwaardige regionale verbindingen, regionale verbindingen, singelstructuur en lokale verbindingen. Regionale verbindingen en de singelstructuur hebben vrijliggende fietspaden indien de verbinding aan een gebiedsontsluitingsweg ligt. Op een erftoegangsweg kan de fietser op de rijbaan. Wel dient volgens de Fietsnota een suggestiestrook van minimaal 1 meter breed aanwezig te zijn.

2.2. Richtlijnen

Landelijk zijn door het CROW richtlijnen opgesteld voor de inrichting van wegen. In deze notitie wordt specifiek ingegaan op de richtlijnen voor fietsvoorzieningen en de richtlijnen voor de inrichting van bedrijventerreinen.

2.2.1. *Fietsers binnen het principe Duurzaam Veilig*

In de richtlijnen van het CROW wordt gesteld dat door het verschil in massa en snelheid tussen het gemotoriseerd verkeer en fietsers op gebiedsontsluitingswegen specifieke fietsvoorzieningen aangebracht moeten worden. Een vrijliggend fietspad verdient hierbij veelal de voorkeur. Een dergelijke voorziening moet in elk geval worden toegepast bij een intensiteit van meer dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal, en/of op 70 km/h-wegen en/of op langs wegen met 2x2 rijstroken. Als voorzien is in een parallelweg, zijn vrijliggende fietspaden niet nodig. Het fietsverkeer kan dan over de parallelweg worden afgewikkeld. Als het vanwege beperkte ruimte niet mogelijk is vrijliggende fietspaden (of parallelwegen) te realiseren, kan op 50 km/h-wegen met een intensiteit van minder dan 6.000 mvt/etm worden volstaan met een - voldoende brede - fietsstrook.

Op erftoegangswegen mengen fietsers zich in principe tussen het overige verkeer. Alleen waar het belangrijke fietsroutes betreft, zijn uitzonderingen mogelijk. In dergelijke gevallen kan met markering een lichte vorm van scheiding aangebracht worden (suggestiestroken).

In 2006 is door het CROW de publicatie 'Ontwerpwijzer fietsverkeer' uitgebracht. Deze publicatie bevat de stappen om te komen tot een fietsvriendelijke infrastructuur. Fietsvriendelijke infrastructuur is infrastructuur die directe en comfortabele verplaatsingen per fiets mogelijk maakt in een aantrekkelijke en veilige verkeersomgeving.

2.2.2. *Duurzaam veilige inrichting van bedrijventerreinen*

Voor de duurzaam veilige inrichting van bedrijventerreinen zijn door het CROW geen speciale richtlijnen opgesteld. In 2003 is de publicatie 'Leidraad duurzaam veilige inrichting van bedrijventerreinen' verschenen. Deze publicatie is bedoeld als handleiding voor het duurzaam veilig inrichten van bedrijventerreinen. In de publicatie wordt gesteld dat met name langs gebiedsontsluitingswegen voorzieningen nodig zijn voor fietsers. Deze voorzieningen bestaan bij voorkeur uit vrijliggende fietspaden. Bij ruimtegebrek of zeer weinig fietsers zou volstaan kunnen worden met fietsstroken.

In 2005 heeft het CROW de publicatie 'Verkeersveiligheidspalet voor vracht- en bestelverkeer; maatregelen voor overheden ter verbetering van de verkeersveiligheid van het goederenvervoer over de weg' uitgebracht. In deze publicatie wordt geen speciale aandacht besteed aan de veiligheid voor het fietsverkeer, met uitzondering van fietsers op rotondes.

2.3. Type fietsvoorzieningen

Voor fietsers worden verschillende type fietsvoorzieningen onderscheiden. Aan de hand van beleid, richtlijnen en wetgeving kunnen aan deze fietsvoorzieningen ondergenoemde kenmerken toegekend worden.

2.3.1. *Fietspad*

Een fietspad dat aangeduid is als verplicht fietspad, mag gebruikt worden door fietsers, snorfietsers en eventueel voetgangers. Indien bromfietsers toegelaten moeten worden op het pad, moet het pad de status van fiets/bromfietspad krijgen. Een onverplicht fietspad mag alleen door snorfietsen gebruikt worden met uitgeschakelde motor.

Een fietspad kan vrijliggend, aanliggend of solitair zijn. Bij een aanliggend fietspad dient een fysieke scheiding tussen de rijbaan het fietspad aanwezig te zijn (in de vorm van een hoogteverschil of een band).

Een fietspad heeft bij eenrichtingsverkeer op het pad volgens de richtlijnen van het CROW een minimale breedte van 1,75 meter. De gewenste breedte bedraagt minimaal 2,50 meter. Een fietspad dat in twee richtingen bereden wordt, heeft een minimale breedte van 3,00 meter. De gewenste breedte bedraagt minimaal 3,50 meter. De verharding van een fietspad is volgens de richtlijnen van het CROW bij voorkeur rood. Al deze kenmerken zijn vastgelegd in het ASVV 2004 en zijn van toepassing op fietspaden binnen de bebouwde kom.

2.3.2. *Fietsstrook*

Een fietsstrook is een door doorgetrokken of onderbroken strepen gemarkeerd gedeelte van de rijbaan waarop afbeeldingen van een fiets zijn aangebracht. Een fietsstrook heeft bij voorkeur een rood oppervlak (conform de richtlijnen voor de bebakening en markering van wegen). Bij een onderbroken streep mogen overige bestuurders op de fietsstrook komen, mits zij de fietser en bestuurder van een gehandicapt voertuig niet hinderen dan wel in gevaar brengen. Bij een doorgetrokken streep mogen andere bestuurders dan fietsers en bestuurders van een gehandicapt voertuig de fietsstrook met doorgetrokken strepen niet gebruiken. Bromfietsers mogen bij een onderbroken streep net als alle andere bestuurders van de fietsstrook zonnodig gebruik maken, mits zij de fietsers niet hinderen of in gevaar brengen. Verder mag een bestuurder zijn voertuig niet laten stilstaan op een fietsstrook of op de rijbaan langs een fietsstrook. De breedte van een fietsstrook bedraagt volgens het ASVV 2004 van het CROW minimaal 1,50 meter. De gewenste breedte van een fietsstrook is 2,00 meter.

2.3.3. *Suggestiestroken*

Een fietsuggestiestrook is een door een onderbroken streep afgescheiden weggedeelte van de rijbaan zonder afbeeldingen van de fiets. Deze stroken hebben derhalve geen officiële status (ook niet bij een rood oppervlak) en houden dus ook geen stop- en parkeerverbod in. Ook zijn hier geen regels ten aanzien van het gebruik van toepassing. Conform het ASVV 2004 van het CROW is de breedte van een suggestiestrook binnen de bebouwde kom minimaal 1,00 meter. De gewenste breedte is volgens het ASVV minimaal 1,75 meter. De breedte van een suggestiestrook is afhankelijk van de totale wegbreedte.

3. Inventarisatie

3.1. Algemeen

Alle wegen op de bedrijventerreinen in de gemeente Oss zijn geïventariseerd. Op basis van de kenmerken van deze wegen zal bepaald worden welke voorzieningen voor fietsers wenselijk dan wel noodzakelijk zijn.

Per weg worden de volgende kenmerken onderscheiden:

- functie van de weg (wegcategorie);
- type verbinding in fietsnetwerk;
- intensiteit (fiets en motorvoertuigen);
- weginrichting;
- ongevallen;
- fietsvoorzieningen.

Als bijlage is een overzicht opgenomen met alle wegen op de bedrijventerreinen in de gemeente Oss (bijlage A). Tevens is van iedere weg een foto opgenomen (bijlage B). Voor iedere weg zijn in bijlage A de bovengenoemde kenmerken beschreven. Onderstaand wordt een korte toelichting gegeven op de onderzochte kenmerken.

3.2. Wegcategorie

Voor het bepalen van de functie van de wegen wordt de wegategorisering in het GVVP Oss als uitgangspunt genomen. In het GVVP is het toekomstbeeld voor 2010 vastgelegd, waarbij het wegennet onderverdeeld is naar stroomwegen, gebiedsontsluitingswegen en erftoegangswegen (zie bijlage C).

De wegingdeling uit het GVVP betreft een toekomstbeeld dat in 2002 vastgesteld is. Niet alle wegen in de gemeente Oss hebben de inrichting en maximumsnelheid die bij de wegcategorie hoort. Zo is het mogelijk dat erftoegangswegen op dit moment nog een maximumsnelheid hebben van 50 km/h. Bij de uitwerking van de Mobiliteitsvisie Oss worden de functies van de wegen opnieuw beoordeeld en mogelijk aangepast.

3.3. Fietsnetwerk

In de Fietsnota Oss is het gewenste fietsnetwerk weergegeven (zie bijlage D). Een aantal straten op bedrijventerreinen heeft in het fietsnetwerk een specifieke functie: hoogwaardige regionale verbinding, regionale verbinding, ringstructuur singels of lokale verbinding.

3.4. Intensiteiten

Van de wegen op de bedrijventerreinen zijn - vooralsnog - geen tellingen beschikbaar die de intensiteiten van het gemotoriseerd verkeer weergeven. De enige informatie die beschikbaar is, komt uit het verkeersmodel. In het verkeersmodel is voor het basisjaar 2006 voor een aantal wegen in de gemeente de etmaalintensiteit aangegeven. De uitdraai van het verkeersmodel geeft geen informatie over het gebruik door vrachtverkeer.

Van een aantal wegen is het gebruik door fietsers wel bekend. In 2006 is op een groot aantal wegen in de gemeente Oss een fietstelling verricht. Het betreft voornamelijk de belangrijke

fietsverbindingen. Ook op een aantal wegen op bedrijventerrein is geteld. Daarnaast is in 2008 een fietstelling verricht op de Kanaalstraat en de Maaskade.

3.5. Weginrichting

Van alle wegen is de wegingdeling vastgelegd. De kenmerken die onderscheiden worden, zijn berm, voetpad, rijbaan, fietspad, fietsstrook en parkeerplaatsen. Daarnaast is voor iedere weg aangegeven of sprake is van een rijrichtingscheiding. Verder is per weg het type verharding aangegeven: asfalt of elementen.

3.6. Ongevallen

Met behulp van het programma Viastat is een ongevalanalyse uitgevoerd. In de periode 2004-2008 zijn op de bedrijventerreinen in de gemeente Oss in totaal 19 ongevallen gebeurd waar fietsers bij betrokken waren. In slechts twee gevallen was er sprake van 'uitsluitend materiële schade (ums)'. Dit betekent dat in de overige 17 gevallen slachtoffers zijn gevallen. In één geval ging het zelfs om een dodelijk slachtoffer: een fietser op het kruispunt Friezenweg - Etruskenweg is later overleden aan zijn verwondingen (2008). Van de 19 ongevallen vonden er 13 op een kruispunt plaats.

Jaar		Locatie
2004	Kruispunt	Machareneweg - Maaskade - Machareneweg
2006	Kruispunt	Machareneweg - Maaskade - Machareneweg
2007	Kruispunt	IJsselstraat - Havenstraat - IJsselstraat - Havenstraat
2004	Wegvak	Molenstraat
2004	Kruispunt	Parallelweg - Kantsingel - Parallelweg - Kantsingel
2004	Kruispunt	Hartog Hartogsingel - Graafsebaan - Julianasingel - Graafsebaan
2005	Wegvak	Gasstraat Oost
2005	Kruispunt	Parallelweg - Kantsingel - Parallelweg - Kantsingel
2005	Kruispunt	Oude Molenstraat - Molenstraat - Molenstraat
2004	Wegvak	Gasstraat
2004	Wegvak	Kantsingel
2008	Kruispunt	Friezenweg - Friezenweg - Etruskenweg
2006	Kruispunt	Friezenweg - Galliersweg - Galliersweg
2006	Kruispunt	Hartog Hartogsingel - Galliersweg - Hartog Hartogsingel - Galliersweg
2006	Kruispunt	Parallelweg - Kantsingel - Parallelweg - Kantsingel
2007	Kruispunt	Hartog Hartogsingel - Saksenweg - Hartog Hartogsingel - Saksenweg
2005	Wegvak	Euterpelaan
2008	Wegvak	Dr Saal v Zwanenbergsingel
2007	Wegvak	Euterpelaan

Tabel 3.1 Ongevallen

Als bijlage E zijn van alle geregistreerde ongevallen de kenmerken opgenomen. Op basis van een locatiebezoek is voor iedere locatie beoordeeld of het ongeval (mogelijk) te wijten is aan de inrichting van de weg of het kruispunt. In bijlage E is voor deze locaties aangegeven wat de vermoedelijke oorzaak was van het ongeval en welke maatregelen eventueel genomen kunnen worden om de kans op een soortgelijk ongeval in de toekomst af te laten nemen.

3.7. Fietsvoorzieningen

Sommige wegen zijn al voorzien van afzonderlijke voorzieningen voor fietsers. Het overzicht met reeds aanwezige fietsvoorzieningen wordt gebruikt om te bepalen of de gewenste dan wel noodzakelijke voorzieningen reeds aanwezig zijn.

4. Criteria

4.1. Algemeen

Om objectief te kunnen bepalen waar welke fietsvoorzieningen gewenst dan wel noodzakelijk zijn, moeten criteria vastgesteld worden. Op basis van deze criteria kan een afweging gemaakt worden. De criteria worden bepaald op basis van het beleid en de richtlijnen uit hoofdstuk 2 en de kenmerken van de wegen uit hoofdstuk 3.

4.2. Afweging

Voor de uniformiteit en herkenbaarheid is het gewenst wegen in te richten volgens het geldende beleid en de geldende richtlijnen. Dit sluit aan bij het basisprincipe van Duurzaam Veilig: een weggebruiker kan aan de inrichting van de weg zien wat van hem of haar verwacht wordt.

criterium 1: Wegcategorie

Voor wegen die gecategoriseerd zijn als gebiedsontsluitingsweg, geldt in principe als eis dat specifieke fietsvoorzieningen aangebracht moeten worden (door het verschil in massa en snelheid tussen het gemotoriseerd verkeer en fietsers). Een vrijliggend fietspad verdient hierbij de voorkeur, en moet in elk geval worden toegepast bij een intensiteit van meer dan 6.000 motorvoertuigen per etmaal. Op 50 km/h-wegen met een intensiteit van minder dan 6.000 mvt/etm kan worden volstaan met een - voldoende brede - fietsstrook.

Let op: Voor het wegennet van de gemeente Oss wordt bij de uitwerking van de Mobiliteitsvisie opnieuw naar de gekeken naar de wegategorisering. Dit kan leiden tot wijzigingen ten opzichte van de huidige categorisering.

criterium 2: Uniformiteit

Sommige wegen op bedrijventerreinen die gecategoriseerd zijn als erftoegangsweg, hebben wat betreft uiterlijk en gebruik een sterke gelijkenis met wegen in de omgeving die de functie hebben van gebiedsontsluitingsweg. Voor de weggebruiker is het verschil in functie niet zichtbaar. Voor de uniformiteit is het raadzaam de fietsvoorzieningen op gelijke wijze in te richten. Een voorbeeld van deze situatie is de westzijde van de Kanaalstraat (erftoegangsweg) t.o.v. de oostzijde (gebiedsontsluitingsweg).

criterium 3: Gemeentelijk fietsbeleid

Het gemeentelijk fietsbeleid is vastgelegd in de Fietsnota Oss 2005. In deze nota is gekozen voor een fietsroutenetwerk met vier soorten verbindingen: hoogwaardige regionale verbindingen, regionale verbindingen, singelstructuur en lokale verbindingen. Regionale verbindingen en de singelstructuur hebben vrijliggende fietspaden indien de verbinding aan een gebiedsontsluitingsweg ligt. Op een erftoegangsweg kan de fietser op de rijbaan. Wel dient een suggestiestrook van minimaal 1 meter breed aanwezig te zijn.

Op basis van de eerste drie criteria kan gesteld worden dat bij gebiedsontsluitingswegen en wegen met een soortgelijke inrichting en gebruik vrijliggende fietspaden gewenst zijn.

Naast het beleid en de richtlijnen kan het gebruik gehanteerd worden om te bepalen welke fietsvoorzieningen gewenst zijn. In de richtlijnen van Duurzaam Veilig wordt gesteld dat op erftoegangswegen fietsers zich in principe mengen tussen het overige verkeer. Alleen waar het belangrijke fietsroutes betreft, zijn uitzonderingen mogelijk: in dergelijke gevallen kan met markering een lichte vorm van scheiding aangebracht worden (suggestiestroken). Als dit uitgangspunt gevolgd wordt, zouden er op de andere wegen - dus naast de gebiedsontsluitingswegen en de fietsverbindingen uit de Fietsnota - geen fietsvoorzieningen nodig zijn op de bedrijventerreinen. Echter, gezien de specifieke situatie op bedrijventerreinen is het te rechtvaardigen dat van deze richtlijnen afgeweken wordt. Ook al is een weg op een bedrijventerrein aangewezen als erftoegangsweg, de kans dat het gemotoriseerd verkeer niet harder rijdt dan 30 km/h, is klein. Doordat rekening gehouden moet worden met zwaar verkeer dat moet kunnen manoeuvreren, is het niet mogelijk door de inrichting een snelheid van 30 km/h als natuurlijk te laten ervaren. Naast de vaak hogere snelheden is ook de aanwezigheid van relatief veel zwaar verkeer nadelig voor de veiligheid en comfort van de fietser.

criterium 4: Verkeersveiligheid

De verkeersonveiligheid van fietsers op een weg kan reden zijn om voor de fietsers aparte voorzieningen te creëren: fietspaden of fietsstroken. Een middel om de verkeersonveiligheid objectief te meten, is het uitvoeren van een ongevalanalyse. Als blijkt dat fietsers op een bepaalde weg relatief vaak bij een ongeval betrokken zijn, kan dat een reden zijn te kiezen voor een fietspad of fietsstrook.

criterium 5: Snelheden in combinatie met intensiteit vrachtverkeer

Het is mogelijk dat uit een ongevalanalyse niet alle gevaarlijke wegen voor fietsers naar voren komen. Er kan sprake zijn van veel bijna-ongevallen, waardoor de weg niet uit de analyse komt, maar wel gevaarlijk is. Voor fietsers kunnen hoge snelheden van het gemotoriseerd verkeer in combinatie met veel vrachtverkeer voor gevaarlijke situaties zorgen. Dit geldt zeker voor het gevoel van onveiligheid bij de fietser.

Bij wegen waar sprake is van een onveilige situatie voor fietsers, zijn maatregelen gewenst. Bij voorkeur wordt de snelheid van het gemotoriseerd verkeer verlaagd. Echter, gezien de functie en gebruik van wegen op bedrijventerreinen is dat vaak niet mogelijk.

Op onveilige wegen voor fietsers zijn vrijliggende fietspaden dan wel fietsstroken gewenst.

criterium 6: Intensiteit fietsers

De mate van gebruik van een weg door fietsers kan het aanbrengen van specifieke voorzieningen voor fietsers in de vorm van fietspaden of fietsstroken rechtvaardigen. Het moet daarbij echter wel gaan om grote aantallen fietsers. Als geen sprake is van een gevaarlijke situatie voor fietsers, is het aantal fietsers dat gebruik maakt van de weg minder relevant. Andersom kan een hoge intensiteit fietsers wel zorgen voor een hogere prioriteit bij het aanpakken van gevaarlijke wegen voor fietsers.

Bij hoge intensiteiten fietsverkeer zijn vrijliggende fietspaden dan wel fietsstroken gewenst. Verder kan gekeken worden naar het gebruik van de wegen door fietsers om te bepalen in welke volgorde fietsvoorzieningen aangebracht dienen te worden.

Aan de hand van de criteria 1 t/m 6 kan vastgesteld worden op welke wegen vrijliggende fietspaden dan wel fietsstroken gewenst zijn. Op de overige wegen kunnen fietsers gebruik maken van de rijbaan. Fietsers vormen zoals eerder gesteld een kwetsbare groep op bedrijventerreinen. Op brede wegen zonder specifieke fietsvoorzieningen kunnen fietsers zich onveilig voelen. Om overige weggebruikers te attenderen op de mogelijke aanwezigheid van fietsers, kunnen fietssuggestiestroken aangebracht worden. Door suggestiestroken wordt tevens de rijbaan visueel versmald en zullen bestuurders meer ruimte geven aan fietsers.

criterium 7: Wegbreedte

Alleen op wegen van voldoende breedte kunnen fietssuggestiestroken aangebracht worden. Uitgaande van de minimale breedte van een suggestiestrook van 1,00 meter en de benodigde ruimte voor een rijdende vrachtwagen van 3,10 meter, komen alle wegen met een minimale breedte van 5,10 meter in aanmerking voor het aanbrengen van suggestiestroken.

Gezien de kwetsbare positie van fietsers op bedrijventerreinen wordt voorgesteld alle wegen met een breedte van meer dan 5,1 meter minimaal te voorzien van fietssuggestiestroken.

5. Uitvoeringsplan

5.1. Algemeen

Aan de hand van de criteria wordt per weg bepaald welke fietsvoorziening gewenst is. De resultaten van deze beoordeling worden in dit hoofdstuk weergegeven. Zodra bekend is welke voorziening gewenst, kan vervolgens bepaald worden welke aanpassingen aan de bestaande wegen hiervoor nodig zijn. In de volgorde van aanpak van de wegen wordt een prioritering voorgesteld.

5.2. Type voorziening

Aan de hand van de criteria en afweging in hoofdstuk 4 kan gesteld worden dat alle wegen van de categorie gebiedsontsluitingsweg (of gelijkend), alsmede alle gevaarlijke wegen voor fietsers voorzien moeten worden van vrijliggende fietspaden. Indien vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn, kan voor fietsstroken gekozen worden. Op de overige wegen zijn suggestiestroken gewenst indien de wegbreedte 5,1 meter of meer bedraagt.

Als bijlage F is een overzicht opgenomen met alle wegen op bedrijventerreinen in de gemeente Oss. Per weg is aangegeven welke voorziening nu reeds aanwezig is en welke voorziening op basis van de criteria in hoofdstuk 4 gewenst is.

5.3. Volgorde uitvoering

5.3.1. *Vrijliggend fietspad*

Op de volgende wegen ontbreken volgens de criteria uit hoofdstuk 4 vrijliggende fietspaden:

- Gasstraat
- Parallelweg
- Piekenhoefstraat
- Havenstraat
- Kanaalstraat west
- Maaskade
- Merwedestraat
- Veluwemeer
- Maasstraat

Volgens het concept categoriseringsplan dat opgesteld is als uitwerking van de Mobiliteitsvisie Oss, krijgen de Merwedestraat, Veluwemeer en Maasstraat in de toekomst de functie van erftoegangsweg. Dit betekent dat bij deze wegen geen vrijliggende fietspaden nodig zijn. Op deze wegen moeten suggestiestroken aangebracht worden. De Gasstraat, Parallelweg (tussen Gasstraat en Kantsingel), Havenstraat, Kanaalstraat west en Maaskade zijn in het concept categoriseringsplan aangewezen als gebiedsontsluitingsweg. Dit betekent dat bij deze wegen in de toekomst wel vrijliggende fietspaden aangebracht moeten worden. Bij de Piekenhoefstraat wordt een geheel vrijliggend fietspad in twee richtingen aangelegd.

Voorgaande betekent dat op de volgende wegen vrijliggende fietspaden aangelegd moeten worden:

- Gasstraat
- Parallelweg (tussen Gasstraat en Kantsingel)
- Havenstraat
- Kanaalstraat west
- Maaskade

Daarnaast is bij de Zevenbergseweg over een gedeelte een aanliggend fietspad aanwezig. Bij voorkeur wordt dat gedeelte ook vrijliggend aangelegd.

De civieltechnische kosten voor het aanleggen van een vrijliggend fietspad in asfalt met een breedte van 2,5 meter en een lengte van 100 meter bedragen ongeveer € 20.000,00. Hierbij is niet voorzien in het eventueel verleggen van kabels en leidingen. De totale lengte van de wegen waar vrijliggende fietspaden aangebracht moeten worden, is ca. 4 km. De totale civieltechnische kosten bedragen derhalve ca. € 1.600.000,00 (excl. BTW).

5.3.2. *Suggestiestroken bij asfaltverharding*

Bij de wegen waar suggestiestroken gewenst zijn, kan voor het bepalen van het moment van uitvoering onderscheid gemaakt worden in wegen met asfaltverharding en wegen met elementenverharding. Op de wegen in asfalt kunnen met thermoplast markering de stroken aangebracht worden. Bij wegen met elementenverharding is het niet gewenst de suggestiestroken in markering uit te voeren.

Op de volgende asfaltwegen is het gewenst suggestiestroken in thermoplast aan te brengen:

Ruwaard

- Corellistraat
- Orlando di Lassostraat
- Palestrinastraat
- Rossinistraat
- Sweelinckstraat
- Willaertstraat

Landweer

- Frankenweg
- Aengelbertlaan deel 2
- Griekenweg

Danenhoef

- Angelenweg
- Batavenweg
- Galliersweg
- Gasstraat Oost
- Gotenweg
- Hunnenpad
- Tubantenweg
- Vikingenweg
- Saksenweg (zuid)
- Longobardenweg
- Alanenweg

Elzenburg

- Diezestraat
- Dommelstraat
- IJsselstraat west
- IJsselstraat oost
- Lekstraat
- Merwedestraat
- Nieuwe waterweg
- Reggestraat
- Rijnstraat
- Scheldestraat
- Spaanderstraat
- Vechtstraat
- Waalkade

De Geer

- Drontermeer
- Grevelingenmeer
- Ketelmeer
- Lauwersmeer
- Markermeer
- Randmeer
- Veersemeer
- Veluwemeer
- Vollenhovermeer

Vorstengrafdonk

- Docfalaan
- Hunebedstraat
- IJzerweg
- Keltenweg
- Menhirweg
- Paalgravenlaan
- Steenweg
- Vorstengrafdonk
- Zwaardweg

Ravenstein

- Korte stukken
- Het Kolkske
- De Verver
- Bulk
- De Hammen
- Langakker deel 2

Het Wargaren

- Maasstraat
- Wargaren

De kosten van het aanbrengen van suggestiestroken in thermoplast bedragen ca. € 4.00 per m¹. De totale lengte van de wegen waar suggestiestroken in thermoplast aangebracht moeten worden, bedraagt ca. 26 km. De totale kosten voor het aanbrengen van de suggestiestroken bedragen derhalve ca. € 208.000,00. Door de omvang van de werkzaamheden is de kans reëel

dat de uiteindelijke kosten lager uit zullen vallen. Gezien de omvang van de werkzaamheden is het gewenst de werkzaamheden te faseren en een splitsing te maken naar wegen met een hoge en wegen met een lage prioriteit.

Hoge prioriteit

In de eerste fase is het gewenst op de volgende wegen suggestiestroken in thermoplast aan te brengen:

- Danenhoef
 - Galliersweg
- Elzenburg
 - Rijnstraat
- De Geer
 - Grevelingenmeer (gedeeltelijk)
 - Randmeer (gedeeltelijk)
 - Veluwemeer
- Ravenstein
 - Korte stukken
 - Bulk
- Het Wargaren
 - Maasstraat

Daarnaast is het gewenst om op de Maaskade als tussentijdse maatregel suggestiestroken aan te brengen, aangezien de aanleg van vrijliggende fietspaden niet op korte termijn te realiseren is.

De wegen in de eerste fase hebben een totale lengte van ca. 6 km. De kosten voor het aanbrengen van de suggestiestroken in de eerste fase bedragen ca. € 48.000,00.

Lage prioriteit

In de tweede fase kunnen op de volgende wegen suggestiestroken in thermoplast aangebracht worden:

- Ruwaard
 - Corellistraat
 - Orlando di Lassostraat
 - Palestrinastraat
 - Rossinistraat
 - Sweelinckstraat
 - Willaertstraat
- Danenhoef
 - Angelenweg
 - Batavenweg
 - Gasstraat Oost
 - Gotenweg
 - Hunnenpad
 - Tubantenweg
 - Vikingenweg
 - Saksenweg (zuid)
 - Longobardenweg
 - Alanenweg

Elzenburg

- Diezestraat
- Dommelstraat
- IJsselstraat west
- IJsselstraat oost
- Lekstraat
- Merwedestraat
- Nieuwe waterweg
- Reggestraat
- Scheldestraat
- Spaanderstraat
- Vechtstraat
- Waalkade

De Geer

- Drontermeer
- Grevelingenmeer (gedeeltelijk)
- Ketelmeer
- Lauwersmeer
- Markermeer
- Randmeer (gedeeltelijk)
- Veersemeer
- Vollenhovermeer

Ravenstein

- Het Kolkske
- De Verver
- De Hammen
- Langakker deel 2

Het Wargaren

- Wargaren

De wegen in de tweede fase hebben een totale lengte van ca. 20 km. De kosten voor het aanbrengen van de suggestiestroken in de tweede fase bedragen ca. € 160.000,00.

Op bedrijventerrein Vorstengrafdonk is het vooralsnog niet gewenst thermoplast markering aan te brengen vanwege de jaarlijkse Pinksterrace. Als op deze wegen markering aangebracht is, kunnen ter plaatse geen races meer gehouden worden. Overigens is bij de ontwikkeling van bedrijventerrein Vorstengrafdonk al voorzien in de aanleg van fietsvoorzieningen. De wegen worden allen voorzien van vrijliggende fietspaden. Deze fietspaden zijn echter nog niet aangelegd.

5.3.3. *Suggestiestroken bij elementenverharding*


Bij de volgende wegen in elementenverharding is het eveneens gewenst fietssuggestiestroken aan te brengen:

- Euterpehof
- Obrechtstraat
- Gasstraat Oost
- Kloosterstraat
- Hoogheuvelstraat

- Landweerstraat-zuid
- Romeinenweg
- Aengelbertlaan deel 1
- Galliërshof
- Stationssingel midden

Het aanbrengen van fietssuggestiestroken met een breedte van 1,25 meter in elementen kost ca. € 5.500,00 per 100 meter. De bovengenoemde wegen hebben een totale lengte van ongeveer 4,9 km. De kosten voor het aanbrengen van de suggestiestroken bedragen derhalve ca. € 539.000,00 (excl. BTW). De uitvoering van deze werkzaamheden hebben een lage prioriteit.

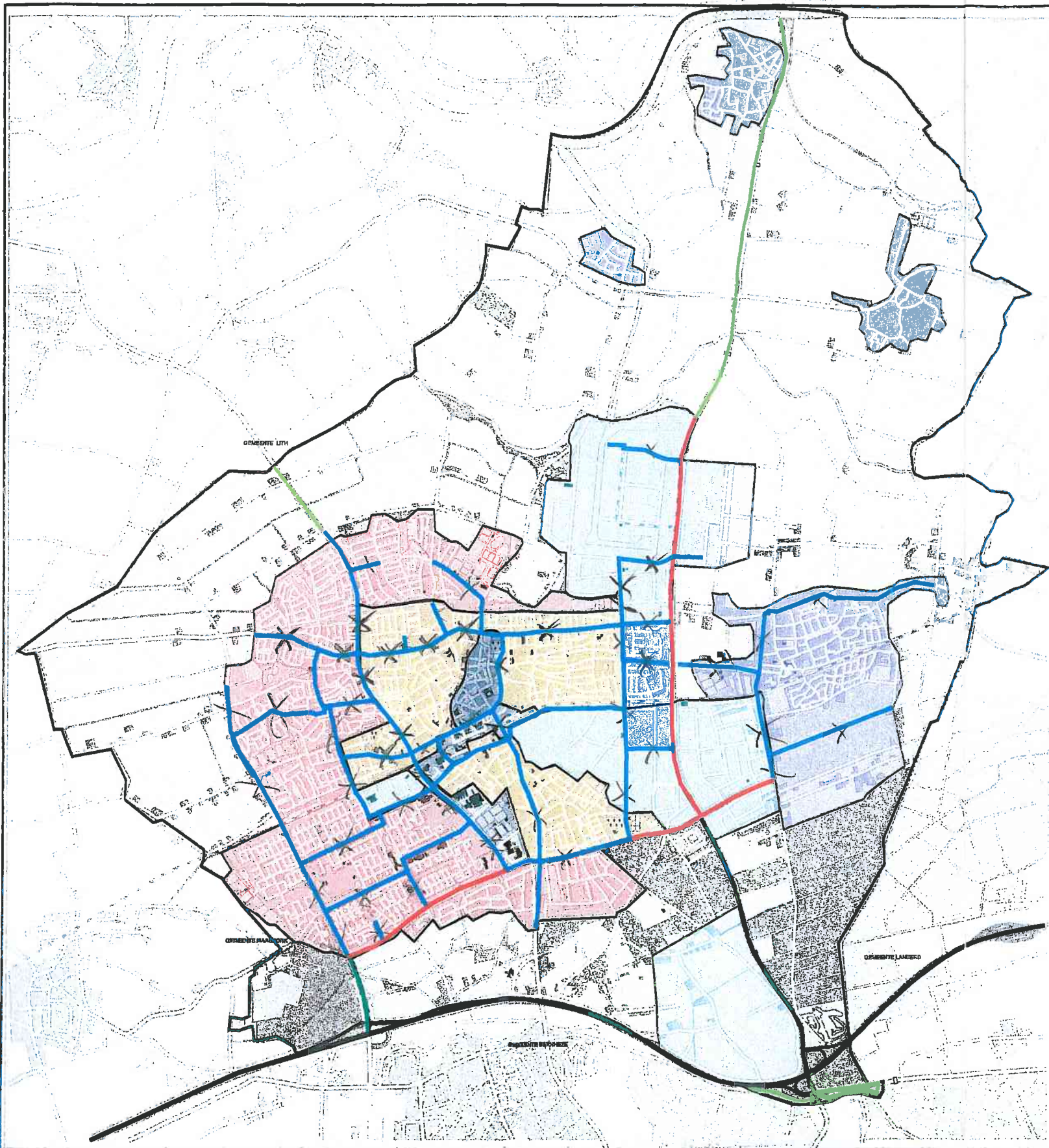
Bijlage A
Overzicht kenmerken wegen

	Projectomschrijving: Fietsvoorzieningen bedrijventerreinen Oss Opdrachtgever: Gemeente Oss Projectnummer: ZOM0805500 Auteur: Stefan van Lith	Datum: dinsdag 25 mei 2010 Versie: D Status: Concept Gegevens: Kenmerken wegen op bedrijventerreinen

Bedijventerrein en straat	Wegfunctie*	Inensiteit fietsers per 5 uur spitsperiode	Inensiteit motorvoertuigen per ernaal	Wegprofiel	Wegbreedte	Type verharding	Type verbinding**	Voorzieningen**	Richtingscheiding**	Verkeersongevallen
Ruwaard										
Corellistraat	ETW		400	v/p-w-p-b	4,5	weg asfalt		niets	niets	
Euterpehof	ETW			b-w-v	6	elementen		niets	niets	
Euterpeaan	GOW B/C	628	10000	v-f-b-w-b-f-v	w6 f2	weg asfalt fietspad elementen	LV	fietspad 2 zijdig vrijliggend 1 richting	fysieke scheiding	2 (W Ietsel 2005, X UMS 2004)
Obrechtstraat	ETW			b-w-b	6	elementen		niets	niets	
Orlando di Lassostraat	ETW			v-w-v	5	weg asfalt		niets	niets	
Palestrinastraat	ETW			v-b/p-w-v	6	weg asfalt		niets	niets	
Rossinistraat	ETW		1200	v-p-w-p/v	6	weg asfalt		niets	niets	
Sweelinckstraat	ETW			v-w-p-v	5,5	weg asfalt		niets	niets	
Willaertstraat	ETW			v/p-w-b/p	6	weg asfalt		niets	niets	
Moleneind										
Gasstraat	GOW B/C	948		v-w-v/p	7	weg asfalt		niets	doorbroken lijn dubbel	1 (W Ietsel 2004)
Gasstraat Oost	ETW		500	b-w-b (deels v)	6	elementen	deels LV	niets	niets	
Industrielaan	ETW	857	3000	b-f-b-w-b-f-b	7	weg en fietspad asfalt	LV	fietspad 2 zijdig vrijliggend 1 richting	doorbroken lijn enkel	
Kantsingel	GOW B/C	1118	7500	b-f-b-w-b-w-b-f-v	w4 f1,8	weg en fietspad asfalt	RS	fietspad 2 zijdig vrijliggend 1 richting	fysieke scheiding	2 (X Ietsel 2004, X Ietsel 2006)
Kloosterstraat	ETW		1300	v/p-w-b	6	elementen		niets	niets	
Molenweg	ETW		1750	v/p-w-v	6,5	weg asfalt		niets	niets	
Parallelweg	GOW B/C			b-w-b-v	6	weg asfalt		niets	doorbroken lijn dubbel	
Landweer										
Frankenweg	ETW			b/p-w-b/p	7,5	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	
Gasstraat Oost	GOW B/C		6000	b-f-b-w-b-f-b	7	weg en fietspad asfalt		fietspad 2 zijdig vrijliggend 1 richting	doorbroken lijn enkel	
Hoogheuvelstraat	ETW		900	b-w-b	6	elementen		niets	niets	
Landweerstraat-zuid	ETW		1500	b-w-b	6	elementen		niets	niets	
Parallelweg	ETW		1150	b-w-b-v	6	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	
Romeineweg	ETW			p/b-w-b	6	elementen		niets	niets	
Aengelbertaan deel 1	ETW			b-w-b	6	elementen		niets	niets	
Aengelbertaan deel 2	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Griekenweg	ETW			p/b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Danenhof										
Angelenweg	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Balavenweg	ETW		1350	b-w-b	9	weg asfalt		niets	niets	
Danenhofstraat	ETW			b-w-b	3	weg asfalt		niets	niets	
Etruskenweg	ETW			b-fs-w-fs-b	w5 fs1	weg asfalt		fietsuggestiestrook 2 zijdig	niets	
Friezenweg	ETW		1000	b-fs-w-fs-b	w7 fs1	weg asfalt		fietsuggestiestrook 2 zijdig	niets	1 (X dodelijk 2008)
Galliersweg	ETW		3000	b-w-b	9	weg asfalt		niets	niets	3 (X Ietsel 2006, X Ietsel 2007)
Galliersweg noord(vanaf Gasstraat Oost)	ETW		500	b-fs-w-fs-b	w7 fs1	weg asfalt		fietsuggestiestrook 2 zijdig	niets	
Gasstraat Oost	ETW			b-w-b	6	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	1 (W Ietsel 2005)
Golenweg	ETW			b-w-b	6,5	weg asfalt		niets	niets	
Hunnenpad	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Tubantenweg	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Vikingenweg	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Galliershof	ETW			w-p	6	elementen		niets	niets	
Saksenweg (zuid)	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	1 (X Ietsel 2007)
Saksenweg (noord)	ETW		650	b-fs-w-fs-b	w7 fs1	weg asfalt		fietsuggestiestrook 2 zijdig	niets	
Longobardenweg	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Alanenweg	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Hartog Hartogsingel	GOW A	282	10000	b-w-b-f-b	w7,5 f2	weg asfalt	RV	fietspad 1 zijdig vrijliggend 2 richtingen	doorbroken lijn enkel	
Zevenbergseweg noord (tot piekenhofstraat)	GOW B/C		5500	b-f-b-w-f	w6,5 f1,8	weg asfalt fietspad elementen	LV	fietspad 1 zijdig vrijliggend 1 zijdig aanliggend 1 richting	doorbroken lijn enkel	
Zevenbergseweg zuid	GOW B/C		6200	b-f-b-w-b-f	w6,5 f1,8	weg asfalt fietspad elementen	RV	fietspad 2 zijdig vrijliggend 1 richting	doorbroken lijn enkel	
Piekenhof										
Koolzaadweg	ETW									
Lijnzaadweg	ETW									
Nieuwe heistraat	ETW									
Boterbloem	ETW									
Piekenhofstraat	GOW B/C		5300	b-w-b	3,5	elementen	RV	niets	niets	
Elzenburg										
Burgemeester Jansenhaven	ETW									
Diezestraat	ETW			p-w-p	6,5	weg asfalt		niets	niets	
Dommelstraat	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Havenstraat	GOW B/C			b-fs-w-b-w-fs-b	w5 fs1,5	weg asfalt		fietsuggestiestrook 2 zijdig	fysieke scheiding	
Heiliglandenstraat										
IJsselstraat oost	ETW		500	b-w-p/b	7	weg asfalt		niets	niets	
IJsselstraat west	ETW		2100	p/b-w	7	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	1 (X Ietsel 2007)
Kanaalstraat west	ETW	294	2000	b-w-b	8	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	
Kanaalstraat oost	GOW B/C		2500	b-f-b-w-b-f-b	w7 f2	weg asfalt		fietspad 2 zijdig vrijliggend 1 richting	verhoogde middenlijn	
Lekstraat	ETW			p/b-w-b	6,5	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	
Maaskade	ETW	113	2000	b-w-b	7,5	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	
Machareneweg	ETW		2500	b-f-b-w-b-f-b	w5,5 f2	weg asfalt	HRV	fietspad 2 zijdig vrijliggend 1 richting	niets	2 (X Ietsel 2004, X Ietsel 2006))
Merwedestraat	GOW B/C		1500	b-w-b	8	weg asfalt		niets	niets	
Nieuwe waterweg	ETW			b-w-b	7	elementen		niets	doorbroken lijn enkel	
Reggestraat	ETW			p/b-w-p/b	7	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	
Rijnstraat	ETW		1500	p/b-w-p/b	8	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	1 (X UMS 2004)
Scheldestraat	ETW			v-b-w-b	7	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	
Spaanderstraat	ETW	584	3500	b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Vechtstraat	ETW			b-w-b	6,5	weg asfalt		niets	niets	
Waalkade	ETW		1800	p/b-w-p/b	8	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	
De Geer										
Drontermeer	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Eemmeer	ETW			b-w-b (fietspad)	2	weg asfalt		fietspad 1 zijdig vrijliggend 2 richtingen	niets	
Grovelinemeer	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Koelmeer	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Lauwersmeer	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Markermeer	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Nieuwesteeg	ETW			b-w-b	4	weg asfalt		niets	niets	
Randmeer	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Veersemeer	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Veluwemeer	GOW B/C			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Vollenhoveermeer	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Vorstengrafdonk										
Doclaan	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	verzinkpaal voor motorvoertuigen	
Hans Joppenpad	ETW			nog niet gerealiseerd	-	weg asfalt		niets	niets	
Hunebedstraat	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
IJzerweg	ETW		827	b-w-b	7,5	weg asfalt		niets	niets	
Kellenweg	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	
Mentweg	ETW			b-w-b	7,5	weg asfalt		niets	niets	
Paalgravenlaan	ETW		127	b-w-b	6	weg asfalt		niets	niets	
Steenweg	ETW		1	b-w-b	7,5	weg asfalt		niets	niets	
Vorstengrafdonk	ETW		827	b-w-b	7,5	weg asfalt		niets	niets	
Vorstengraflaan	ETW			b-w-b	4	weg asfalt		niets	verzinkpaal voor motorvoertuigen	
Zwaardweg	ETW			b-w-b	6	weg asfalt		niets	doorbroken lijn enkel	
Ravenstein										
Korte stukken	ETW			p-w-p	7	weg asfalt		niets	niets	
Het Kolkke	ETW			b-w-b	5	weg asfalt		niets	niets	
De Verver	ETW			p-w-b	6	weg asfalt		niets	niets	
Stationssingel oost	ETW		50	b-fs-w-fs-b	w3 fs1	weg asfalt		fietsuggestiestrook 2 zijdig	niets	
Stationssingel midden	ETW		50	b-w-p-b	5	elementen		niets	niets	
Schaafdnes	ETW		2000	b-f-b-w-p/b	w6,5 f1,8	weg asfalt		fietspad 1 zijdig vrijliggend 2 richtingen	niets	
Bulk	ETW		500	b-w-b	7,5	weg asfalt		niets	niets	
De Hammen	ETW			b-w-b	6,5	weg asfalt		niets	niets	
Langakker deel 1	ETW		950	b-fs-w-fs-b	w4 f1	weg asfalt, fietspad rood asfalt		fietsuggestiestrook 2 zijdig	niets	
Langakker deel 2	ETW			v-w-p	5	weg asfalt		niets	doodlopend	
Veersingel	ETW		4600	b-w-b-f-b	w6,5 f1,8	weg asfalt, fietspad rood asfalt		fietspad 1 zijdig vrijliggend 2 richtingen	doorbroken lijn enkel	
Broekstraat										
Broekstraat	ETW			b-w-b	3	weg asfalt		niets	doodlopend	
Het Wargaren										
Maasstraat	GOW B/C			b-w-b	6	weg asfalt		niets	niets	
Citadelstraat	ETW			w-p	w3,5 p2	elementen		niets	niets	
Wargaren	ETW			b-w-b	7	weg asfalt		niets	niets	

- * stroomweg, gebiedsontsluitingsweg I, II, A, B/C of erttoegangsweg
- ** Hoogwaardige regionale verbindingen, regionale verbindingen, ringstructuur, lokale verdingen
- *** vrijliggend, aanliggend, stroken, suggestiestroken, niets
- **** fysieke scheiding, streep enkel, streep dubbel, stippelstreek, geen streep

Bijlage B
Wegcategorisering GVVP




Legenda

Hoofdwegenstructuur

- 100/120 Stroomweg buiten de bebouwde kom
- 80 Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom I
- 80 Gebiedsontsluitingsweg buiten de bebouwde kom II
- 70 Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom A
- 50 Gebiedsontsluitingsweg binnen de bebouwde kom B/C







Gebiedstypen

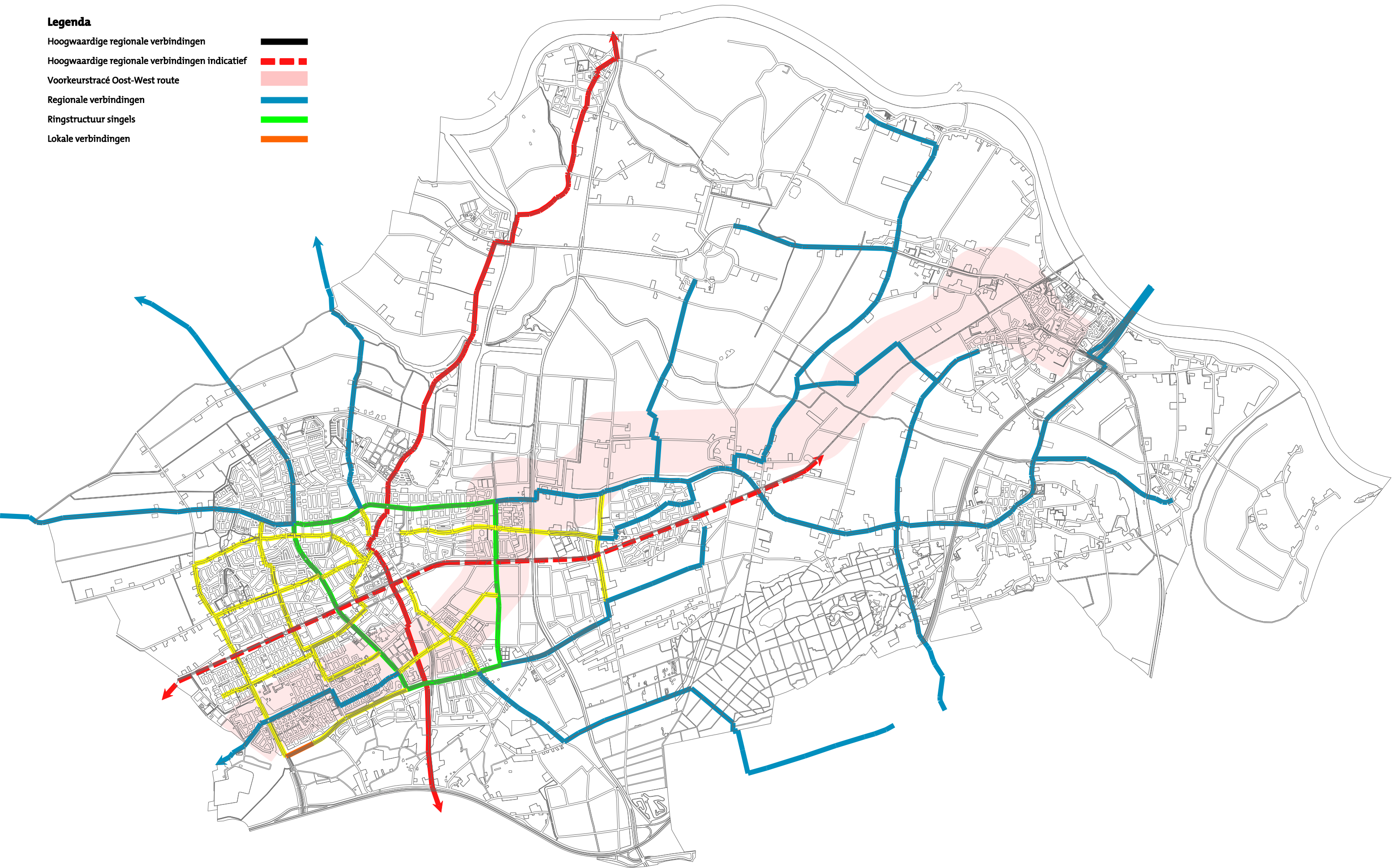
-  Woongebieden 1e ring
-  Woongebieden 2e ring
-  Bedrijventerreinen
-  Kernen
-  Voorzieningsstrook
-  Centrumgebied
-  Buitengebied



Bijlage C
Fietsnetwerk Fietsnota

Legenda

- Hoogwaardige regionale verbindingen 
- Hoogwaardige regionale verbindingen indicatief 
- Voorkeustracé Oost-West route 
- Regionale verbindingen 
- Ringstructuur singels 
- Lokale verbindingen 



Bijlage D Ongevallen



Projectomschrijving:
 Fietsvoorzieningen bedrijventerreinen Oss
Opdrachtgever:
 Gemeente Oss
Projectnummer:
 ZOM0805500
Auteur:
 Cindy Vosters

Datum:
 25 mei 2010
Versie:
 D
Status:
 Concept
Gegevens:
 Ongevallen met (brom)fietsers op bedrijventerreinen

Nr	ID code	Jaar	Locatie	Hoofdoedracht	Botspartner (1)	Botspartner (2)	Aard	Vermoedelijke oorzaak ongeval	Aanbevelingen
1	120041990327	2004	Kruispunt	Machareneweg - Maaskade - Machareneweg	Geen voorrang verlenen	Personenauto*	Fiets	Flank	
2	220061249031	2006	Kruispunt	Machareneweg - Maaskade - Machareneweg	Geen voorrang verlenen	Bestelauto*	Fiets	Flank	
3	320071092048	2007	Kruispunt	IJsselstraat - Havenstraat - IJsselstraat - Havenstraat	Geen voorrang verlenen	Personenauto*	Fiets	Flank	
4	120041854089	2004	Wegvak	Molenstraat	Fout parkeren	Bestelauto*	Fiets	Geparkeerd voertuig	
5	120041875141	2004	Kruispunt	Parallelweg - Kantsingel - Parallelweg - Kantsingel	Geen voorrang verlenen	Vrachtauto	Fiets*	Flank	slechte oversteekbaarheid rijbaan
6	120041953560	2004	Kruispunt	Hartog Hartogsingel - Graafsebaan - Julianasingel - Graafsebaan	Negeren rood licht	Personenauto	Fiets*	Flank	
7	120052514682	2005	Wegvak	Gasstraat Oost	Geen voorrang verlenen	Personenauto*	Fiets	Geparkeerd voertuig	
8	120052587938	2005	Kruispunt	Parallelweg - Kantsingel - Parallelweg - Kantsingel	Geen voorrang verlenen	Personenauto	Snorfiets*	Flank	slechte oversteekbaarheid rijbaan
9	120052596841	2005	Kruispunt	Oude Molenstraat - Molenstraat - Molenstraat	Fout door bocht	Trekker*	Fiets	Flank	
10	20041022032	2004	Wegvak	Gasstraat	Geen voorrang verlenen	Personenauto*	Fiets	Flank	druk weggedeelte zonder fietsvoorziening
11	20041512118	2004	Wegvak	Kantsingel	Slippen	Vrachtauto*	Bromfiets	Flank	
12	20081096574	2008	Kruispunt	Friezenweg - Friezenweg - Etruskenweg	Geen doorgang verlenen	Personenauto*	Fiets	Flank	onduidelijke (voorrangs)situatie / gelijkwaardigheid kruising onduidelijk
13	220061029813	2006	Kruispunt	Friezenweg - Galliersweg - Galliersweg	Geen voorrang verlenen	Personenauto	Fiets*	Flank	onduidelijke (voorrangs)situatie / gelijkwaardigheid kruising onduidelijk
14	220061171692	2006	Kruispunt	Hartog Hartogsingel - Galliersweg - Hartog Hartogsingel - Galliersweg	Geen voorrang verlenen	Personenauto	Fiets*	Frontaal	
15	220061288487	2006	Kruispunt	Parallelweg - Kantsingel - Parallelweg - Kantsingel	Fout oversteken	Personenauto	Fiets*	Flank	slechte oversteekbaarheid rijbaan
16	320070646483	2007	Kruispunt	Hartog Hartogsingel - Saksenweg - Hartog Hartogsingel - Saksenweg	Geen voorrang verlenen	Bestelauto	Fiets*	Flank	onduidelijke (voorrangs)situatie / gelijkwaardigheid kruising onduidelijk
17	120052636767	2005	Wegvak	Euterpelaan	Foutieve rijbaan/weghelft	Fiets	Snorfiets*	Flank	
18	20080450439	2008	Wegvak	Dr Saal v Zwanenbergsingel	Geen doorgang verlenen	Personenauto	Fiets*	Flank	
19	320070652496	2007	Wegvak	Euterpelaan	Geen voorrang verlenen	Personenauto	Snorfiets*	Geparkeerd voertuig	

* veroorzaker van ongeval

Bijlage E

Maatregelenplan



Projectomschrijving:
 Fietsvoorzieningen bedrijventerreinen Oss
Opdrachtgever:
 Gemeente Oss
Projectnummer:
 ZOM0805500
Auteur:
 Stefan van Lith

Datum:
 25mei 2010
Versie:
 D
Status:
 Concept
Gegevens:
 Maatregelen

	1. Wegcategorie	2. Uniformiteit	3. Fietsbeleid	4. Verkeersveiligheid	5. Snelheid/intensiteit	6. Intensiteit fietsers	7. Wegbreedte	Huidige voorziening	Verharding	Maatregel	Aanpassing	Direct uitvoeren
Ruwaard												
Corellistraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Euterpehof	-	-	-	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Euterpelaaan	+	-	+	-	+	+	+	V	A	V	nee	n.v.t.
Obrechtstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Orlando di Lassostraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Palestrinastraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Rossinistraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Sweelinkstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Willaertstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Moleneind												
Gasstraat	+	-	-	-	+	+	+	-	A	V	ja	ja
Gasstraat Oost	-	-	+	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Industrielaan	-	+	+	-	-	+	+	V	A	V	nee	n.v.t.
Kantsingel	+	-	+	-	+	+	+	V	A	V	nee	n.v.t.
Kloosterstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Molenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Parallelweg	+	-	-	-	-	-	+	-	A	V	ja	ja
Landweer												
Frankenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Gasstraat Oost	+	-	-	-	+	-	+	V	A	V	nee	n.v.t.
Hoogheuvelstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Landweerstraat-zuid	-	-	-	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Parallelweg	-	+	-	-	-	-	+	-	A	V	ja	nee
Romeinenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Aengelbertlaan deel 1	-	-	-	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Aengelbertlaan deel 2	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Griekenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Danenhoef												
Angelenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Batavenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Danenhoefstraat	-	-	-	-	-	-	-	-	A	-	nee	n.v.t.
Etruskenweg	-	-	-	-	-	-	+	M	A	M	nee	n.v.t.
Friezenweg	-	-	-	-	-	-	+	M	A	M	nee	n.v.t.
Galliersweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Galliersweg noord (vanaf Gasstraat Oost)	-	-	-	-	-	-	+	M	A	M	nee	n.v.t.
Gasstraat Oost	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Gotenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Hunnenpad	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Tubantenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Vikingenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Galiërshof	-	-	-	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Saksenweg (zuid)	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Saksenweg (noord)	-	-	-	-	-	-	+	M	A	M	nee	n.v.t.
Longobardenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Alanenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Hartog Hartogsingel	+	-	+	-	+	-	+	V	A	V	nee	n.v.t.
Zevenbergseweg noord	+	-	+	-	+	-	+	V	E	V	ja	ja
Zevenbergseweg zuid	+	-	+	-	+	-	+	V	E	V	ja	ja
Piekenhoef												
Koolzaadweg	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-	nee	n.v.t.
Lijnzaadweg	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-	nee	n.v.t.
Nieuwe heistraat	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-	nee	n.v.t.
Boterbloem	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	-	nee	n.v.t.
Piekenhoefstraat	+	-	+	-	+	-	+	-	E	V	ja	nee
Elzenburg												
Burgemeester Jansenhaven	-	n.v.t.	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Diezestraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Dommelstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Havenstraat	+	-	-	-	-	-	+	F	A	V	ja	nee
Heiliglandenstraat	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
IJsselstraat oost	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
IJsselstraat west	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Kanaalstraat west	-	+	-	-	-	-	+	-	A	V	ja	ja
Kanaalstraat oost	+	-	-	-	-	-	+	V	A	V	nee	n.v.t.
Lekstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Maaskade	-	-	-	-	-	-	+	-	A	V	ja	nee
Machareneweg	-	-	+	-	-	+	+	V	A	V	nee	n.v.t.



Projectomschrijving:
 Fietsvoorzieningen bedrijventerreinen Oss
Opdrachtgever:
 Gemeente Oss
Projectnummer:
 ZOM0805500
Auteur:
 Stefan van Lith

Datum:
 25mei 2010
Versie:
 D
Status:
 Concept
Gegevens:
 Maatregelen

	1. Wegcategorie	2. Uniformiteit	3. Fietsbeleid	4. Verkeersveiligheid	5. Snelheid/intensiteit	6. Intensiteit fietsers	7. Wegbreedte	Huidige voorziening	Verharding	Maatregel	Aanpassing	Direct uitvoeren
Merwedestraat	+	-	-	-	-	-	+	-	A	V	ja	nee
Nieuwe waterweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Reggestraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Rijnstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Scheldestraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Spaanderstraat	-	-	-	-	-	+	+	-	A	M	ja	ja
Vechtstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Waalkade	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
De Geer												
Drontermeer	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Grevelingenmeer	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Ketelmeer	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Lauwersmeer	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Markemeer	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Nieuwesteeg	-	-	-	-	-	-	-	-	A	-	nee	n.v.t.
Randmeer	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Veersemeer	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Veluwemeer	+	-	-	-	-	-	+	-	A	V	ja	nee
Vollenhovermeer	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Vorstengrafdonk												
Docfalaan	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Hans Joppenpad	-	n.v.t.	-	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Hunebedstraat	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
IJzerweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Keltenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Menhirweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Paalgravenlaan	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Steenweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Vorstengrafdonk	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Vorstengraflaan	-	-	-	-	-	-	-	-	A	-	nee	n.v.t.
Zwaardweg	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Ravenstein												
Korte stukken	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Het Kolske	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
De Verver	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Stationssingel oost	-	-	-	-	-	-	+	M	A	M	nee	n.v.t.
Stationssingel midden	-	-	-	-	-	-	+	-	E	M	ja	nee
Schaafdries	-	-	-	-	-	-	+	V	A	M	nee	n.v.t.
Bulk	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
De Hammen	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Langakker deel 1	-	-	-	-	-	-	+	M	A	M	nee	n.v.t.
Langakker deel 2	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja
Veersingel	-	+	-	-	-	-	+	V	A	V	nee	n.v.t.
Broekstraat												
Broekstraat	-	-	-	-	-	-	-	-	A	-	nee	n.v.t.
Het Wargaren												
Maasstraat	+	-	-	-	-	-	+	-	A	V	ja	nee
Citadelstraat	-	-	-	-	-	-	-	-	E	-	nee	n.v.t.
Wargaren	-	-	-	-	-	-	+	-	A	M	ja	ja

V = Vrijliggend fietspad
 A = Aanliggend fietspad
 F = Fietsstrook
 M = Markering

A = Asfalt
 E = Elementen



Colofon

Uitgave oktober 2011

Vastgesteld in de gemeenteraadsvergadering van 19 mei 2011

Redactie: Stadsbeleid, afdeling Leefomgeving, Wonen en Economie

Vormgeving & Druk: reprografie gemeente Oss