

De Fietsstraten in de wijk Oss-Zuid

De beloften van de Gemeente Oss in 2015 komen niet uit!

Inbreng voor het overleg met de Gemeente Oss op 6 feb 2019

Nancy Jongsma, Jacqueline Eekels, Henny Dekker, Paul Quelle, Monique Quelle

4 februari 2019

Inhoud

1. Status van de afgesproken acties van 25-10-2018 met eventuele toelichtingen
2. Bespreking van de door Wijkraad Oss Zuid urgent gewenste maatregelen
3. Citaten uit Referentie documenten (zie hieronder) – 6 bladen
4. Tabel meetdata Gemeente Oss en vergelijkingswaarden

Referentie documenten:

1. **Meetdata Gemeente Oss** in email van Quintin Michielsen van 14 jan 2018
2. **Verkeersbesluit Fietsstraat Titus Brandsmalaan en Industrielaan te Oss**, Staatscourant, 9 maart 2016, inclusief **Inspraaktabel** Industrielaan – Titus Brandsmalaan 24 d.d. 28-09-2015
3. **Fietsberaad notitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom**, CROW-Fietsberaad, december 2018
4. **Publicatie CROW 344** (Richtlijn drempels, plateaus en uitritten) en **Antwoord van John Boender**, CROW in Verkeersdrempels en verkeersplateaus, 15 feb 2018, www.verkeerskunde.nl
5. **The traffic safety of bicyclestreets in the Netherlands**, 2013, Delft University of Technology en Hoe verkeersveilig zijn fietsstraten?, 9 dec 2013, Verkeerskunde 7/2013
6. **Mobiliteitsplan Fiets - Definitief**, oktober 2011, reprografie gemeente Oss

1. Status van de acties van 25 oktober 2018

#	Actie	Wie	Wanneer	Status en toelichting
1	Beoordelen kansrijke voorstellen Wijkraad	Oss	open	Geen reactie ontvangen
2	Twee smiley borden	Oss	medio jan 2019	Geplaatst
3	Snelheidsmetingen in Industrielaan en TBL	Oss	20 nov – 3 dec 2018	Uitgevoerd. Wijkraad heeft geen antwoord gekregen op haar vragen van 15 jan
4	Actie door politie	Oss	27 nov 2018 15-16 uur	Uitgevoerd. Wijkraad vindt de korte meting/telling niet representatief
5	Schouw	Oss	open	Geen reactie ontvangen
6	Informereren over stickers	WROZ	dec 2018	Uitgevoerd
7	Beoordelen andere voorstellen Wijkraad	Oss	open	Geen reactie ontvangen
8	Actualiseren Mobiliteitsplan	Oss	open	Geen reactie ontvangen
9	Benaderen instanties	WROZ	23 jan 2019	Tweede prioriteit voor Wijkraad
10	Idee folder	WROZ	23 jan 2019	Wijkraad ziet dit niet als haar taak
11	Benaderen fractievoorz.	WROZ	23 jan 2019	Combineren met vervolg van dit overleg

2. Bespreking van de gewenste maatregelen

Straat	Gemeente Oss	Wijkraad Oss Zuid	
		Analyse (zie ook “4 Tabel meetwaarden”)	Urgent gewenste maatregelen
Industrielaan	?	- Snelheid van het gemotoriseerd verkeer is hoger dan 30 km/u - Verkeershoeveelheid incl. vrachtwagens en de snelheid zijn toegenomen t.o.v. de telling in 2017 - Veiligheidsgevoel is wederom verder afgenomen t.o.v. 2017 - Fietsers rijden noodgedwongen op de stoep	- Terugbrengen van de te hoge snelheden - Terugbrengen van de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer - Uitvoering conform Fietsberaad notitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom (ref. doc. 3)
TBL locatie 02	?	- Snelheid van het gemotoriseerd verkeer is hoger dan 30 km/u - Veiligheidsgevoel is slecht - Oss maakt eigen beloften uit 2015 Inspraakronde niet waar	Uitvoering conform Publicatie CROW 344 (ref. doc. 4)
TBL locatie 01	?	Vergelijkbaar aan TBL locatie 02 maar minder ernstig	Verbetering van het overzicht bij de kruising met de Hesscheweg
Asterstraat	?	Geen meting dus geen conclusies	- Uitbrengen van een Communicatieplan - Uitbrengen van het Evaluatie rapport Fietsstraten Oost West

3. Citaten uit Referentie documenten 1/6

Verkeersbesluit Fietsstraat Titus Brandsmalaan en Industrielaan te Oss

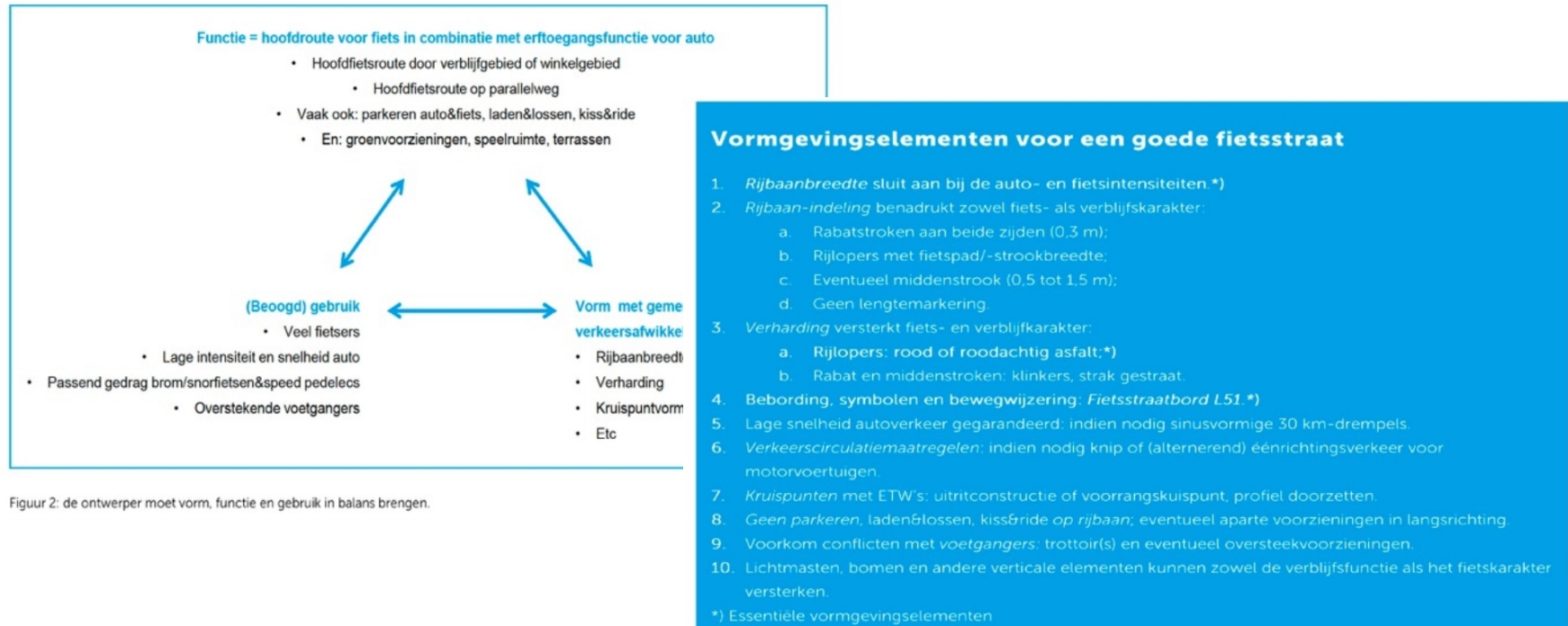
- de Titus Brandsmalaan en de Industrielaan daarvoor worden heringericht als fietsstraat;
- met de fietsstraat de gemeente de veiligheid, doorstroming en het comfort van het fietsverkeer op de oost-westverbinding wil bevorderen;
- het verzekeren van de veiligheid op de weg;
- het beschermen van weggebruikers en passagiers;

Inspraaktabel:

- “Door de herinrichting wordt de straat minder/-onaantrekkelijk voor vrachtverkeer”
- “Aangezien de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag is bij een rotonde hebben drempels hier weinig zin”
- “De verwachting is dat door het versmallen van de rijbaan de snelheid omlaag gaat. Dit vergroot in ieder geval het gevoel van veiligheid van de fietser”
- “Veiligheid, comfort en het bevorderen van het fietsgebruik zijn de belangrijkste redenen voor het aanleggen van de fietsroute Oost-West. Door het gekozen wegprofiel wordt de straat minder aantrekkelijk voor autoverkeer en vrachtwagens”
- “Door het vrachtwagenverbod ter hoogte van de scouting wordt in ieder geval voorkomen dat er doorgaand vrachtverkeer gebruik maakt van dit deel van de Industrielaan”
- “De handhaving op de snelheid wordt op de gebruikelijke manier gedaan”

3. Citaten uit Referentie documenten 2/6

Fietsberaad notitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom, CROW-Fietsberaad



Figuur 2: de ontwerper moet vorm, functie en gebruik in balans brengen.

Onder andere:

- Lage snelheid autoverkeer gegarandeerd: indien nodig sinusvormige 30 km-drempels (CROW-344)
- *Verkeerscirculatiemaatregelen*: indien nodig knip of (alternerend) eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen
- ... knip voor het autoverkeer. Met een verzinkbare paal kan een dynamische knip gerealiseerd worden, bijvoorbeeld in de spits

3. Citaten uit Referentie documenten 3/6

Fietsberaad notitie aanbevelingen fietsstraten binnen de kom, CFROW-Fietsberaad

Onder andere:

- Naast het bord L51 zijn vaak andere borden noodzakelijk om een aantal juridische zaken te regelen, of voor de vindbaarheid. ... Maximumsnelheid 30 km/h ...
- ... adviseren we zeer terughoudend te zijn met bolgestrate middenstroken. Het bemoeilijkt ...
- ... middenstrook uitgevoerd in klinkerverharding kan leiden tot geluidhinder. Een extra reden om deze stroken strak te laten
- Tabel 2:

Tweerichtingsverkeer				Eenrichtingsverkeer			
I-mvt /uur	100 fietsers /uur	235 fietsers /uur	400 fietsers /uur	I-mvt /uur	100 fietsers /uur	235 fietsers /uur	400 fietsers /uur
50	450	450	450	50	400	400	400
100	530	480	480	100	460	400	400
150	610	520	480	150	600	490	400
200		580	500	200		490	400
250		650	550	250		600	490
300	geen fietsstraat, evt. fietsstroken met smalle rijloper		600	300	geen fietsstraat, evt. fietsstroken met smalle rijloper		600
350			630	350			600
400			690	400			630

Maatgevende voertuigcombinatie		
fiets-fiets	fiets-mvt- (fiets)	mvt-mvt

Rijbaanbreedte incl rabatstroken van 30 cm. Percentage bus/vrachterverkeer < 2%
--

Tabel 2: Aanbevolen rijbaanbreedte (cm) voor fietsstraten met tweerichtingsverkeer (links) en partiel eenrichtingsverkeer (rechts)

3. Citaten uit Referentie documenten 4/6

Publicatie CROW 344 en Antwoord van John Boender (CROW)

Binnen gemeenten wordt vanuit verkeersveiligheid op wegen met snelheidsproblemen gekozen uit diverse snelheidsremmende maatregelen zoals verkeersdrempels, verkeersplateaus, chicanes of wegversmallingen. Vaak kiest de gemeente voor een verkeersdrempel of verkeersplateau omdat dit beide zeer effectieve maatregelen zijn.

In publicatie CROW 344 (Richtlijn drempels, plateaus en uitritten) is aangegeven dat een goed functionerende verkeersdrempel een gewenste passeersnelheid afdwingt en moet zijn aangepast aan het snelheidsbeeld ter plaatse. De praktijk leert namelijk dat voorkomen moet worden dat automobilisten een drempel naderen met een snelheid die meer dan 20 tot 25 km/uur boven de passeersnelheid van de drempel ligt. Deze passeersnelheid, aangeduid met V85, is die snelheid die door 85 procent van de vrije rijders niet wordt overschreden.

Een groter snelheidsverschil dan 20 tot 25 km/uur is onveilig. Deze vuistregel is van belang voor de keuze van een drempel. Een Drempel 30 toepassen in een weg waar de V85-snelheid 50 km/uur bedraagt is in principe een juiste keuze. Ligt de V85-snelheid echter hoger dan 55 km/uur, dan is deze Drempel 30 niet de juiste maatregel. Een Drempel 30 moet ook niet worden aangelegd in een erftoegangsweg met maximumsnelheid van 60 km/uur. Als dit wel gebeurt, dan zijn inleidende snelheidsremmende maatregelen vereist.

Trillingen bij drampels en plateaus

De minimumafstanden tussen een bouwwerk (woning) en een verkeersplateau om hinder van verkeerstrillingen veroorzaakt door zware voertuigen zo veel mogelijk te voorkomen ligt, afhankelijk van de ondergrond, tussen de 10 en 20 meter.

Bij het ontwerp en ook bij de aanleg van verkeersplateaus moet met de trillingsgevolgen terdege rekening worden gehouden.

3. Citaten uit Referentie documenten 5/6

The traffic safety of bicyclestreets in the Netherlands en VK7/2013

TABLE 6: AN OVERVIEW OF THE MOST IMPORTANT RESULTS OF THE EMPIRICAL RESEARCH PER BICYCLE STREET. IF APPLICABLE, COLOURS INDICATE WHETHER THE RESULTS ARE WITHIN SAFE LIMITS OR NOT. THOSE SAFE LIMITS ARE GIVEN BELOW THE TABLE AND ARE BASED ON LITERATURE STUDIES. SO IS A SPEED OF 30 KM/H CONSIDERED AS SAFE AND INCREASES THE MORTALITY RISK FOR NON-MOTORIZED ROAD USERS RAPIDLY AT HIGHER SPEEDS (WEGMAN & AARTS, 2006). THE CHOSEN RANGES FOR A SAFE SPEED ARE THEREFORE RATHER SMALL. ONE COULD EASILY SEE THAT THE SPEEDS OF MOPEDS AND MOTORIZED VEHICLES ARE TOO HIGH ON BOTH TYPES OF BICYCLE STREETS. FURTHER ARE THE VOLUMES OF THE DIFFERENT USER CLASSES PRESENT ON THE BICYCLE STREET COLOURED. IN THE DETERMINATION OF THE LIMITS, THE PRINCIPLE THAT A BICYCLE STREET IS A BICYCLE FACILITY AND THAT ONLY LOCAL MOPEDS AND MOTORIZED VEHICLES SHOULD BE PRESENT ON THE BICYCLE STREET IS USED. ON SOME OF THE BICYCLE STREETS, THE VOLUME OF MOPEDS AND MOTORIZED VEHICLES COULD BE CONSIDERED AS HIGH. ON ALL BICYCLE STREETS, THE VOLUME OF CYCLISTS IS LARGE.

		Two-lane bicycle street				Single-lane bicycle street			
		Alkmaar	Castricum	Delft	Zoetermeer	Haarlem	Houten	Oss	Zwolle
Position on the road	With cyclists								
	Without cyclists								
Priority	Bicycle street priority?	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Conflicts	Yes, cars underestimate gap between cyclists on bicycle street	Yes, cyclists from side street do not give priority to bicycle street	No	Pedestrian-car	No	No	No	No
Parking	Parking spots	✗	✓	✓	✗	✓	✓	✓	✓
	Conflicts	Supplying trucks block one carriageway	Supplying trucks block one carriageway	No	Yes, vehicles parked on bicycle street	No	Stopping vehicle blocks one half of street	Stopping vehicle blocks one half of street	Stopping vehicle blocks one half of street
Speed	Speed limit	30 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h	30 km/h
	Speed bumps	✗	✗	✗	✓	✓	✓	✗	✗
	Mean cyclists	19.8 km/h	18.1 km/h	18.1 km/h	18.9 km/h	17.4 km/h	17.8 km/h	17.7 km/h	18.7 km/h
	Mean moped	32 km/h	-	20 km/h	36 km/h	28 km/h	33 km/h	29 km/h	28 km/h
	Mean motorized	37 km/h	30 km/h	26 km/h	27 km/h	28 km/h	27 km/h	30 km/h	27 km/h
	V85 moped	46.8 km/h	-	22.4 km/h	46.1 km/h	38.3 km/h	45.2 km/h	45.2 km/h	41.5 km/h
	V85 motorized	46.2 km/h	38 km/h	37.3 km/h	37.1 km/h	35.3 km/h	33.6 km/h	41.5 km/h	38.5 km/h
	% mopeds too fast	56 %	-	0 %	73 %	48 %	60 %	44 %	42 %
	% motorized too fast	82 %	51 %	32 %	41 %	41 %	32 %	51 %	38 %
Ratio	Mean workday volume cyclists	2336	3004	2562	1254	1043	1311	1254	2327
	Mean workday volume moped	652	-	12	303	183	185	233	274
	Mean workday volume motorized	2356	4410	784	121	1076	1014	393	489
	Ratio cyclists/motorized	1.0	0.7	3.3	10.4	1.0	1.3	3.2	4.8

	Mean moped	Mean motorized	V85 moped	V85 motorized	% mopeds too fast	% motorized too fast	Mean workday volume cyclists	Mean workday volume moped	Mean workday volume motorized	Ratio cyclists/motorized
Green	0-30 km/h	0-30 km/h	0-33 km/h	0-33 km/h	0-15 %	0-15 %	>2000	<100	<1000	>1
Yellow	31-35 km/h	31-35 km/h	34-37 km/h	34-37 km/h	15-25 %	15-25 %	1000-2000	100-200	1000-2000	1
Red	36+ km/h	36+ km/h	38+ km/h	38+ km/h	25+ %	25+ %	<1000	>200	>2000	<1

3. Citaten uit Referentie documenten 6/6

Mobilityplan Fiets – *Definitief*, Gemeente Oss

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

Bijlage II Voorzieningen

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 intensiteitsbeperkende maatregelen (verkeerscirculatie) uitkomst.

4. Tabel Meetdata Gemeente Oss en vergelijkingswaarden

De Gemeente Oss rekent met het totale aantal voertuigen inclusief fietsers. Dat is naar het oordeel van de Wijkraad Oss Zuid niet juist, zie onder andere de Referentie documenten 3 en 5. De Wijkraad Oss Zuid heeft de getallen berekend op basis van "Gemotoriseerd". Deze uitkomsten zijn veel ongunstiger.

The traffic safety of bicycle streets in the Netherlands, TU Delft, 2013			
	Recommended	Alkmaar	Oss - Asterstraat
Mean motorized	0-30 km/h	37 km/h	30 km/h
V85 motorized	0-33 km/h	46 km/h	42 km/h
% motorized too fast	0-15%	82%	51%
Mean workday volume cyclists	>2000	2336	1254
Mean workday volume mopeds	<100	652	233
Mean workday volume motorized	<1000	2356	393
Ratio cyclists/motorized	>1	1.0	3.2

Data Gemeente Oss berekend voor "Gemotoriseerd" i.p.v. voor het totale aantal tweewielers en voertuigen			
	TBL locatie 02 2018	Industrielaan 2018	Industrielaan 2017
Mean motorized	45-50 km/h	45-50 km/h	45 km/h
V85 motorized	55 km/h	50 km/h	50 km/h
% motorized too fast	100%	100%	100%
Mean workday volume cyclists	1051	956	736
Mean workday volume mopeds	?	?	?
Mean workday volume motorized	2804	3862	3130
Ratio cyclists/motorized	0,37	0,25	0,24

Verslag van gesprek met Gemeente Oss 25 okt 2018

Deelnemers:

Gemeente Oss: Ellen Neelen, Quintin Michielsen, Frank van Lent. Wijkraad Oss Zuid: Nancy Jongsma, Jacqueline Eekels, Henny Dekker, Paul Quelle

Aktiepunten:

1. Ellen, Quintin en Frank zullen enkele van de voorgestelde maatregelen concreet beoordelen op de mogelijkheid om die te implementeren. Dat zijn 1. Plaatjes Auto te Gast, 2. Borden 30km/u, 3. Beloningsmodel
2. Er komen twee smiley-borden als onderdeel van het roulatie model
3. Er komen snelheidsmetingen in de Industrielaan en in de T. Brandsmalaan
4. De politie gaat 27 nov met een team enkele acties uitvoeren, o.a. controle op vrachtverkeer in de Industrielaan
5. De Gemeente gaat een schouw uitvoeren m.b.t. kruispunt Hescheweg en T. Brandsmalaan
6. De Wijkraad zal de bewoners er op wijzen dat de stickers 30 km/u alleen op de Kliko's geplakt mogen worden
7. De Gemeente zal wel naar de andere voorgestelde maatregelen kijken maar die lijken minder kansrijk
8. De Gemeente wil het Mobiliteitsplan uit 2009 actualiseren en daarbij de Fietsstraten meenemen
9. De Wijkraad zal a) de Provincie, b) VVN en c) de Fietsbond benaderen om draagvlak en subsidiemogelijkheden te onderzoeken
10. De Wijkraad zal vorm geven aan het idee om een folder uit te brengen (de Gemeente kan ondersteuning geven)
11. De Wijkraad zal de Fractievoorzitters de komende maanden benaderen inzake bewustwording en extra ruimte in de Begroting voor 2020

Verslag:

- Bewustwording. De voorstellen 1, 2 en 3 lijken goede opties. Er komen twee smiley-borden. Een schouw moet inzicht geven in een oplossing voor voorstel 5. Lichteffecten zijn creatief maar het is niet zo duidelijk hoe dat te doen. De Gemeente wil voor het thema communicatie graag gebruikmaken van de ervaring opgedaan bij het kruispunt voor het Gemeentehuis. De Gemeente stelt voor dat de Wijkraad een folder gaat maken. Ook is het goed om contact te leggen met de Provincie (Beloningsmodel), VVN en met de Fietsbond om draagvlak en subsidiemogelijkheden te onderzoeken.
- Hindernissen. De enige effectieve hindernis is een drempel. Dit is de optie die gekozen wordt als de snelheidsmeting daartoe aanleiding geeft. Dit is wel gevoelig voor interpretatie want er zijn geen duidelijke richtlijnen voor. De v85-regel wordt in de praktijk altijd al overschreden.
- Inrichting. De deelnemers beamen dat de inrichting en dimensionering het rijgedrag van de bestuurder bepalen. De T.Brandsmalaan wordt als te breed gezien. Bij de Fracties binnen de Gemeente leeft het idee dat er al genoeg voor de fietsers wordt gedaan in Oss.
- Handhaving: dit is van en door de Politie. Echter zij ondernemen geen actie in Fietsstraten. Flitspalen zijn niet toegestaan. Er is alleen voor grote wegen veel regulering i.v.m. de grotere veiligheidsrisico's bij de hogere rijdsnelheden.

Maatregelen voorgesteld door Werkgroep Fietsstraten Oss-Zuid

Bewustwording en Communicatie

1. Plaatjes “Auto te gast” herhaaldelijk op het asfalt (blad 2)
2. Borden 30 km/u langs de weg (van de Gemeente en door kinderen)
3. Beloningsmodel (blad 2)
4. Smiley-bord: één per straatdeel op wisselende plaatsen
5. Bewegwijzering kruispunt Hescheweg T. Brandsmalaan
6. Lichteffecten om ook in het donker 30 km/u goed zichtbaar te maken

Hindernissen en Belemmering

1. Sinus-drempels: deze zijn niet hinderlijk voor fietsers!
2. Bloembakken: goedkoop, verfraaiend, eventueel tijdelijk
3. Wegversmallingen

Inrichting en Infrastructuur

1. Dimensionering van T. Brandsmalaan: de breedte leidt niet tot het inzicht van de chauffeur dat er langzaam gereden moet worden
2. Voorrang-van-rechts regel is opgeheven: her-introduceer
3. Laat een kudde schapen grazen (zoals in Culemborg, blad 2)

Handhaving en Boetes

1. Handhaving door politie inclusief het uitdelen van boetes
2. Flitspalen inclusief boetes
3. Traject controle inclusief boetes
4. Gebruik maken van de Handhavers