

INSPRAAKTABEL Industrielaan – Titus Brandsmalaan 24 juni 2015 T.M. 21 AUGUSTUS 2015

	Huis nummer	Binnengekomen reacties op voorlopig ontwerp	Antwoord	Inspiraakreactie gehonoreerd in definitief ontwerp?
Wijkraad		Kruising Nwe Hescheweg met fietsstraat veiliger maken	De Nwe Hescheweg is een belangrijke doorgaande route richting het centrum van Oss tevens is deze weg in gebruik als belangrijke busroute. Om die reden hebben de fietsers op de fietsstraat op deze kruising geen voorrang. Tussen de twee rijbanen van de Nwe Hescheweg is voldoende opstelruimte voor fietsers. Hierdoor is het mogelijk de Nwe Hescheweg in twee fases over te steken. Om de voorrangssituatie van het verkeer op de Nieuwe Hescheweg te benadrukken, wordt de rode rijloper voor de kruising onderbroken, hierdoor wordt de fietser er meer op attent gemaakt dat hij hier geen voorrang heeft. Door de verduidelijking van de situatie wordt de veiligheid van de fietser vergroot.	deels
Industrielaan	48	Einde industrielaan: oversteek kinderen naar speelveld	Er komt een kleine aanpassing. Ter plaatse van de Trompstraat wordt de oversteek zodanig gemaakt dat de paden aan weerszijden van de Industrielaan tegen over elkaar komen te liggen.	ja
		Betere oplossing invoegen fietsers ter hoogte van Willem Barentszstraat vanaf industriegebied. Geforceerde invoegruiimte fietsers.	De invoegstrook voor de fietser wordt verlengd. Automobilist en fietser krijgen hierdoor meer tijd om aan elkaar te "wennen". Tevens zal, doordat de kant van de weg verspringt, de fietser enige rugdekking krijgen.	Ja
		Parkeervakken maken bij scouting, berm is al dood.	Valt buiten de projectgrenzen	nvt
		Snelheid is nu veel te hoog.	Door het aanbrengen van de verhoogde band tussen de rijstroken en de rabatstroken aan de zijkanten lijkt de weg smaller. We verwachten dat hierdoor de snelheid ook omlaag zal gaan.	ja
Willibrordusweg	5	Graag zebra ter hoogte van huisnummer 23 behouden	Voetgangersoversteekplaatsen (zoals zebrapaden officieel heten) worden in 30 km/h-zones in principe niet toegepast. Er zijn uitzonderingen, de richtlijnen schrijven voor dat zebrapaden toegepast kunnen worden als sprake is van een duidelijke, nagenoeg continue voetgangersstroom. Dat is hier niet het geval. Als slechts incidenteel overgestoken wordt, zijn bestuurders niet voldoende alert op mogelijke voetgangers die over willen steken. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Daarnaast zijn zebrapaden pas nodig als de oversteekbaarheid van een weg slecht is. Dit is het geval als de hoeveelheid auto's zodanig groot is, dat onvoldoende 'hiaten' ontstaan om veilig over te steken. Deze situatie is hier niet van toepassing.	nee
Titus Brandsmalaan	14	Voorgenomen plan ziet er goed uit	Ter kennisname	nvt
		Graag 30 km zone handhaven	Blijft gehandhaafd	ja
		Riolering vervangen veel last van verstoppingen	Een deel van de riolering wordt vervangen	ja
		Niet al te vriendelijke maken voor vrachtwagens. Nu is het al zo dat er vrij veel vrachtauto's door de Titus Brandsmalaan rijden voor de Lidl en de Action.	Door de herinrichting wordt de Titus Brandsmalaan onaantrekkelijk voor vrachtwagens.	ja
		In de Titus Brandsmalaan bevindt zich aan weerszijden een ruime groenstrook. Mijn verzoek is, deze in stand te houden, het hoort bij de brede straat.	De groenstrook blijft grotendeels bestaan. Omdat de rijbaan iets smaller wordt, wordt de groenstrook breder. Met uitzondering van aan te leggen parkeervakken.	ja
		In de nieuwe situatie is parkeren aan de straat beide zijden niet mogelijk. De enige mogelijkheid om te parkeren zijn de ingetekende parkeerhaventjes, die er te weinig zijn. Aangezien we een modevakschool aan huis hebben, gaat dit voor ons problemen geven.	Het aantal parkeerplaatsen in de Titus Brandsmalaan en de Industrielaan voldoet ook na de herinrichting aan de parkeernorm die de gemeente Oss hanteert. In het definitieve ontwerp zijn 2 extra parkeerplaatsen op dit deel van de Titus Brandsmalaan opgenomen.	ja
Titus Brandsmalaan	24	Graag het zebrapad op de kruising parallelweg – Nwe Hescheweg en Titus Brandsmalaan NIET opheffen.	Voetgangersoversteekplaatsen (zoals zebrapaden officieel heten) worden in 30 km/h-zones in principe niet toegepast. Er zijn uitzonderingen, de richtlijnen schrijven voor dat zebrapaden toegepast kunnen worden als sprake is van een duidelijke, nagenoeg continue voetgangersstroom. Dat is hier niet het geval. Als slechts incidenteel overgestoken wordt, zijn bestuurders niet voldoende alert op mogelijke voetgangers die over willen steken. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Daarnaast zijn zebrapaden pas nodig als de oversteekbaarheid van een weg slecht is. Dit is het geval als de hoeveelheid auto's zodanig groot is, dat onvoldoende 'hiaten' ontstaan om veilig over te steken. Deze situatie is hier niet van toepassing.	nee
		Graag trottoir opnieuw leggen op Titus Brandsmalaan	Daar waar de tegels heel slecht er in liggen zullen we deze opnieuw gaan leggen.	deels
		Rijweg op rotonde verkleinen zodat er minder snel gereden kan worden.	Valt buiten dit project.	nvt
		Graag de drempels bij de zebrapaden behouden.	Uitsluitend de zebra's bij de rotonde blijven gehandhaafd. Aangezien de snelheid van het gemotoriseerd verkeer laag is bij een rotonde hebben drempels hier weinig effect.	nee
Titus Brandsmalaan	25 (33)	Hoewel het besluit om een noord-zuid en oost-west fietsstraat in Oss te maken al jaren geleden door de gemeenteraad is genomen, is er bij mijn weten toen geen definitief besluit genomen over de inrichting van de diverse delen van de fietsstraat.	Het college van B en W heeft in 2012 de haalbaarheidsstudie vastgesteld. In de haalbaarheidsstudie staat ook de inrichting beschreven. Uiteraard kan er door voortschrijdend inzicht altijd een wijziging hierop plaatvinden, in dit geval zien wij hier echter geen reden voor.	nee
		Het voorstel tot het versmallen van de Titus Brandsmalaan, zo gaf u aan, was tweeledig: het vergroten van het comfort voor de fietsers zowel als het verhogen van de veiligheid voor de fietsers. Het vergroten van het comfort zou worden bereikt door het aanbrengen van een asfaltlaag op de versmalde rijbaan. Het verhogen van de veiligheid zou worden bevorderd door de versmalde rijweg. Het eerste punt, het aanbrengen van asfalt, kan ook gerealiseerd worden door de huidige rijbaan, geheel of alleen in banen	De verwachting is dat door het versmallen van de rijbaan de snelheid omlaag gaat. Dit vergroot in ieder geval het gevoel van veiligheid voor de fietser. Het aanleggen van de fietsroute Oost-West heeft ook als doel het gebruik van de fiets te bevorderen. Het aanleggen van een brede asfaltweg is niet gewenst, dit zal de snelheid juist verhogen.	nee

		aan de kanten van de huidige rijbaan te voorzien van een asfaltdek. Het tweede punt, verhoogde veiligheid, wordt niet onderbouwd door ongevallen met of door fietsers in de afgelopen jaren. De huidige situatie in de Titus Brandsmalaan is niet onveiliger gebleken dan bijvoorbeeld in versmalde fietsstraten. Verkeersveiligheid wordt voornamelijk door de weggebruikers zelf bepaald. Gezien de bijzondere positie die de fietser in het verkeer van de wetgever heeft gekregen is het deelnemen aan het verkeer voor andere weggebruikers op de Titus Brandsmalaan niet wezenlijk anders dan op bijvoorbeeld de Hescheweg. Fietsers bepalen helaas zelf met hoevelen er naast elkaar gereden wordt. De andere weggebruikers hebben geleerd zich daaraan aan te passen. Kortom: laat voor de veiligheid de aanwezige drempels in de Titus Brandsmalaan liggen en maak, als dat nodig is, ter hoogte van de kruising met de Irenelaan er nog een verhoogde kruising bij. Asfalteer de bestaande rijbaan geheel of gedeeltelijk en versmal de rijbaan niet.		
		Het voorstel tot versmallen van de rijbaan heeft tot gevolg dat het parkeren aan een of beide zijden van de rijbaan niet meer mogelijk is. Volgens het voorliggend plan zijn er slechts enkele parkeerhavens ingetekend. Dit betekent dat in vele gevallen bezoekers van woningen in de Titus Brandsmalaan elders moeten gaan parkeren om daarna lopend het te bezoeken pand te bereiken. Dit lijkt mij (vooral voor oudere bezoekers) uiterst hinderlijk en onwenselijk. Mijn voorstel is dan ook om, als besloten moet worden om de rijbaan te versmallen in de Titus Brandsmalaan het aantal parkeerhavens zoveel als mogelijk uit te breiden.	In het definitief ontwerp zijn ten opzichte van het voorlopige ontwerp 2 extra parkeerplaatsen op dit deel van de Titus Brandsmalaan toegevoegd.	ja
		Juist in een tijd waarin ook gemeenten elk dubbeltje moeten omdraaien lijkt me een heroverweging leidend tot een inpassing van bovenstaande in het van gemeentewege voorliggende plan zinvol en vooral kostenbesparend. Zelfs al zou er al geld zijn opgenomen in de begroting van 2016, dan mag dát alleen niet de reden zijn om het plan van de gemeente zo in te voeren.	Wordt niet heroverwogen.	nee
Willibrordusweg	5	Wij wonen hier nu ruim 29 jaar en kunnen niet spreken over een onveilige situatie. Wij denken niet dat door de herinrichting de veiligheid zal verbeteren, het is toch het gedrag van de weggebruikers dat de veiligheid voor het grootste deel bepaalt. Het gedrag van de fietsers, waarvoor dit project bedoeld is, zal door deze aanpassing niet veranderen. De gevolgen voor het parkeren na de herinrichting zijn erg bezwaarlijk. De enkele parkeerplaatsen die opgenomen zijn in het plan voldoen lang niet aan de behoefte. Het is daarom wenselijk dat het aantal parkeerplaatsen zo ruim mogelijk wordt aangepast in het plan.	Het aantal parkeerplaatsen in de Titus Brandsmalaan en de Industrielaan voldoet ook na de herinrichting aan de parkeernorm die de gemeente Oss hanteert. In beide delen van de Titus Brandsmalaan komen t.o.v. het eerder ontwerp in totaal 7 extra parkeerplaatsen.	deels
		de oversteekplaats ter hoogte van huisnummer 23, deze komt te vervallen volgens het plan. Er wordt erg veel gebruik gemaakt van deze oversteek door omwonenden en het werkt ook als een snelheidsremmer.	Voetgangersoversteekplaatsen (zoals zebapaden officieel heten) worden in 30 km/h-zones in principe niet toegepast. Er zijn uitzonderingen, de richtlijnen schrijven voor dat zebapaden toegepast kunnen worden als sprake is van een duidelijke, nagenoeg continue voetgangersstroom. Dat is hier niet het geval. Als slechts incidenteel overgestoken wordt, zijn bestuurders niet voldoende alert op mogelijke voetgangers die over willen steken. Dit kan leiden tot gevaarlijke situaties. Daarnaast zijn zebapaden pas nodig als de oversteekbaarheid van een weg slecht is. Dit is het geval als de hoeveelheid auto's zodanig groot is, dat onvoldoende 'hiaten' ontstaan om veilig over te steken. Deze situatie is hier niet van toepassing.	nee
		Om de veiligheid te vergroten kunnen wel andere maatregelen genomen worden, zoals b.v. het verbod voor vrachtwagens en de handhaving van de snelheid.	Verbod op vrachtwagens is niet mogelijk, omdat vrachtverkeer ook een bestemming kan hebben in uw straat. Ook vanuit handhaving is een vrachtverkeerverbod niet wenselijk. Door de herinrichting wordt de straat minder aantrekkelijk voor vrachtverkeer. Handhaving van de snelheid wordt op de gebruikelijke manier gedaan.	nee
		Ons inziens is het niet nodig, geld van de belastingbetaler te gebruiken om een niet onveilige situatie zogenaamd "veiliger" te maken. Er zijn wel andere doelen te bedenken, b.v. zorg en welzijn, die het geld echt nodig hebben.	Ter kennisname	nvt
Titus Brandsmalaan	33	In onze straat is het goed gesteld met de verkeersveiligheid. De weg is breed genoeg voor fiets-autoverkeer. (mits de fietsende jeugd niet met 4 personen naast elkaar fietst).	De verwachting is dat door het versmallen van de rijbaan de snelheid omlaag gaat. Dit vergroot het gevoel van veiligheid voor de fietser. Het idee achter een Fietsstraat is ook dat de automobilist gast is.	nvt
		Eventuele aanpassing die kan worden toegepast is het kruispunt met de Irenelaan wijzigen in een voorrangskruising. Verkeer uit de uit de Irenelaan heeft weliswaar voorrang maar wordt vaak over het hoofd gezien.	is in het ontwerp ook in voorzien	ja
		Bezwaar tegen versmalling rijbaan. Dit komt de verkeersveiligheid niet te goede, aangezien de fietsende jeugd en het autoverkeer dan eerder last van elkaar hebben. (zie fietsstraat Hecheweg).	De verwachting is dat door het versmallen van de rijbaan de snelheid omlaag gaat. Daarnaast zal een automobilist vaker achter een fietser blijven rijden i.v.m. de aanwezige midden geleider. Dit vergroot het gevoel van veiligheid voor de fietser. Het idee achter een Fietsstraat is ook dat de automobilist gast is.	nee
		Parkeren op de rijbaan is niet meer mogelijk waardoor onze bejaarde ouders en andere bezoekers zijn gedwongen om veel verder te parkeren en niet meer in staat zijn ons te bezoeken. Alternatief: de breedte van de rijbaan handhaven en een aparte fietsstrook d.m.v (oranje) asfaltering op de huidige rijbaan aanbrenge.	Het aantal parkeerplaatsen in de Titus Brandsmalaan en de Industrielaan voldoet ook na de herinrichting aan de parkeernorm die de gemeente Oss hanteert. In het definitieve ontwerp zijn, in dit deel, 2 extra parkeerplaatsen opgenomen. Het aanleggen van een brede asfaltweg is niet gewenst, dit zal de snelheid juist verhogen.	nee

		In het nieuwe bestemmingsplan wordt het aantal eigen parkeerplaatsen dusdanig beperkt dat wij hiervan ernstig hinder ondervinden. (Zeker indien de wegversmalling toch wordt doorgevoerd en tevens het parkeren op de rijbaan niet meer mogelijk is!). Graag het aantal eigen parkeerplaatsen handhaven conform de huidige situatie. Met eigen parkeerplaatsen bedoel ik de oprit van de openbare weg naar de eigen woning/garage. (deze opritten, die zich ter hoogte van de groenstrook met eiken bevinden, worden nu inderdaad door de bewoners als parkeerplaats gebruikt).	Het aantal parkeerplaatsen in de Titus Brandsmalaan en de Industrielaan voldoet ook na de herinrichting aan de parkeernorm die de gemeente Oss hanteert. Aan de opritten naar de woningen worden nauwelijks aanpassingen gedaan.	ja
		Ik neem aan dat de groenstroken met eiken behouden blijven en hopelijk ook genoemde opritten.	Blijft behouden	ja
Titus Brandsmalaan	39	De huidige inrichting van de straat geeft mogelijkheden om op straat te parkeren, hetgeen als plezierig wordt ervaren. Er is ook regelmatig behoefte aan deze parkeerplaatsen. Hij is bezorgd, dat ná de aanpassing parkeerdruk zal ontstaan, omdat er slechts acht parkeerplaatsen terugkomen.	Het aantal parkeerplaatsen in de Titus Brandsmalaan en de Industrielaan voldoet ook na de herinrichting aan de parkeernorm die de gemeente Oss hanteert. In het deel waar huisnummer 39 zich bevindt zijn 2 extra parkeerplaatsen in het definitieve ontwerp opgenomen.	deels
		Uit ervaring: er is zelden sprake van onveilige situaties en kan zich in al die jaren dat hij daar woont slechts één ongeval herinneren.	De verwachting is dat door het versmallen van de rijbaan de snelheid omlaag gaat. Dit vergroot het gevoel van veiligheid voor de fietser.	nvt
		De straat heeft in zijn huidige vorm een prachtige uitstraling. Komt deze uitstraling van de prachtige goed bereikbare woonomgeving niet in het geding?	De uitstraling van de straat wordt in grote mate bepaald door de bomen. De bomen blijven gehandhaafd.	ja
Titus Brandsmalaan	9	Het comfort van de fietsers zou ook verhoogd kunnen worden met een asfaltlaag ipv van de klinkers.	Het aanleggen van een brede asfaltweg is niet gewenst, dit zal de snelheid juist verhogen.	nee
		de veiligheid van fietsers is goed, mede door de brede straat! Dus niet door een versmalde straat! Ik kan me geen ongeval herinneren met een fietser. Onveiligheid bepalen de fietsers zelf, door met meerdere naast elkaar te rijden, daar zou eens op gelet kunnen worden. Fietsers hebben tegenwoordig een bepaalde positie in het verkeer, waar de schoolgaande jeugd misbruik van maakt. Onder ons gezegd, begrijpelijk, we zijn ook jong geweest! Andere weggebruikers hebben inmiddels geleerd zich hieraan aan te passen!	De verwachting is dat door het versmallen van de rijbaan de snelheid omlaag gaat. Dit vergroot het gevoel van veiligheid voor de fietser.	nvt
		Voor de veiligheid van fietsers en andere weggebruikers, zou een rotonde op de Nieuwe Hescheweg, kruising Titus Brandsmalaan, voor alle verkeersdeelnemers, een stuk veiliger zijn. Het mes snijdt dan aan twee kanten. Op de kruising gebeuren de meeste ongelukken! Juist in deze tijd van bezuiniging, lijkt mij dat een rotonde een stuk meer veiligheid geeft voor iedere verkeersdeelnemer! We gaan voor ons allen en niet alleen voor de fietsers, die fietsen veilig en met een asfalt laag, ook nog comfortabel!	Het aanleggen van een rotonde is een zeer kostbare aangelegenheid. Tevens zullen studies uit moeten wijzen hoe de verkeersafwikkeling dan gaat verlopen. In dit project is hier niet in voorzien.	nee
Titus Brandsmalaan	6	Graag rekeninghouden met het maken van nieuwe opritten, ivm met gehandicapte dochter die op een driewieler rijdt.	De opritten zullen nauwelijks veranderen.	ja
Titus Brandsmalaan	41	De belangrijkste reden die aangevoerd wordt is de veiligheid van de fietsers. Nu heeft zich in de afgelopen jaren nooit een (ernstig) incident/accident voorgedaan waarbij fietsers zijn betrokken. Wanneer echter de Titus Brandsmalaan fietsstraat zal worden met als doel veiligheid, dan zal de gemeente een streng ontmoedigingsbeleid dienen te voeren tav het autoverkeer door deze fietsstraat. Momenteel wordt de Titus Brandsmalaan als sluiproute gebruikt van de Julianasingel voor allerlei soorten verkeer en komen grote vrachtwagens, die de winkels in de Oude Molenstraat bevoorraden, met regelmaat door de straat.	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.	deels
		Als een fietsstraat betekent veiligheid voor de fietser(s) dan zal het verkeer door de straat geminimaliseerd moeten worden en bijna uitsluitend lokaal dan wel bestemmingsverkeer moeten zijn.	Zie hierboven.	deels
		Graag zou ik het standpunt van de gemeente Oss vernemen aangaande de belasting van de fietsstraat door autoverkeer anders dan lokaal. Daarbij gaat mijn vraag welke verkeersmaatregelen zijn voorzien ter bevordering van de gewenste veiligheid van de fietsers.	De verwachting is dat door het versmallen van de rijbaan de snelheid omlaag gaat. Dit vergroot in ieder geval het gevoel van veiligheid voor de fietser. Het idee achter een Fietsstraat is ook dat de automobilist gast is.	nvt
Titus Brandsmalaan	20 22 24	We ondersteunen het plan van de gemeente en zijn dus voor een fietsstraat (met versmalling als snelheid beperkende maatregel)	Ter kennisname	nvt
		Zoveel mogelijk de groenstroken met bomenrijen behouden voor het "laankarakter";	Bomenrij blijft behouden	ja
		Het beperken of weglaten van extra parkeerplekken aangezien iedereen al minimaal 2-3 parkeerplekken op eigen terrein heeft (daarbij tasten de parkeerplaatsen het visueel ruimtelijke beeld van de laan aan).	Er zijn ook verzoeken binnengekomen om extra parkeerplaatsen aan te leggen. Daarom is besloten om ter hoogte van huisnummer 14, 2 extra parkeerplaatsen aan te leggen	nee
		het beperken en daadwerkelijk handhaven van een maximum snelheid van 30 km per uur, nu de laan geen hoofdrijroute meer wordt.	De handhaving op de snelheid wordt op de gebruikelijke manier gedaan.	ja
		Het uitvoeren van reparatie werkzaamheden aan trottoir-voetpad is in de	Daar waar de tegels heel slecht er in liggen zullen we deze opnieuw gaan leggen.	deels

	huidige staat noodzakelijk. Bij het opwaarderen van de Titus Brandsmalaan naar fietsstraat zou -naar analogie van de Marijkelaan- ook het trottoir moeten worden aangepakt.		
	Verder zou het mooi zijn wanneer de reconstructie van de laan ook zou betekenen dat de aanleg van glasvezelkabel zou worden voorbereid t.b.v. snel dataverkeer.	Het aanleggen van glasvezel wordt niet door de gemeente gedaan. Als er een aanvraag van een telecom bedrijf komt dan zal er een tracé in het voetpad worden aangewezen.	nee
Mondeling	Vrachtwagenverbod vanaf de Karel Doormanstraat	Een vrachtwagen verbod vanaf de Karel Doormanstraat zou ook betekenen dat bestemmingsverkeer hier ook niet meer in mag. Door het vrachtwagenverbod ter hoogte van de scouting wordt in ieder geval voorkomen dat er doorgaand vrachtverkeer gebruikt maakt van dit deel van de industrielaan.	nee
	Boom vóór industrielaan 32A graag behouden	In plaats van de boom bij 32A wordt de boom bij 32B gekapt	ja
	Gezondheid van boom vóór industrielaan 37 checken	De gezondheid van de boom is inderdaad wat minder. We hebben daarom voor een andere verdeling van kappen en behouden gekozen.	ja
	Parkeren voor industrielaan 51 is in het plan naar overzijde straat verplaatst, graag huidige situatie handhaven.	In het definitieve ontwerp staan nu 2 parkeerplaatsen aan de zijde van nr. 51 opgenomen en 2 parkeerplaatsen aan de overzijde.	ja
	Parkeervakken voorzien van schuine band, om wat meer ruimte te krijgen voor het parkeren.	De parkeervakken komen nagenoeg op gelijke hoogte met de berm te liggen, hierdoor ontstaat er vanzelf meer ruimte.	ja
	Meer parkeerplaatsen aanleggen in de Titus Brandsmalaan	In beide delen van de Titus Brandsmalaan komen, t.o.v. het voorlopige ontwerp, in totaal 7 extra parkeerplaatsen	ja
	Snelheid autoverkeer verlagen	De verwachting is dat door het versmallen van de rijbaan de snelheid omlaag gaat.	ja