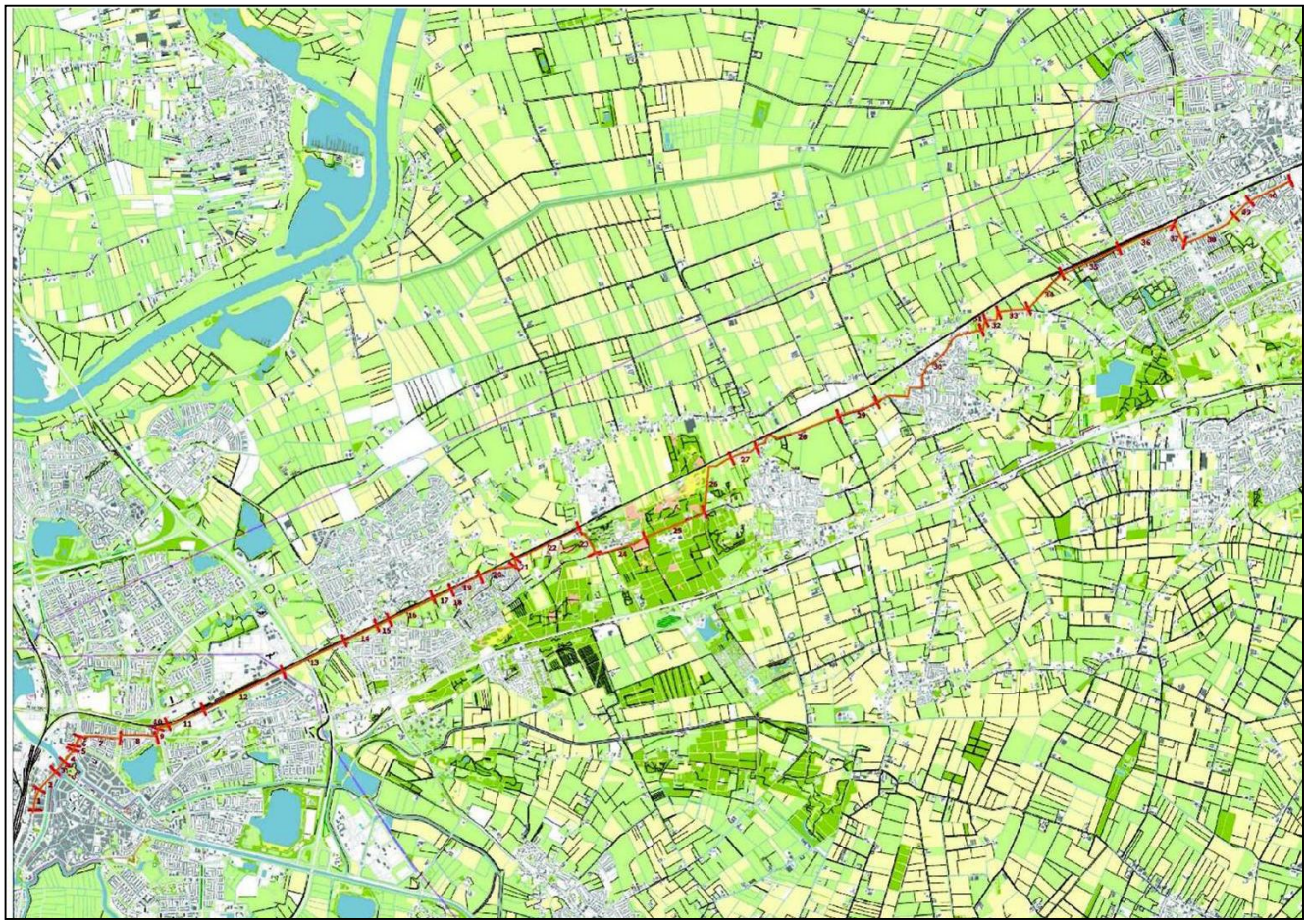
Subsidieaanvraag Fietsfilevrij snelfietsroute Oss – ’s-Hertogenbosch (F59)



’s-Hertogenbosch

GEMEENTE Oss

GEMEENTE MAASDONK

Provincie Noord-Brabant

fiets in de versnelling

Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Provincie Noord-Brabant

Snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Maasdonk - Oss

Managementsamenvatting

Datum 15 september 2010
Kenmerk OSS123/Wrd/1098

1 Inleiding

1.1 Opzet en leeswijzer

Voor u ligt het definitieve voorstel voor een financiële bijdrage voor een regionale fietsverbinding voor woon-werkverkeer tussen 's-Hertogenbosch, Maasdonk en Oss. Op 15 februari 2010 heeft de provincie hier een eerste subsidieaanvraag voor ingediend gevolgd door een aanscherping van de onderbouwing van dit voorstel, verwoord in het onderzoek 'Fietspotentie F59 's-Hertogenbosch - Maasdonk – Oss' op 17 mei 2010.

Het voorliggende definitieve voorstel bevat de door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, bij brief van 20 april 2010 vereiste elementen:

1. Probleembeschrijving (omvang bereikbaarheidsprobleem op traject, potentie fietsroute, analyse woon-werkrelaties en verwachte bijdrage aan regionale bereikbaarheid door een substitutie van minimaal 5% van auto naar fiets).
2. Overzicht van samenwerkende partijen, procesleider, taken en verantwoordelijkheden.
3. Gewenst kwaliteitsniveau en overige randvoorwaarden voor bewegwijzering.
4. (sociale) veiligheid en comfort.
5. Projectomschrijving inclusief een schetsontwerp van de route, planning en begroting van de investerings- en te verwachten communicatiekosten;
6. Communicatiestrategie.
7. Monitoring- en evaluatiestrategie.
8. (Bestuurlijke) afspraken tussen de betrokken overheden in de vorm van een bestuurlijk uitvoeringsovereenkomst.

Bovenstaande elementen zijn als tabbladen opgenomen. Onderstaand volgt een beknopte samenvatting met daarbij de belangrijkste conclusies.

1.2 Probleembeschrijving

De fietssnelweg F59 verbindt de steden 's-Hertogenbosch en Oss via de kernen Nuland en Geffen in Maasdonk. De afstand tussen verschillende woon- en werkgebieden aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch, onder andere de nieuwbouwlocatie Groote Wielen aan de noordzijde van Rosmalen en bedrijventerreinen De Herven, De Brand en het toekomstige Avenue A2 en de woongebieden aan de westzijde van Oss bedraagt gemiddeld 12 kilometer. Voor woon-werktrajecten is de fiets bij uitstek geschikt voor een dergelijke afstand. Zeker ook gezien de huidige en te verwachten ontwikkeling van de elektrische fiets. Ook verbindt de fietssnelweg de NS-stations van 's-Hertogenbosch Centraal, 's-Hertogenbosch-Oost, Rosmalen, Oss-west en Oss. Daarnaast zijn langs de fietsas of in de directe nabijheid verschillende woon- en werkgebieden gelegen, zoals de kernen Nuland, Geffen en Rosmalen en bedrijventerrein Kruisstraat.

Naast de kansen van een fietssnelweg voor woon-werkverkeer tussen de kernen 's-Hertogenbosch en Oss en de tussengelegen kernen Rosmalen, Nuland en Geffen, biedt een dergelijke hoogwaardige fietsverbinding ook kansen voor school-thuisroutes. Verschillende scholen in zowel 's-Hertogenbosch als Oss voor voortgezet, middelbaar en hoger onderwijs komen binnen een straal van 10 km te liggen vanuit de verschillende kernen. Hoewel in eerste instantie wordt ingezet op een regionale fietsroute voor woon-werkverkeer is dit een belangrijk bijkomstig voordeel.

Zowel in de huidige als te verwachten toekomstige situatie is sprake van doorstromingsproblemen op het hoofdwegennet tussen 's-Hertogenbosch en Oss. Hierdoor is de autobereikbaarheid tussen deze kernen, maar ook voor verkeer van en naar de tussengelegen kernen Rosmalen, Nuland en Geffen, in het geding. Dit kan leiden tot (een toename van) sluipverkeer met mogelijke verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten als gevolg. De huidige fietsvoorzieningen op de regionale fietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Oss voldoen op dit moment niet op het gehele traject aan de in het regionale fietsplan vastgelegde kwaliteitseisen. Er is dus nog veel winst te behalen door het realiseren van een hoogwaardige fietsverbinding, zoals een fietssnelweg tussen deze kernen.

De realisatie van een fietssnelweg tussen 's-Hertogenbosch en Oss zorgt voor een sterke verbetering van de fietsbereikbaarheid op deze fietsas. Door de komst van de fietssnelweg F59 is het mogelijk om vanuit het NS-station 's-Hertogenbosch Centraal de komgrens van Oss te bereiken binnen een tijdsperiode van circa 45 minuten. Dat is een winst ten opzichte van de huidige situatie van ruim 15 minuten. De fietsafstand tussen NS-station Oss en NS-station 's-Hertogenbosch bedraagt na realisatie van de fietssnelweg 60 minuten. Daarnaast verbetert ook de fietsbereikbaarheid vanuit de kernen Rosmalen, Nuland en Geffen. Veel werklocaties en voorzieningen (scholen, ziekenhuis en winkelgebieden) in Oss en 's-Hertogenbosch zijn sneller te bereiken en

komen binnen een straal van circa 30 minuten fietsen te liggen. Tevens verbetert de bereikbaarheid vanuit deze kernen richting Vught.
Als gevolg van realisatie van de fietssnelweg vindt in het woon-werkverkeer een verschuiving plaats van auto naar fiets. Hierdoor zullen de auto-intensiteiten op verschillende oost-westverbindingen tussen 's-Hertogenbosch, Rosmalen, Nuland, Geffen en Oss afnemen. Zo is er op de A59 een afname te constateren van circa 1% en op de Amsteleindstraat een afname van circa 6% van het totale verkeersaanbod.
Omdat de fietssnelweg enkel een goed alternatief biedt voor woon-werkverkeer op de relatie 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss, is met het regionale verkeersmodel geanalyseerd welk deel van het verkeer op de A59 aan deze relatie gekoppeld is. Vervolgens is de afname van intensiteiten op de A59, als gevolg van realisatie van de fietssnelweg, gerelateerd aan het aantal autobewegingen op de relatie Oss – 's-Hertogenbosch. Hieruit blijkt dat het substitutie-effect van auto naar fiets op de A59 varieert tussen de 6,2% (ter hoogte van Geffen) tot 7,5% (ter hoogte van Rosmalen).

1.3 Overzicht samenwerkende partijen

Voorliggend voorstel is tot stand gekomen in een samenwerkingsverband tussen provincie Noord-Brabant, gemeente 's-Hertogenbosch, gemeente Maasdonk, gemeente Oss en fietsersbond afdeling 's-Hertogenbosch. Tevens is de Kamer van Koophandel bij de totstandkoming van voorliggend product betrokken.
Het proces is inhoudelijk en procesmatig ondersteund en begeleid door Goudappel Coffeng BV.

In het communicatietraject worden de volgende organisaties/actoren betrokken in het proces:
- communicatieadviseurs van betrokken gemeenten, provincie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- bedrijven en werkgevers in de regio (inclusief parkmanagement);
- scholen in 's-Hertogenbosch, Maasdonk en Oss;
- Fietsersbond;
- Stichting Bramm, mobiliteitsmanagement;
- Vrijetijdshuis;
- NS (inclusief OV-fietsen);
- fietsenmakers / -winkels in de regio.

1.4 Gewenst kwaliteitsniveau en overige randvoorwaarden

Een belangrijk onderdeel in de planvorming voor een hoogwaardige snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss is het opstellen van een pakket aan kwaliteitseisen die aan hoogwaardige snelfietsroutes mogen worden gesteld. Het doel

van het formuleren van kwaliteitseisen is het bieden van een ontwerp- en toetsingskader voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardige fietsroute. De uitrusting van de hoogwaardige snelfietsroute F59 zal aan een pakket van eisen moeten voldoen, zodat een zeer aantrekkelijke en hoogwaardige fietsinfrastructuur ontstaat. En dat is weer een voorwaarde om het nationale, provinciale, regionale en lokale fietsbeleid te effectueren.

Vanwege de verschillende ruimtelijke, infrastructurele en verkeerskundige verschillen is in het beoordelingskader onderscheid gemaakt in de ligging van de fietsroute *binnen* en *buiten* de bebouwde kom. Daarnaast is onderscheid gemaakt in kwaliteitseisen voor het deel van de snelfietsroute met een verwacht aantal fietsers hoger dan 2.500 fietsers/etmaal en het deel dat minder dan 2.500 fietsers/etmaal te verwerken krijgt na realisatie van de snelfietsroute. Op het deel van het traject met de meeste fietsers is het gewenst een hoger ambitieniveau na te streven. Daar waar deze norm niet uitvoerbaar is op de geplande route, kan in incidentele gemotiveerd teruggevallen worden op de kwaliteitseisen die voor het deel van de snelfietsroute gelden met minder dan 2.500 fietsers/etmaal. Daarnaast geldt een pragmatische aanpak ten aanzien van toepassing van de kwaliteitseisen en uitvoering van de fietsmaatregelen. Afhankelijk van andere werkzaamheden in de nabijheid en mogelijke ruimtelijke en/of infrastructurele ontwikkelingen in de nabije toekomst, kunnen de fietsmaatregelen in tijd opschuiven. Zodoende kan mogelijk ook 'werk-met-werk' plaatsvinden.

In de kwaliteitseisen is uitgegaan van de hoofdeisen die aan fietsinfrastructuur worden gesteld, namelijk comfort, veiligheid en directheid. Daarnaast speelt ook het aspect van 'aantrekkelijkheid' van een hoogwaardige snelfietsroute. De mate van aantrekkelijkheid krijgt deels vorm door de wijze waarop de genoemde vier aspecten invulling krijgen maar ook in kwalitatieve zin door de keuze van routes langs wegen en door verschillende gebieden, zodat deze geen monotoon karakter krijgt. Hierbij wordt zoveel mogelijk integratie met het landschap en omgeving nagestreefd. Op het gebied van comfort heeft het de voorkeur om de snelfietsroute in 4 meter breed rood asfalt te realiseren, met verlichting op de gehele route, inclusief rust- / schuilpunten en een maximum hellingspercentage van 3%. De veiligheid van de fietser wordt gecreëerd door voldoende brede voorzieningen, samenhang, zoveel mogelijk uniforme beslissingen en heldere kruispuntoplossingen. Waar mogelijk wordt de fietser in de voorrang afgewikkeld op kruispunten, ter plekke van een dergelijk kruispunt wordt de snelheid van het naderende autoverkeer geremd. Een directe fietsroute wordt gerealiseerd door te kiezen voor een zo'n kort mogelijk tracé binnen de ruimtelijke mogelijkheden. Indien mogelijk is gekozen voor nieuwe verbindingen en zijn bochten verbreed.

Om het gebruik van een snelfietsroute te bevorderen is het van belang dat de route een samenhangend geheel vormt. Samenhang zorgt ervoor dat gebruikers de route herkennen en haast automatisch (zonder nadenken) de goede kant op fietsen. Samenhang wordt bereikt door het toepassen van elementen die over de gehele route

terugkomen en onderscheidend zijn van andere infrastructuur. Het herkennen van een route gebeurt zowel bewust als onbewust. Mensen gaan bewust op zoek naar het begin van de route, of een punt waar ze kunnen aanhaken op de route. Voor de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss wordt ingezet op fietsbewegwijzering en herkenbaarheid van het wegdek, bijvoorbeeld door markering of logo op het wegdek.

1.5 Projectomschrijving inclusief schetsontwerp, planning en begroting

Op basis van de algemene eisen voor directheid, veiligheid en comfort en de specifieke kwaliteitseisen is een schetsontwerp voor het gehele tracé van de snelfietsroute gemaakt. In het schetsontwerp is het tracé ingepast binnen de beschikbare ruimte, rekeninghoudend met fysieke mogelijkheden, kosten en bestuurlijke wensen.

Het tracé bestaat zoveel mogelijk uit vrijliggende tweerichtingfietspaden en fietsstraten. Op enkele locaties is een afwijkende keuze gemaakt omwille van de beschikbare ruimte of het karakter van de plek. Voorbeelden zijn de Brugstraat in 's-Hertogenbosch en de kern van Geffen. Waar mogelijk is de meest directe route gekozen en zijn een aantal nieuwe verbindingen gemaakt. Uitzondering hierop is de keuze voor de Waterleidingstraat in plaats van een nieuwe route langs het spoor tussen Rosmalen en Nuland.

De totale kosten voor het uitvoeren van de maatregelen uit het schetsontwerp zijn € 4,3 miljoen, dit is inclusief een schatting voor onder andere grondaankoop, nutsvoorzieningen en meubilair en exclusief BTW, planvoorbereiding, monitoring / evaluatie en communicatie. Een deel van de kosten kan beperkt worden door aan te sluiten op geplande werkzaamheden zoals groot onderhoud en maatregelen te integreren binnen geplande gebiedsontwikkelingen.

1.6 Communicatiestrategie

Om het potentieel automobilisten te verleiden om de fiets te pakken, is het essentieel de routes actief onder de aandacht te brengen. Dit kan enerzijds door het informeren over de nieuwe routes en het doel dat zij dienen en anderzijds door acties om de doelgroep te prikkelen om te gaan fietsen.

Bij het communicatietraject voor de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss wordt geadviseerd om aan te sluiten op de werkwijze van Fiets Filevrij.

De volgende middelen worden ingezet om de snelfietsroute onder de aandacht te brengen in de regio:
- een logo die in alle vormen van communicatie wordt toegepast inclusief de herkenbaarheid van de route benadrukt (logo op wegdek), mogelijk uit te zetten in een prijsvraag;
- website maken voor de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss inclusief een link vanaf de gemeentelijke en provinciale websites;
- een glossy rapport inclusief brochure maken (draagvlak creëren onder bestuurders, bedrijven en scholen);
- bij bedrijven pilot met elektrische fietsen;
- persberichten in lokale media;
- campagnes (inclusief aansluiten op bestaande fietscampagnes);
- promotie langs de route, bijvoorbeeld door oplaadpunten voor elektrische fiets en of proefrit elektrische fiets, inzet mobiele fietsenmaker, weer- en verkeersinformatie en beloningssysteem (gratis gadgets);
- ludieke opening.

Hiervoor is samenwerking nodig met verschillende bedrijven en organisaties in de regio.

1.7 Monitoring- en evaluatiestrategie

Om de effecten van realisatie van de snelfietsroute inzichtelijk te maken, is het van belang te weten welke beleidsinspanningen zijn verricht om de doelstellingen te halen, de mate waarin de doelstellingen zijn gehaald en de doelmatigheid van de inspanningen. Om deze reden is een monitor opgezet waarin een aantal indicatoren periodiek wordt gemeten. De ontwikkeling van het monitoringsysteem is uitgevoerd volgens de Meten=Weten methodiek. De kern van Meten=Weten is dat er een directe relatie wordt gelegd tussen het beoogde eindeffect van een beleidsdoel en de ondernomen inspanningen en activiteiten (om het beoogde effect te bereiken).

Voorgesteld wordt om jaarlijks, op een vast moment in het jaar, evaluatie, op basis van een aantal indicatoren, uit te voeren om het effect van de realisatie van de snelfietsroute in beeld te brengen. De provincie is initiatiefnemer bij de monitoring. De betrokken gemeenten zullen daarbij voor een groot deel de uitvoering voor hun rekening moeten nemen, zoals aanleveren van gegevens, uitvoeren van (permanente) tellingen en uitvoeren van ongevallenanalyse of aanleveren van ongevallencijfers.

1.8 (Bestuurlijke) afspraken

Een intentieverklaring treft u aan achter tabblad 8.

Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Onderzoek fietspotentie F59 's-Hertogenbosch – Maasdonk - Oss

Definitief

Onderzoek fietspotentie F59 's-Hertogenbosch – Maasdonk - Oss

Definitief

Datum	15 september 2010
Kenmerk	OSS123/Wrd/1957
Eerste versie	3 augustus 2010

Documentatiepagina

Opdrachtgever(s)	Provincie Noord-Brabant
Titel rapport	Onderzoek fietspotentie F59 's-Hertogenbosch - Maasdonk - Oss Definitief
Kenmerk	OSS123/Wrd/
Datum publicatie	15 september 2010
Projectteam opdrachtgever(s)	De heer N. Hooghof en mevrouw C. Dillisse
Projectteam Goudappel Coffeng	De heer B. Peters, de heer D. Walraven, de heer D. Roels, de heer O. Seinen en mevrouw V. de Groot
Projectomschrijving	Nadere analyse naar het potentieel gebruik en de mate waarin de fietssnelweg F59 voldoende woon-werkverkeer bereikt
Trefwoorden	Fietssnelweg, F59, fietspotentie, woon-werkverkeer, fietsbereikbaarheidskaart, substitutie-effect

Inhoud

1 Inleiding 1

1.1 Aanleiding en vraag 1
1.2 Onderzoeksopzet 2
1.3 Leeswijzer 2

2 Gebiedsbeschrijving en fietsrelaties 3

2.1 Aanwezige functies en relaties op het traject Oss – 's-Hertogenbosch 3
2.2 Conclusies 5

3 Probleembeschrijving 6

3.1 Bereikbaarheidsknelpunten 6
3.2 Huidige knelpunten op het fietstraject Oss – 's-Hertogenbosch 8
3.3 Conclusies 8

4 Analyse fietsbereikbaarheid 9

4.1 Toelichting methode en uitgangspunten 9
4.2 Resultaten fietsbereikbaarheidskaart 9
4.3 Conclusies 11

5 Analyse substitutie-effect 12

5.1 Toelichting methode en uitgangspunten 12
5.2 Resultaten analyse 12
5.3 Conclusies 14

6 Samenvattende conclusies 15

1 Inleiding

De provincie Noord-Brabant heeft het voornemen om samen met de betrokken gemeenten en andere partijen een fietssnelweg te realiseren tussen Oss, Maasdonk en 's-Hertogenbosch (F59). Hiervoor is, in het kader van de subsidieregeling 'Fiets filevrij' een voorstel ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Dit voorstel is door de beoordelingscommissie positief bevonden onder voorbehoud van een aanscherping en nadere onderbouwing voor de investeringen in de F59, in relatie tot het potentieel gebruik en de mate waarin dit trajectdeel voldoende woon-werkverkeer zal bedienen. In voorliggende notitie zijn de resultaten beschreven van deze aanvullende analyse naar de fietspotentie en het substitutie-effect van auto naar fiets.

1.1 Aanleiding en vraag

De fiets is het ideale vervoermiddel op de korte afstand. Recent heeft het FileProof-project 'Fiets filevrij' aangetoond dat mensen ook bereid zijn langere afstanden naar hun werk te fietsen, mits de route snel en comfortabel is. Daarnaast maakt de groeiende populariteit van elektrische fietsen dat mensen eerder geneigd zijn om ook voor langere afstanden de fiets te pakken in plaats van de auto.

In december 2009 heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, als vervolg op het project 'Fiets filevrij' een uitvraag gedaan voor nieuwe regionale fietsverbindingen voor woon-werkverkeer.

De provincie Noord-Brabant heeft in 2008 reeds onderzoek gedaan naar de haalbaarheid van een fietssnelweg tussen Oss en 's-Hertogenbosch. Uit deze analyse blijkt dat de zogenaamde Noord-route het voorkeurstracé is voor de Fietssnelweg F59. In februari 2010 heeft de provincie Noord-Brabant een voorstel ingediend bij het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor een financiële bijdrage voor een regionale fietsverbinding op het traject Oss - 's-Hertogenbosch (F59). Het project is toegekend, onder de voorwaarde dat het potentiële gebruik voor woon-werkverkeer nog verder wordt onderbouwd.

De provincie Noord-Brabant heeft aan Goudappel Coffeng gevraagd om het tracé nader uit te werken en een nadere analyse uit te voeren naar de fietspotentie van een fietssnelweg op het traject Oss - 's-Hertogenbosch en het substitutie-effect van auto naar fiets.

1.2 Onderzoeksopzet

In de objectieve analyse naar de fietspotentie is gebruik gemaakt van een GIS-analyse, met als resultaat de fietsbereikbaarheidskaart. Met deze analyse is nut en noodzaak van de fietssnelweg inzichtelijk gemaakt. Met behulp van de fietsbereikbaarheidskaart is in beeld gebracht welk gebied binnen een bepaalde tijdsduur met de fiets bereikt kan worden voor en na realisatie van de fietssnelweg F59. De fietsbereikbaarheidskaart zegt echter nog niets over exacte aantallen en het substitutie-effect in het woon-werkverkeer. Hiervoor is gebruik gemaakt van het regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch. Dit is een multimodaal model waar naast de intensiteiten voor de auto ook de intensiteiten voor de modaliteiten fiets en openbaar vervoer zijn geprognosticeerd.

Kortom, met de fietsbereikbaarheidskaart wordt aangegeven welke kwaliteitssprong wordt gemaakt en geeft een verklaring voor de te verwachten toename van het fietsgebruik. Men kan namelijk na realisatie van de fietssnelweg binnen eenzelfde tijdsperiode een groter gebied bereiken per fiets. Deze resultaten worden vervolgens gekwantificeerd met het regionale verkeersmodel.

1.3 Leeswijzer

In het volgende hoofdstuk is een gebiedsbeschrijving opgenomen en zijn de huidige (potentiële) fietsrelaties in beeld gebracht. Hoofdstuk 3 beschrijft de huidige en te verwachten knelpunten op het gebied van autobereikbaarheid. De fietspotentie is in beeld gebracht in respectievelijk de hoofdstukken 4 'analyse fietsbereikbaarheid' en 5 'analyse substitutie-effect'. In het zesde en tevens laatste hoofdstuk zijn de samenvattende conclusies beschreven.

2 Gebiedsbeschrijving en fietsrelaties

Het fietsgebruik in de GGA regio 's-Hertogenbosch staat onder druk door een aantal ontwikkelingen: de nieuwbouw van (verspreide) functies, ontbrekende schakels bij barrières, omrijdafstanden in het buitengebied, oponthoud in de stedelijke gebieden en een toenemende autobeschikbaarheid. In dit hoofdstuk wordt een beschrijving gegeven van de aanwezige functies in het gebied en de fietsrelaties.

2.1 Aanwezige functies en relaties op het traject Oss – 's-Hertogenbosch

Een fietssnelweg is een hoogwaardige fietsvoorziening die non-stop en conflictvrij een verbinding vormt tussen twee of meer gebieden (bronpunten). 'Non-stop' en 'conflictvrij' geven aan dat ingezet wordt op een hoog kwaliteitsniveau. De relatie tussen Oss en 's-Hertogenbosch leent zich hier uitstekend voor. De combinatie van functies aan beide zijden en de ligging van kleinere kernen aan de verbinding maken de relatie zeer kansrijk. De afstand tussen 's-Hertogenbosch en Oss is ongeveer 20 km via de fietssnelweg F59. Voor woon-werktrajecten tot zo'n 7,5 à 15 km is de fiets een kansrijk vervoermiddel. Kijkend naar de ligging van bedrijventerreinen en woongebieden, dan valt op dat twee regionale bedrijventerreinen aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch zijn gesitueerd en de woongebieden van Oss zich aan de westzijde van Oss concentreren (zie figuur 2.1). De gemiddelde afstand tussen deze gebieden is zo'n 12 km, een afstand die goed fietsbaar is.

De fietssnelweg F59 verbindt de twee belangrijkste economische kernen in de regio, namelijk 's-Hertogenbosch en Oss. Rondomgelegen gebieden oriënteren zich op deze steden, waarbij 's-Hertogenbosch een sleutelpositie heeft richting de Randstad en Brabantstad. Daarmee draagt de fietssnelweg F59 bij aan het in stand houden en verbeteren van economische activiteiten in de regio.

De fietssnelweg F59 sluit aan op de bestaande fietsas tussen de binnenstad van 's-Hertogenbosch en het centrum van Rosmalen en zal de treinstations van 's-Hertogenbosch Centraal, 's-Hertogenbosch-Oost, Rosmalen, Oss-west en Oss aandoen. Daarnaast zijn langs de fietsas of in de directe nabijheid verschillende woon- en werkgebieden gelegen.

Figuur 2.1: Relaties tussen functies in Oss en 's-Hertogenbosch

Een fietssnelweg tussen 's-Hertogenbosch en Oss verbindt niet alleen deze twee steden, maar ook de kernen Rosmalen, Geffen en Nuland. Voor deze kernen komen de voorzieningen in 's-Hertogenbosch, als bedrijventerreinen en scholen voor voortgezet, middelbaar en hoger onderwijs, binnen 10 km te liggen (zie figuur 2.2). Dit betekent dat de fietssnelweg ook een belangrijke potentie heeft voor deze kernen.

Figuur 2.2: Relaties tussen functies op de as Oss - 's-Hertogenbosch

2.2 Conclusies

De fietssnelweg F59 verbindt de steden 's-Hertogenbosch en Oss via de kernen Nuland en Geffen in Maasdonk. De afstand tussen verschillende woon- en werkgebieden aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch, onder andere de nieuwbouwlocatie Groote Wielen aan de noordzijde van Rosmalen en bedrijventerreinen De Herven, De Brand en het toekomstige Avenue A2 en de woongebieden aan de westzijde van Oss bedraagt gemiddeld 12 kilometer. Voor woon-werktrajecten is de fiets bij uitstek geschikt voor een dergelijke afstand. Daarnaast verbindt de fietssnelweg de NS-stations van 's-Hertogenbosch Centraal, 's-Hertogenbosch-Oost, Rosmalen, Oss-west en Oss. Daarnaast zijn langs de fietsas of in de directe nabijheid verschillende woon- en werkgebieden gelegen, zoals de kernen Nuland, Geffen en Rosmalen en bedrijventerrein Kruisstraat.

Naast de kansen van een fietssnelweg voor woon-werkverkeer tussen de kernen 's-Hertogenbosch en Oss en de tussengelegen kernen Rosmalen, Nuland en Geffen, biedt een dergelijke hoogwaardige fietsverbinding ook kansen voor school-thuisroutes. Verschillende scholen in zowel 's-Hertogenbosch als Oss voor voortgezet, middelbaar en hoger onderwijs komen binnen een straal van 10 km te liggen vanuit de verschillende kernen. Hoewel in eerste instantie wordt ingezet op een regionale fietsroute voor woon-werkverkeer is dit een belangrijk bijkomstig voordeel.

3 Probleembeschrijving

In het kader van het FileProof-project 'Fiets filevrij' komen enkel die trajecten in aanmerking waar sprake is van een bestaand of toekomstig regionaal of stedelijk bereikbaarheidsprobleem. In dit hoofdstuk is beschreven welke knelpunten in de huidige situatie en toekomst optreden in de autobereikbaarheid en in de huidige fietsrelatie Oss – 's-Hertogenbosch.

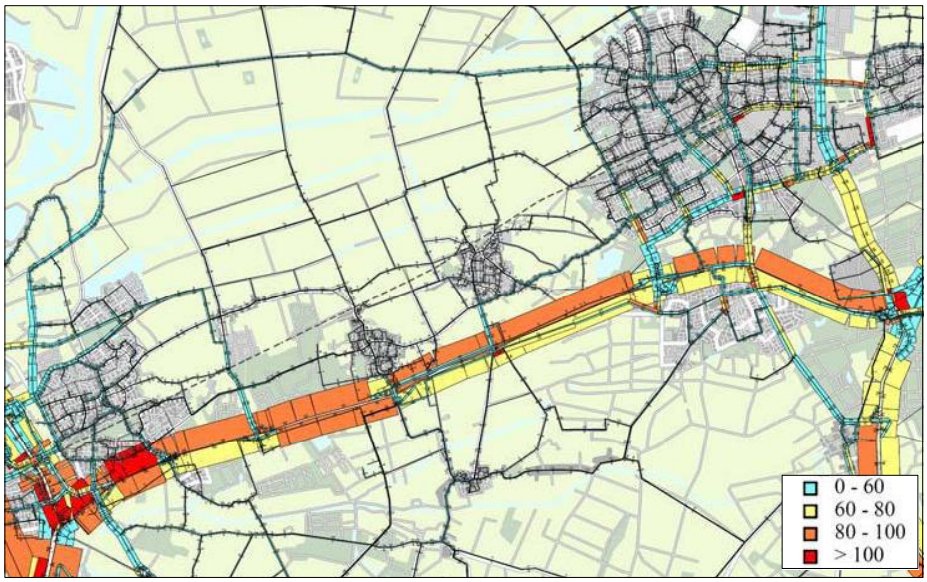
3.1 Bereikbaarheidsknelpunten

Reeds in de huidige situatie is sprake van doorstromingsknelpunten op de A59 tussen 's-Hertogenbosch en Oss. Hierdoor staat de bereikbaarheid van het stedelijk gebied in de regio onder druk. De afgelopen jaren werden deze afwikkelingsknelpunten met name veroorzaakt door de werkzaamheden rondom de verbreding van de A2. De verwachting is echter niet dat door het gereedkomen van de werkzaamheden A2, de bereikbaarheidsknelpunten op de A59 zijn opgelost. Door een aanhoudende groei van het autobezit en –gebruik, in combinatie met verschillende ruimtelijke en economische ontwikkelingen in de regio, zullen de intensiteiten toenemen en daardoor de bereikbaarheid, met name in de spitsperioden, verder onder druk komen te staan.

De bereikbaarheid van het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Oss is in beeld gebracht door een kwantitatieve analyse van de wegvakbelasting. De verkeersknelpunten op wegvakniveau zijn in beeld gebracht met het statisch verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch voor het toekomstjaar 2020. De bereikbaarheid per auto is beoordeeld aan de hand van de mate van doorstroming op de (hoofd)wegenstructuur. Voor de kwaliteit van doorstroming zijn de volgende grenswaarden gehanteerd:

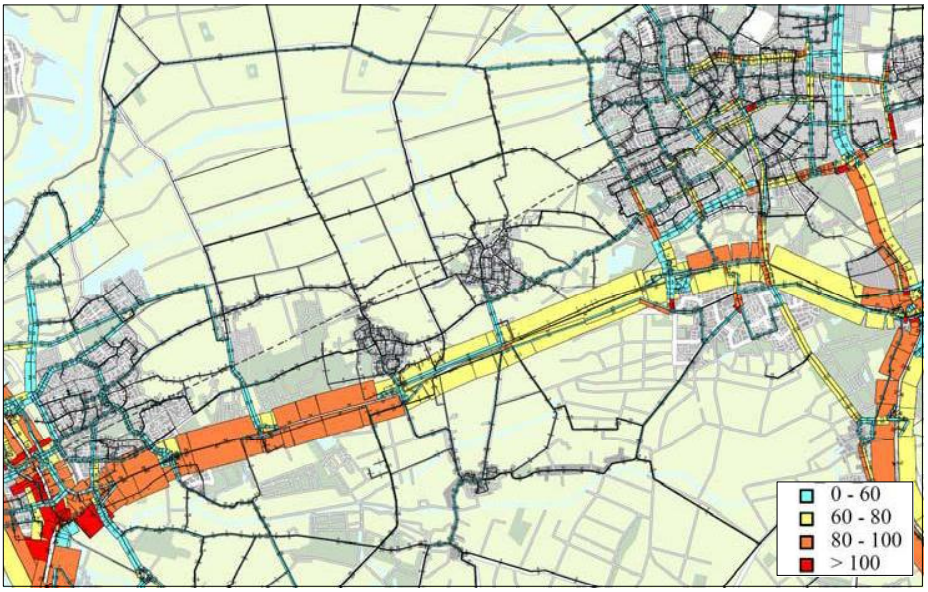
- I/C-verhouding < 80: vlotte doorstroming
- I/C- verhouding 80 – 100: matige tot slechte doorstroming
- I/C- verhouding > 100: zeer slechte doorstroming

Uit een analyse met het regionale verkeersmodel blijkt dat in de spitsperioden afwikkelingknelpunten ontstaan op de A59 tussen 's-Hertogenbosch en Oss. De verkeersafwikkeling in 2020 is in beide spitsperioden 'matig' tot 'slecht' (zie ook figuur 3.1 en 3.2). Daarnaast ontstaan ook op de aansluitingen van de A59 afwikkelingsknelpunten, zoals in Oss op de Graafsebaan en Cereslaan – Heihoeksingel en in 's-Hertogenbosch op de aansluiting van de A59 en de A2.



Figuur 3.1: Verkeersafwikkeling in de ochtendspits in het toekomstjaar 2020 (bron: regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch)

De te verwachten doorstromingsproblemen op het hoofdwegennet tussen Oss en 's-Hertogenbosch leidt tot een verslechtering van de bereikbaarheid van beide steden, met als gevolg dat verkeer op zoek gaat naar alternatieve, veelal lokale routes, die daarvoor niet ingericht zijn. Dit 'sluipverkeer' kan tot verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten leiden, waar ook het fietsverkeer, zowel in het buitengebied als in het stedelijk gebied, overlast van ondervindt.



Figuur 3.2: Verkeersafwikkeling in de avondspits in het toekomstjaar 2020 (bron: regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch)

3.2 Huidige knelpunten op het fietstraject Oss – 's-Hertogenbosch

De fietssnelweg F59 sluit aan op de bestaande fietsas tussen de binnenstad van 's-Hertogenbosch en het centrum van Rosmalen. Delen hiervan zijn reeds ingericht als fietsstraat. Verder loopt het tracé tussen Rosmalen en Oss parallel aan de huidige fietsrelatie tussen 's-Hertogenbosch en Oss zoals vastgesteld in het regionaal fietsplan van de GGA-regio 's-Hertogenbosch. Ten zuiden van het voorkeurstracé voor de fietssnelweg loopt de regionale fietsroute via de kernen Nuland en de zuidzijde van Geffen naar de Heesterseweg in Oss.

In het kader van de subsidieaanvraag is het voorkeurstracé voor de fietssnelweg nagefietst met betrokken overheden en Fietsersbond. Tijdens deze schouw is het tracé beoordeeld aan de hand van het beoogde kwaliteitsniveau voor een degelijke fietssnelweg. De huidige regionale fietsroute is in het kader van het regionale fietsplan nagefietst en beoordeeld op de regionale kwaliteitseisen. Ook op de huidige fietsroute, die ten zuiden van het voorkeurstracé voor de fietssnelweg ligt, zijn verschillende knelpunten geconstateerd op het gebied van 'onjuiste fietsvoorzieningen', 'onjuiste verharding' (kleur en/of type) en 'maatvoering van fietsvoorzieningen'.

Op basis van beide analyses blijkt dat in het gebied tussen 's-Hertogenbosch en Oss nog veel terrein is te winnen ten aanzien van het fietsgebruik door het faciliteren van hoogwaardige fietsvoorzieningen.

3.3 Conclusies

Zowel in de huidige als in de te verwachten toekomstige situatie is sprake van doorstromingsproblemen op het hoofdwegennet tussen 's-Hertogenbosch en Oss en op een aantal stedelijke in- en uitvalswegen. Hierdoor is de autobereikbaarheid tussen deze kernen, maar ook voor verkeer van en naar de tussengelegen kernen Rosmalen, Nuland en Geffen, in het geding. Dit kan leiden tot (een toename van) sluipverkeer met mogelijke verkeersveiligheids- en leefbaarheidsknelpunten als gevolg.

De huidige fietsvoorzieningen op de regionale fietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Oss voldoen op dit moment in geringe mate aan de in het regionale fietsplan vastgelegde kwaliteitseisen. Er is dus nog veel winst te behalen door het realiseren van een hoogwaardige fietsverbinding, zoals een fietssnelweg tussen deze kernen.

4 Analyse fietsbereikbaarheid

In dit hoofdstuk is in beeld gebracht hoe ver de fiets vanuit de verschillende kernen kan komen (in afstand) in de toekomstige situatie zonder en met fietssnelweg F59. Deze analyse is uitgevoerd met de fietsbereikbaarheidskaart.

4.1 Toelichting methode en uitgangspunten

Met de fietsbereikbaarheidskaart, een methode ontwikkeld door Goudappel Coffeng, is letterlijk het bereik van de fiets in beeld gebracht. Het doel van deze analyse is om voor twee situaties de bereikbaarheid in beeld te brengen: de huidige situatie (zonder fietssnelweg) en een variant met fietssnelweg. Het gaat hierbij concreet om het gebied tot waar men op de fiets kan komen binnen een bepaalde tijdsperiode.

Voor de fietsbereikbaarheidskaart is eerst een basiskaart opgesteld, waarbij gebruik is gemaakt van het Nationaal WegenBestand (NWB) aangevuld met wegen die alleen voor de fiets toegankelijk zijn. Voor de basiskaart zijn resultaten weergegeven in een kaart met reistijden vanuit een punt (namelijk 0-15 / 15-30 / 30-45 / 45-60 minuten). Nadat het basisnetwerk was opgesteld, is de situatie waarbij de fietssnelweg is gerealiseerd, doorgerekend. Er is een gemiddelde fietssnelheid op elk wegvak toegevoegd: binnen de bebouwde kom 12 km/h en buiten de bebouwde kom 15 km/h. Voor de fietssnelweg is uitgegaan van een gemiddelde fietssnelheid van 20 km/h. Voor deze gemiddelde fietssnelheid is gekozen omdat het gaat om de fietsbereikbaarheid van alle fietsers. Dus naast het woon-werkverkeer ook voor doelgroepen als ouderen en jongeren. In de praktijk zal het woon-werkverkeer dus een hogere fietssnelheid halen (van circa 25 km/h) waardoor de resultaten in de volgende paragraaf voor dit type fietsverkeer dus positiever uitvallen (zij kunnen een nog groter gebied bereiken binnen dezelfde tijdsperiode).

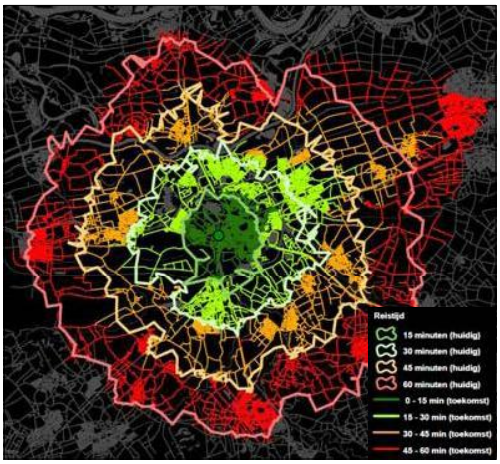
De analyse met de fietsbereikbaarheidskaart is uitgevoerd voor de volgende kernen:
- 's-Hertogenbosch (NS-station 's-Hertogenbosch Centraal);
- Rosmalen (NS-station Rosmalen);
- kern Nuland;
- kern Geffen;
- Oss (NS-station Oss).

4.2 Resultaten fietsbereikbaarheidskaart

Het resultaat van de analyse met de fietsbereikbaarheidskaart is weergegeven in kaartbeelden. Deze kaartbeelden zijn opgebouwd uit contouren (in vier verschillende lijnkleuren) die het gebied weergeven wat binnen een bepaalde tijdsperiode per fiets in de

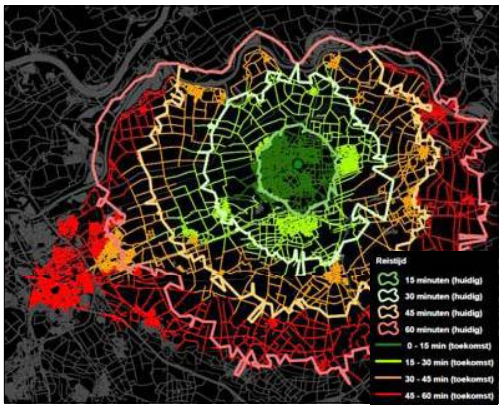
huidige situatie zonder fietssnelweg te bereiken is. Daar waar dezelfde kleur in het netwerk buiten de contouren valt, betekent dat de fietsbereikbaarheid verbetert als gevolg van realisatie van de fietssnelweg F59.

's-Hertogenbosch
Uit de analyse met de fietsbereikbaarheidskaart blijkt dat de fietsbereikbaarheid vanuit het NS-station 's-Hertogenbosch Centraal sterk verbetert richting het oosten. Terwijl fietsverkeer in de huidige situatie nog circa 30 minuten moet fietsen vanaf het NS-Station richting de westzijde van Rosmalen is na realisatie van de fietssnelweg de gehele kern Rosmalen binnen hetzelfde tijdsbestek per fiets te bereiken. Ook het bedrijventerrein Kruisstraat ligt nu binnen het bereik van 30 minuten. De kernen Nuland en Geffen zijn na realisatie van de fietssnelweg binnen 45 minuten te bereiken terwijl de fietsafstand in de huidige situatie nog rond de 60 minuten lag.



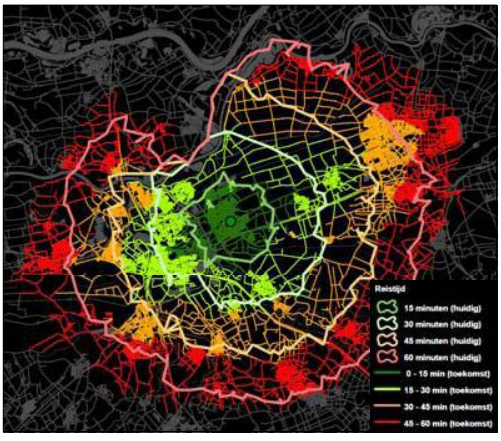
Figuur 4.1: Fietsbereikbaarheidskaart 's-Hertogenbosch

Oss
Vanuit het NS-station Oss zijn de kernen Nuland en Geffen na realisatie van de fietssnelweg binnen een tijdsperiode van circa 30 minuten komen te liggen terwijl in de huidige situatie enkel Geffen binnen deze tijdsperiode per fiets te bereiken is. De kern Rosmalen ligt in de toekomstige situatie binnen de tijdzone van 45 minuten terwijl dit in de huidige situatie nog circa 60 minuten is. Daarmee zijn binnen een tijdsperiode van 30 minuten vanuit NS-station Oss ook verschillende voorzieningen in Rosmalen en het bedrijventerrein Kruisstraat te bereiken.



Figuur 4.1: Fietsbereikbaarheidskaart Oss

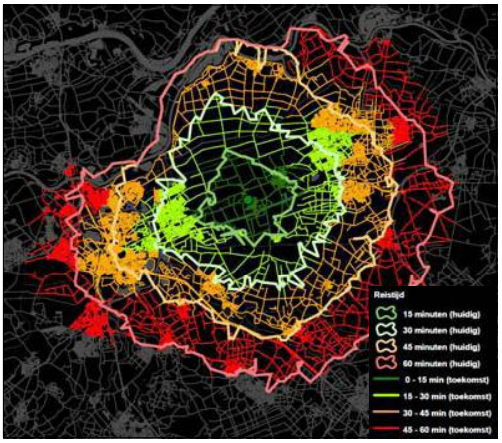
Rosmalen
Vanuit Rosmalen verbetert zowel de fietsbereikbaarheid richting 's-Hertogenbosch als richting Oss. Het centrum van 's-Hertogenbosch inclusief het NS-station liggen na realisatie van de fietssnelweg ruim binnen een fietsafstand van 30 minuten. Ook de komgrens van Oss is binnen deze tijdsperiode te bereiken terwijl hier in de huidige situatie nog circa 45 minuten voor benodigd zijn. De gehele kern van Oss en Berghem komen binnen een tijdsperiode van 60 minuten te liggen. Naast de verbetering



Figuur 4.1: Fietsbereikbaarheidskaart Rosmalen

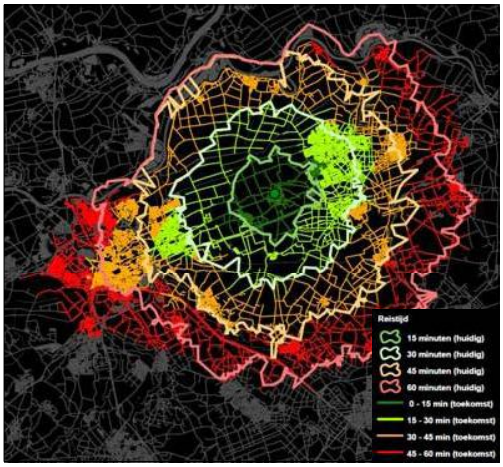
van de fietsbereikbaarheid richting 's-Hertogenbosch, is ook een verbetering te constateren naar het zuidwesten. De kern Vught is door realisatie van de fietssnelweg sneller te bereiken (binnen een tijdsperiode van 45 minuten).

Nuland
Vanuit Nuland zijn zowel 's-Hertogenbosch als Oss binnen 30 minuten te bereiken wanneer de fietssnelweg F59 wordt gerealiseerd. Daarmee komt ook het bedrijventerrein De Herven, het toekomstige Avenue A2, Station Oss-West en verschillende schoollocaties in Oss en 's-Hertogenbosch binnen deze straal van 30 minuten fietsafstand te liggen terwijl hier in de huidige situatie nog ruim 30 tot circa 45 minuten voor benodigd waren.



Figuur 4.1: Fietsbereikbaarheidskaart Nuland

Geffen
Evenals voor de kern Nuland, zijn ook vanuit Geffen meer werklocaties en voorzieningen in Oss en 's-Hertogenbosch te bereiken. De belangrijkste werkgebieden en voorzieningen aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch, zoals bedrijventerreinen De Herven, De Brand, het toekomstige Avenue A2, de binnenstad, NS-station en verschillende scholen liggen binnen een tijdsperiode van circa 45 minuten. De grootschalige bedrijventerreinen in Oss, zoals Vorstengrafdonk, Elzenburg en ?? zijn binnen 30 minuten fietsafstand te bereiken vanuit Geffen. Ditzelfde geldt voor verschillende scholen, het centrum en het ziekenhuis van Oss.



Figuur 4.1: Fietsbereikbaarheidskaart Geffen

4.3 Conclusies

De realisatie van een fietssnelweg tussen 's-Hertogenbosch en Oss zorgt voor een sterke verbetering van de fietsbereikbaarheid op deze fietsas. Door de komst van de fietssnelweg F59 is het mogelijk om vanuit het NS-station 's-Hertogenbosch Centraal de komgrens van Oss te bereiken binnen een tijdsperiode van circa 45 minuten. Dat is een winst ten opzichte van de huidige situatie van ruim 15 minuten. De fietsafstand tussen NS-station Oss en NS-station 's-Hertogenbosch bedraagt na realisatie van de fietssnelweg 60 minuten. Daarnaast verbetert ook de fietsbereikbaarheid vanuit de kernen Rosmalen, Nuland en Geffen. Veel werklocaties en voorzieningen (scholen, ziekenhuis en winkelgebieden) in Oss en 's-Hertogenbosch zijn sneller te bereiken en komen binnen een straal van circa 30 minuten fietsen te liggen. Tevens verbetert de bereikbaarheid vanuit deze kernen richting Vught.

5 Analyse substitutie-effect

De fietsbereikbaarheidskaart geeft geen beeld van exacte aantallen en het substitutie-effect in het woon-werkverkeer. Dat kan wel door gebruik te maken van het regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch. In dit hoofdstuk is een analyse uitgevoerd naar het substitutie-effect van auto naar fiets na realisatie van de fietssnelweg.

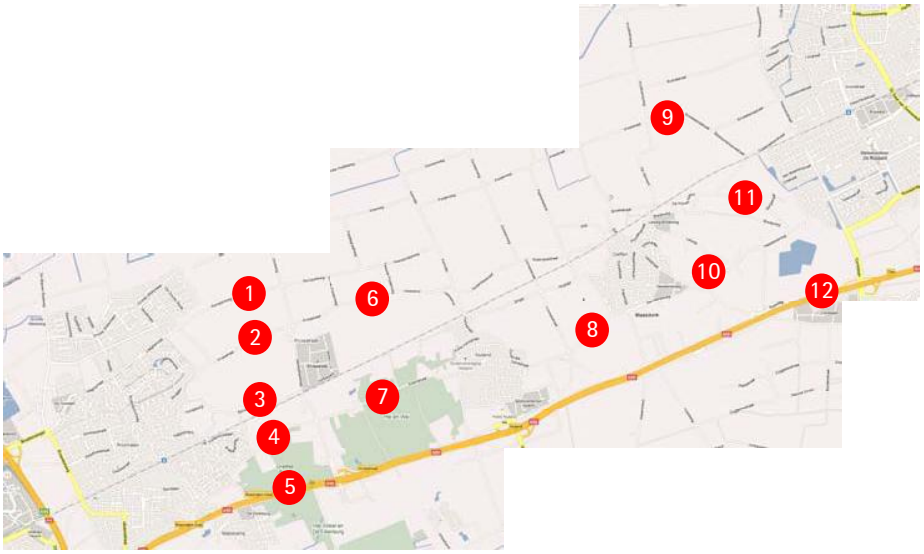
5.1 Toelichting methode en uitgangspunten

Het regionale verkeersmodel van de GGA-regio 's-Hertogenbosch is een multimodaal model waar naast de intensiteiten voor de auto ook de intensiteiten voor de modaliteiten fiets en openbaar vervoer zijn geprognosticeerd. In dit hoofdstuk is in beeld en cijfers uitgedrukt op welke locaties en in welke mate sprake is van een toename van het aantal fietsers en afname van de auto-intensiteiten (substitutie-effect). Deze analyse betreft een meer gedetailleerde analyse van de eerder met het verkeersmodel uitgevoerde analyse in het kader van de haalbaarheidsstudie voor de fietssnelweg F59. Daarnaast is het verkeersmodel inmiddels geactualiseerd waardoor het wenselijk is ook de uitgevoerde analyse naar de fietspotentie te actualiseren. Daarnaast zijn bij de actualisatie wijzigingen doorgevoerd op verschillende aspecten (waaronder het netwerk en sociaal economische gegevens) waardoor de uitkomsten meer actueler en daardoor meer betrouwbaar zijn.

In het regionale verkeersmodel is een gemiddelde fietssnelheid op elk wegvak gehanteerd van 15 km/h (zowel binnen als buiten de bebouwde kom). Voor de fietssnelweg is uitgegaan van een gemiddelde fietssnelheid van 25 km/h omdat het in deze analyse enkel het substitutie-effect betreft van woon-werkverkeer. De gemiddelde fietssnelheid van woon-werkverkeer ligt met 25 km/h hoger dan de gemiddelde fietssnelheid van 20 km/h voor het totale fietsverkeer (inclusief doelgroepen als ouderen en jongeren).

5.2 Resultaten analyse

Om de effecten van realisatie van de fietssnelweg F59 te kunnen bepalen is gekeken naar het aantal autobewegingen dat wordt vervangen door fietsbewegingen. Hiervoor is in het regionale verkeersmodel de variant met fietssnelweg vergeleken met de autonome situatie in 2020 zonder fietssnelweg. Uit deze analyse blijkt dat de intensiteiten op de A59 met circa 1% afnemen. Op andere oost-westverbindingen tussen Oss, Nuland, Geffen en 's-Hertogenbosch blijkt deze afname te variëren tussen de 3% op bijvoorbeeld de Kruisstraat, Sprokkelboschstraat, Groenstraat en Heesterseweg tot circa 6% op de Amsteleindstraat (zie figuur 5.1 en tabel 5.1).



Figuur 5.1: Meetpunten

		Autonome situatie 2020	2020 met fietssnelweg F59	Verschil
Nr	Straatnaam meetlocatie	totaal mvt/etmaal	totaal mvt/etmaal	Percentage
1	Rompertweg	5.000	4.900	-1%
2	Kruisstraat	2.000	1.900	-3%
3	Sprokkelboschstraat	700	600	-3%
4	Oude Baan Oost	2.800	2.600	-4%
5	A59	98.000	97.200	-1%
6	Kruisstraat - Heeseind	2.600	2.500	-4%
7	Waterleidingstraat	2.100	2.000	-4%
8	Groenstraat	2.400	2.400	-3%
9	Amsteleindstraat	1.300	1.200	-6%
10	Heesterseweg	5.900	5.800	-3%
11	Bergstraat	1.700	1.600	-5%
12	A59	89.000	88.400	-1%

Tabel 5.1: Intensiteiten motorvoertuigen in de autonome situatie 2020 met en zonder Fietssnelweg (afgerond op 100-tallen en hele percentages)

Substitutie-effect A59

De afnames van verkeer op de verschillende verbindingen tussen Oss en 's-Hertogenbosch zijn afnames ten opzichte van het totale verkeersaanbod. Het betreft dus niet alleen het verkeer tussen Oss en 's-Hertogenbosch en de tussenliggende kernen en gebieden, maar ook het 'doorgaande' verkeer zoals verkeer van Tilburg naar Nijmegen maar ook verkeer vanuit 's-Hertogenbosch naar Nijmegen. De fietssnelweg biedt voor dit 'doorgaande' verkeer geen alternatief.

Om het substitutie-effect van auto naar fiets te berekenen moet dus niet naar het totale verkeersaanbod op de A59 worden gekeken, maar enkel naar het deel van het verkeer op de relatie Oss – 's-Hertogenbosch. Voor dit deel van het verkeer is de fietssnelweg F59 namelijk een goed alternatief. Er is in deze analyse gekozen voor analyse van het substitutie-effect van auto naar fiets op twee meetpunten op de A59 (nr. 5 en 12 in figuur 5.1). Hiervoor is gekozen omdat één van de voorwaarden vanuit het project 'Fiets filevrij' is dat de fietssnelweg een positieve bijdrage moet leveren in het oplossen van de bereikbaarheidsknelpunten op het hoofdwegennet.

		Autonome situatie 2020	2020 met fietssnelweg	Absolute afname	Relatief aandeel autoverkeer relatie Oss - DB	Absoluut aantal autobewegingen relatie Oss - DB	Substitutie-effect auto-fiets
Nr.	Straatnaam meetlocatie	totaal mvt/etmaal	totaal mvt/etmaal	mvt/etmaal	percentage	auto's/etmaal	percentage
5	A59 ter hoogte van Rosmalen	98.000	97.200	-800	10,9%	10.700	7,5%
12	A59 ter hoogte van Geffen	89.000	88.400	-600	10,9%	9.700	6,2%

Tabel 5.2: Substitutie-effect van auto naar fiets als gevolg van de fietssnelweg F59

Uit een analyse met het verkeersmodel blijkt dat van het totale aanbod autoverkeer op de A59 een percentage van 10,9% een relatie heeft tussen Oss en 's-Hertogenbosch. Er is hierbij enkel naar autoverkeer gekeken omdat er geen substitutie verwacht wordt van vrachtverkeer naar de fiets.

Wanneer vervolgens de afname van intensiteiten op de A59 als gevolg van realisatie van de fietssnelweg wordt gerelateerd aan het aantal autobewegingen op de relatie Oss – 's-Hertogenbosch, blijkt dat het substitutie-effect van auto naar fiets 7,5% bedraagt op de A59 ter hoogte van Rosmalen en 6,2% op het deel van de A59 ter hoogte van de kern Geffen (zie tabel 5.2).

5.3 Conclusies

Als gevolg van realisatie van de fietssnelweg vindt er in het woon-werkverkeer een verschuiving plaats van auto naar fiets. Hierdoor zullen de auto-intensiteiten op verschillende oost-westverbindingen tussen 's-Hertogenbosch, Rosmalen, Nuland, Geffen en Oss afnemen. Zo is er op de A59 een afname te constateren van circa 1% en op de Amsteleindstraat een afname van circa 6% van het totale verkeersaanbod. Omdat de fietssnelweg enkel een goed alternatief biedt voor woon-werkverkeer op de relatie 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss, is met het regionale verkeersmodel geanalyseerd welk deel van het verkeer op de A59 aan deze relatie gekoppeld is. Vervolgens is de afname van intensiteiten op de A59, als gevolg van realisatie van de fietssnelweg, gerelateerd aan het aantal autobewegingen op de relatie Oss - 's-Hertogenbosch. Hieruit blijkt dat het substitutie-effect van auto naar fiets op de A59 varieert tussen de 6,2% (ter hoogte van Geffen) tot 7,5% (ter hoogte van Rosmalen).

6 Samenvattende conclusies

De fietssnelweg F59 verbindt de steden 's-Hertogenbosch en Oss via de kernen Nuland en Geffen in Maasdonk. De afstand tussen verschillende woon- en werkgebieden aan de oostzijde van 's-Hertogenbosch, onder andere de nieuwbouwlocatie Groote Wielen aan de noordzijde van Rosmalen en bedrijventerreinen De Herven, De Brand en het toekomstige Avenue A2 en de woongebieden aan de westzijde van Oss bedraagt gemiddeld 12 kilometer. Voor woon-werktrajecten is de fiets bij uitstek geschikt voor een dergelijke afstand. Daarnaast verbindt de fietssnelweg de NS-stations van 's-Hertogenbosch Centraal, 's-Hertogenbosch-Oost, Rosmalen, Oss-west en Oss. Daarnaast zijn langs de fietsas of in de directe nabijheid verschillende woon- en werkgebieden gelegen, zoals de kernen Nuland, Geffen en Rosmalen en bedrijventerrein Kruisstraat.

Naast de kansen van een fietssnelweg voor woon-werkverkeer tussen de kernen 's-Hertogenbosch en Oss en de tussengelegen kernen Rosmalen, Nuland en Geffen, biedt een dergelijke hoogwaardige fietsverbinding ook kansen voor school-thuisroutes. Verschillende scholen in zowel 's-Hertogenbosch als Oss voor voortgezet, middelbaar en hoger onderwijs komen binnen een straal van 10 km te liggen vanuit de verschillende kernen. Hoewel in eerste instantie wordt ingezet op een regionale fietsroute voor woon-werkverkeer is dit een belangrijk bijkomstig voordeel.

Zowel in de huidige als te verwachten toekomstige situatie is sprake van doorstromingsproblemen op het hoofdwegennet tussen 's-Hertogenbosch en Oss. Hierdoor is de autobereikbaarheid tussen deze kernen, maar ook voor verkeer van en naar de tussengelegen kernen Rosmalen, Nuland en Geffen, in het geding. Dit kan leiden tot (een toename van) sluipverkeer met mogelijke verkeersveiligheids- en leefbaarheids-knelpunten als gevolg. De huidige fietsvoorzieningen op de regionale fietsroute tussen 's-Hertogenbosch en Oss voldoen op dit moment niet op het gehele traject aan de in het regionale fietsplan vastgelegde kwaliteitseisen. Er is dus nog veel winst te behalen door het realiseren van een hoogwaardige fietsverbinding, zoals een fietssnelweg tussen deze kernen.

De realisatie van een fietssnelweg tussen 's-Hertogenbosch en Oss zorgt voor een sterke verbetering van de fietsbereikbaarheid op deze fietsas. Door de komst van de fietssnelweg F59 is het mogelijk om vanuit het NS-station 's-Hertogenbosch Centraal de komgrens van Oss te bereiken binnen een tijdsperiode van circa 45 minuten. Dat is een winst ten opzichte van de huidige situatie van ruim 15 minuten. De fietsafstand tussen NS-station Oss en NS-station 's-Hertogenbosch bedraagt na realisatie van de fietssnelweg 60 minuten. Daarnaast verbetert ook de fietsbereikbaarheid vanuit de kernen Rosmalen, Nuland en Geffen. Veel werklocaties en voorzieningen (scholen, ziekenhuis en winkelgebieden) in Oss en 's-Hertogenbosch zijn sneller te bereiken en komen binnen een straal van circa 30 minuten fietsen te liggen. Tevens verbetert de bereikbaarheid vanuit deze kernen richting Vught.

Als gevolg van realisatie van de fietssnelweg vindt er in het woon-werkverkeer een verschuiving plaats van auto naar fiets. Hierdoor zullen de auto-intensiteiten op verschillende oost-westverbindingen tussen 's-Hertogenbosch, Rosmalen, Nuland, Geffen en Oss afnemen. Zo is er op de A59 een afname te constateren van circa 1% en op de Amsteleindstraat een afname van circa 6% van het totale verkeersaanbod. Omdat de fietssnelweg enkel een goed alternatief biedt voor woon-werkverkeer op de relatie 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss, is met het regionale verkeersmodel geanalyseerd welk deel van het verkeer op de A59 aan deze relatie gekoppeld is. Vervolgens is de afname van intensiteiten op de A59, als gevolg van realisatie van de fietssnelweg, gerelateerd aan het aantal autobewegingen op de relatie Oss - 's-Hertogenbosch. Hieruit blijkt dat het substitutie-effect van auto naar fiets op de A59 varieert tussen de 6,2% (ter hoogte van Geffen) tot 7,5% (ter hoogte van Rosmalen).

Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Overzicht samenwerkende partijen

Definitief

Datum 15 september 2010
Kenmerk OSS123/Wrd/1106
Eerste versie

1 Samenwerkende partijen

Voorliggend voorstel is tot stand gekomen in een samenwerkingsverband tussen provincie Noord-Brabant, gemeente 's-Hertogenbosch, gemeente Maasdonk, gemeente Oss en fietsersbond afdeling 's-Hertogenbosch. Tevens is de Kamer van Koophandel bij de totstandkoming van voorliggend product betrokken.
Het proces is inhoudelijk en procesmatig ondersteund en begeleid door Goudappel Coffeng BV.

In het communicatietraject worden de volgende organisaties/actoren betrokken in het proces:

- communicatieadviseurs van betrokken gemeenten, provincie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- bedrijven en werkgevers in de regio (inclusief parkmanagement);
- scholen in 's-Hertogenbosch, Maasdonk en Oss;
- Fietsersbond;
- Stichting Bramm, mobiliteitsmanagement;
- Vrijetijdshuis;
- NS (inclusief OV-fietsen);
- fietsenmakers / -winkels in de regio.

Kwaliteitseisen hoogwaardige snelfietsroute F59

Definitief

Datum 15 september 2010
Kenmerk OSS123/Pbb/1099
Eerste versie 4 juni 2010

1 Inleiding

Een belangrijk onderdeel in de planvorming voor een hoogwaardige snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss is het opstellen van een pakket aan kwaliteitseisen die aan hoogwaardige snelfietsroutes mogen worden gesteld. Het doel van het formuleren van kwaliteitseisen voor de hoogwaardige snelfietsroute is het bieden van een ontwerp- en toetsingskader voor het ontwikkelen van een kwalitatief hoogwaardig fietsroute. De uitrusting van de hoogwaardige snelfietsroute F59 zal aan een pakket van eisen moeten voldoen, zodat een zeer aantrekkelijke en hoogwaardige fietsinfrastructuur ontstaat. En dat is weer een voorwaarde om het nationale, provinciale, regionale en lokale fietsbeleid te effectueren.

2 Toetsingskader

In het beoordelingskader wordt in eerste instantie een onderscheid gemaakt in de ligging van de fietsroute *binnen* en *buiten* de bebouwde kom. Dat is logisch gelet op de verschillende ruimtelijke, infrastructurele en verkeerskundige verschillen tussen die twee situaties.
In het beoordelingskader wordt daarnaast een onderscheid gemaakt in kwaliteitseisen voor het deel van de snelfietsroute met een verwacht aantal fietsers hoger dan 2.500 fietsers/etmaal en het deel dat minder dan 2.500 fietsers/etmaal te verwerken krijgt na realisatie van de snelfietsroute. Op het deel van het traject met de meeste fietsers is het gewenst een hoger ambitieniveau na te streven. Daar waar deze norm niet uitvoerbaar is op de geplande route, kan in incidentele gemotiveerd teruggevallen worden op de kwaliteitseisen die voor het deel van de snelfietsroute gelden met minder dan 2.500 fietsers/etmaal. In beide situaties (zie tabellen 1.1 en 1.2) is uitgegaan van de hoofdeisen die aan fietsinfrastructuur worden gesteld:

- comfort;
- veiligheid;
- directheid;
- aantrekkelijkheid.

Daarnaast geldt een pragmatische aanpak ten aanzien van toepassing van de kwaliteitseisen en uitvoering van de fietsmaatregelen. Afhankelijk van andere werkzaamheden in de nabijheid en mogelijke ruimtelijke en/of infrastructurele ontwikkelingen in de nabije toekomst, kunnen de fietsmaatregelen in tijd opschuiven. Zodoende kan mogelijk ook 'werk-met-werk' plaatsvinden.

hoofdeis	criteria	fietswegvakken met > 2.500 fietsers/etm.	fietswegvakken met < 2.500 fietsers/etm.
comfort	verharding maatvoering	Rood asfalt - Solitair ≥ 4,00 meter - GOW – 50/70 km/h: Vrijliggend tweerichting ≥ 3,50 meter - ETW - 30 km/h : niet toe te passen	gesloten verharding - Solitair: ≥ 3,50 meter - GOW – 50/70 km/h: Vrijliggend tweerichting ≥ 3,00 meter Vrijliggend eenrichting ≥ 2,50 meter - ETW - 30 km/h : Fietsstraat (maatvoering: voorkeur 4,50 met een asfaltloper van 3,0 meter met auto en fiets in tweerichtingen) Fietsstroken ≥ 1,50 meter
	verlichting	gehele route	belangrijke oversteeklocaties
	rust/schuilpunten	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen of per 2 kilometer een locatie met schuil/rustmogelijkheden. Waar mogelijk koppeling met project 'Veilig honk' en horecagelegenheden.	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen. Waar mogelijk koppeling met project 'Veilig honk' en horecagelegenheden.
	hellingspercentage	maximaal 3% (in geval van een korte hellinglengte kan met een hoger percentage worden volstaan)	maximaal 4% (in geval van een korte hellinglengte kan met een hoger percentage worden volstaan)
veiligheid	voorrangsregeling	- Bij kruispunten: fietser in de voorrang, snelheidsremming in de autorijbaan - Bij enkelstrooksrotondes: fietser in de voorrang - Bij verkeerslichten, meerstrooks- en turborotondes en oversteken van gebiedsontsluitingswegen / spoorwegovergangen: fiets ongelijkvloers	- Bij kruispunten met 50 km/h, gefaseerde oversteek uit de voorrang - Bij enkelstrooksrotondes: fietser in de voorrang - Bij meerstrooks- en turborotondes fiets ongelijk vloers - Bij verkeerslichten: fiets conflictvrij en waar mogelijk in prioritering d.m.v. 'tovergroen[1]' / 'Evergreen[2]'
	obstakelvrije zone	incidentele obstakels: niet binnen 0,50 meter gesloten obstakels: niet binnen 1,00 meter	incidentele obstakels: niet binnen 0,30 meter gesloten obstakels: niet binnen 0,60 meter
Directheid	bewegwijzering	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, kruispunten met provinciaal en/of gemeentelijk (hoofd)fietsnetwerk en essentiële punten	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, kruispunten met provinciaal en/of gemeentelijk (hoofd)fietsnetwerk en essentiële punten

Tabel 1.1: Kwaliteitseisen snelfietsroute binnen de bebouwde kom

[1] Tovergroen: Door middel van aanmeldlussen die ruim voor de VRI gesitueerd zijn wordt de wachttijd voor de fietser tot een minimum beperkt.

[2] Evergreen: Bestaat uit een serie LED-signaalgevers die om de circa vijf meter in het wegdek zitten, vanaf enkele honderden meters voor het met verkeerslichten geregeld kruispunt. Een vergelijkbaar systeem functioneert al in het Deense Odense. De LED's tonen groene 'blokken'. Een fietser die binnen het groene blok rijdt, krijgt gegarandeerd groen licht bij het komende kruispunt.

De eisen bij elkaar moeten leiden tot een route die met hoge fietssnelheden veilig kan worden bereden en reistijdvertragingen tot een minimum worden beperkt.
Daarnaast speelt ook het aspect van 'aantrekkelijkheid' van een hoogwaardige snelfietsroute. De mate van aantrekkelijkheid krijgt deels vorm door de wijze waarop de genoemde vier aspecten invulling krijgen maar ook in kwalitatieve zin door de keuze van routes langs wegen en door gebieden. Hierbij wordt zoveel mogelijk integratie met het landschap nagestreefd.

hoofdeis	criteria	fietswegvakken met > 2.500 fietsers/etm.	fietswegvakken met < 2.500 fietsers/etm.
comfort	verharding	rood asfalt of grijs asfalt met op conflictpunten rood asfalt wanneer landbouwweg voldoende kwaliteit heeft en minimaal overig verkeer heeft en de 'directheid' van de route afleesbaar is	gesloten verharding met op conflictpunten rood asfalt
	maatvoering	- Solitair $\geq$ 4,00 meter - GOW – 80 km/h: Vrijliggend tweerichting $\geq$ 3,50 meter - ETW – 60 km/h Vrijliggend tweerichting $\geq$ 4,00 meter Fietsstraat kan goede oplossing zijn (maatvoering: voorkeur 4,50 met een asfaltloper van 3,0 meter met auto en fiets in tweerichtingen)	- Solitair $\geq$ 3,50 meter - GOW – 80 km/h: Vrijliggend tweerichting $\geq$ 3,00 meter - ETW – 60 km/h Vrijliggend tweerichting $\geq$ 3,00 meter Fietsstraat kan goede oplossing zijn (maatvoering: voorkeur 4,50 met een asfaltloper van 3,0 meter met auto en fiets in tweerichtingen)
	verlichting	gehele route uitzondering bij verstoring natuurgebieden	belangrijke oversteeklocaties
	rust/schuilpunten	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen of per 2 kilometer een locatie met schuil/rustmogelijkheden. Waar mogelijk koppeling met project 'Veilig honk' en horecagelegenheden.	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen. Waar mogelijk koppeling met project 'Veilig honk' en horecagelegenheden.
	hellingspercentage	maximaal 3% (in geval van een korte hellinglengte kan met een hoger percentage worden volstaan)	maximaal 4% (in geval van een korte hellinglengte kan met een hoger percentage worden volstaan)
veiligheid	voorrangsregeling	- Fietser in de voorrang - Bij rotondes, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen: fiets ongelijkvloers - Bij verkeerslichten en oversteken spoorwegovergang: fiets ongelijkvloers	- Fietser in de voorrang - Bij rotondes, gebiedsontsluitingswegen en stroomwegen: fiets ongelijkvloers - Bij verkeerslichten: fiets conflictvrij en waar mogelijk in prioritering d.m.v. 'tovergroen' / 'Evergreen'
	obstakelvrije zone	incidentele obstakels: < 0,50 meter gesloten obstakels: < 1,00 meter	incidentele obstakels: < 0,30 meter gesloten obstakels: < 0,60 meter
Directheid	bewegwijzering	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, kruispunten met provinciaal en/of gemeentelijk (hoofd)fietsnetwerk en essentiële punten	op kruispunten met gebiedsontsluitingswegen, kruispunten met provinciaal en/of gemeentelijk (hoofd)fietsnetwerk en essentiële punten

Tabel 1.2: Kwaliteitseisen snelfietsroute buiten de bebouwde kom

De eisen gelden voor zowel nieuwe als bestaande situaties.
Binnen de bebouwde kom geldt voor de snelfietsroute als uitgangspunt dat bromfietsverkeer wordt afgewikkeld op de rijbaan. Een uitzondering hierop vormen gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 70 km/h. Hoewel in de huidige situatie op het traject van de snelfietsroute niet van toepassing, geldt op dergelijke wegen dat fietsers op het bromfietspad worden afgewikkeld. De breedte van de bromfietspaden moet in deze gevallen mogelijk worden aangepast. Hierbij is sprake van maatwerk.

2.1 Herkenbaarheid snelfietsroute

Om het gebruik van een snelfietsroute te bevorderen is het van belang dat de route een samenhangend geheel vormt. Samenhang zorgt ervoor dat gebruikers de route herkennen en haast automatisch (zonder nadenken) de goede kant op fietsen.

Samenhang wordt bereikt door het toepassen van elementen die over de gehele route terugkomen en onderscheidend zijn van andere infrastructuur. Het herkennen van een route gebeurt zowel bewust als onbewust. Mensen gaan bewust op zoek naar het begin van de route, of een punt waar ze kunnen aanhaken op de route. Zodra een fietser op de route rijdt, zijn korte impulsen van herkenbare elementen voldoende om onbewust de route te vervolgen. Deze laatste elementen zorgen ervoor dat een fietser niet hoeft te zoeken en soepel kan doorrijden.

Een snelfietsroute heeft niet over de gehele lengte van het tracé een gelijke vormgeving, variatie tussen eenrichtingenpad, tweerichtingenpad en fietsstraat. Dit betekent dat elementen om de samenhang te bewerkstelligen essentieel zijn. Deze elementen zorgen voor een eigen identiteit van de snelfietsroute, een identiteit die wordt herkend door (potentiële) gebruikers. Er zijn een groot aantal verschillende methoden beschikbaar om de herkenbaarheid van de samenhang te vergroten, hierna een puntsgewijs overzicht.

Herkenbaarheid in het horizontale vlak
- het wegdek als informatiedrager:
    . kleur asfalt

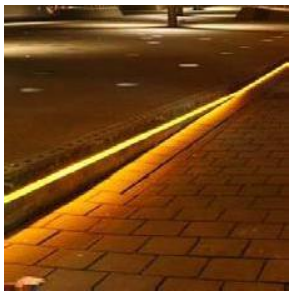
- markering

- logo op de rijbaan

- informatie over de locatie in de route, bijvoorbeeld door wat voor landschap rijdt men, langs welke gemeente, welke bezienswaardigheid of hoeveel kilometer is het nog tot een bepaalde bestemming.

- type banden
  - een eenvoudige band

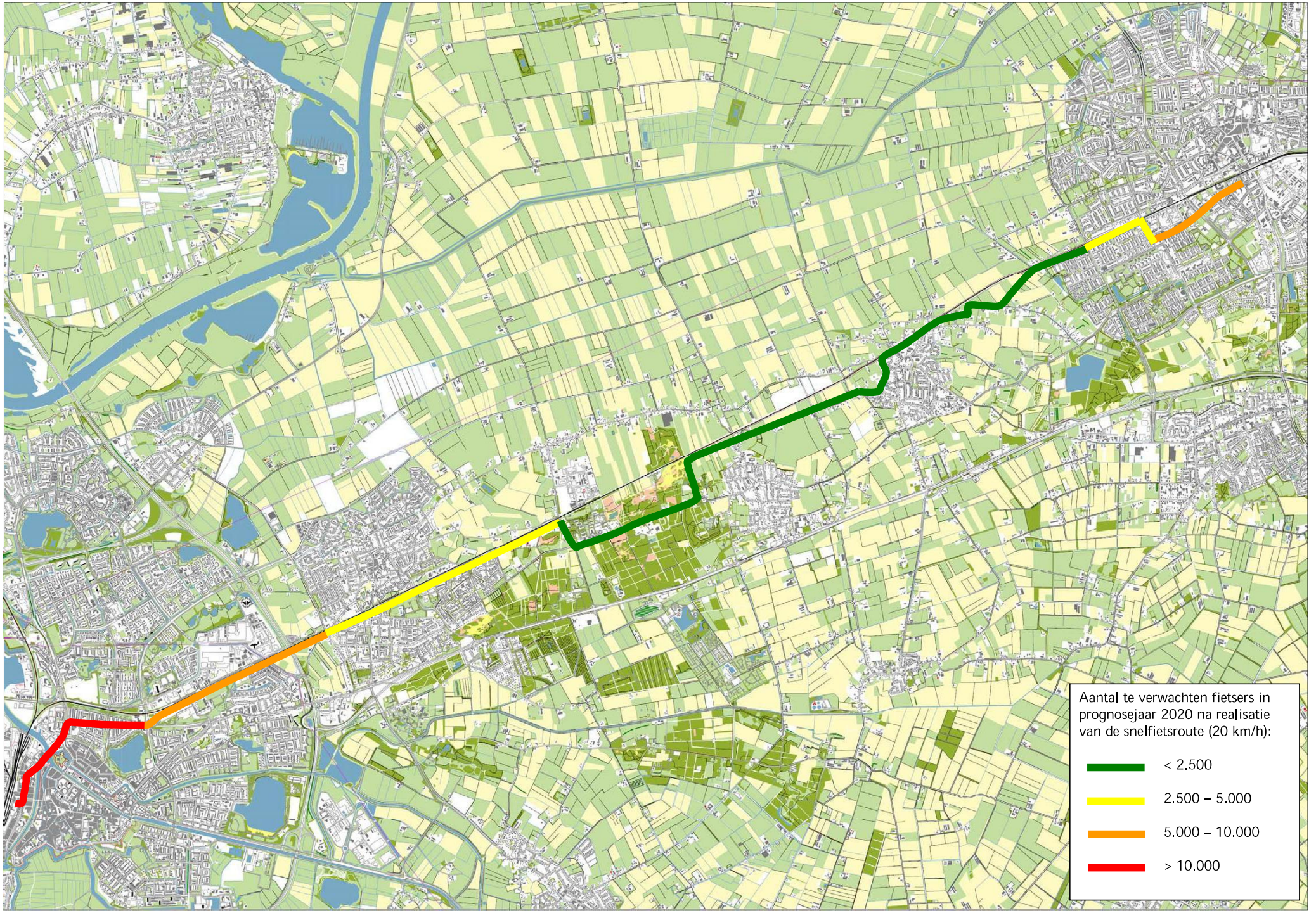
  - een speciale band



Herkenbaarheid in het verticale vlak
Lantaarnpalen
Bewegwijzering

NB. Alleen het toepassen van herkenbare elementen is niet voldoende, rondom de snelfietsroute is promotie ook essentieel.

Advies voor snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss
Voor de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss wordt ingezet op fietsbewegwijzering en herkenbaarheid van het wegdek, bijvoorbeeld door markering of logo op het wegdek. Voordeel van maatregelen op het wegdek is dat deze vandalismegevoelig zijn dan bijvoorbeeld logo-bebording. Het ontwerp voor een logo op het wegdek kan in een vervolgtraject mogelijk worden uitgezet in een prijsvraag waarbij de 'gebruikers van de snelfietsroute' mee kunnen denken. Dit logo kan gebruikt worden in alle communicatievormen rondom de realisatie van de snelfietsroute.


Aantal te verwachten fietsers in prognosejaar 2020 na realisatie van de snelfietsroute (20 km/h):
< 2.500
2.500 – 5.000
5.000 – 10.000
> 10.000

Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Projectomschrijving schetsontwerp, planning en begroting

Definitief

Datum 15 september 2010
Kenmerk OSS123/Gtv/1100
Eerste versie 3 augustus 2010

1 Inleiding

Op basis van de algemene eisen voor directheid, veiligheid en comfort en de specifieke kwaliteitseisen is een schetsontwerp voor het gehele tracé van de snelfietsroute gemaakt. In het schetsontwerp is het tracé ingepast binnen de beschikbare ruimte, rekeninghoudend met fysieke mogelijkheden, kosten en bestuurlijke wensen. Hieronder een beschrijving van de belangrijkste beslissingen die binnen het schetsontwerp zijn genomen en de hoofduitgangspunten en conclusies voor de begroting. Achter deze inleidende notitie vindt u de schetsontwerpen, een tabel met gewenste ingrepen en planning en als laatste de begroting.

2 Schetsontwerp

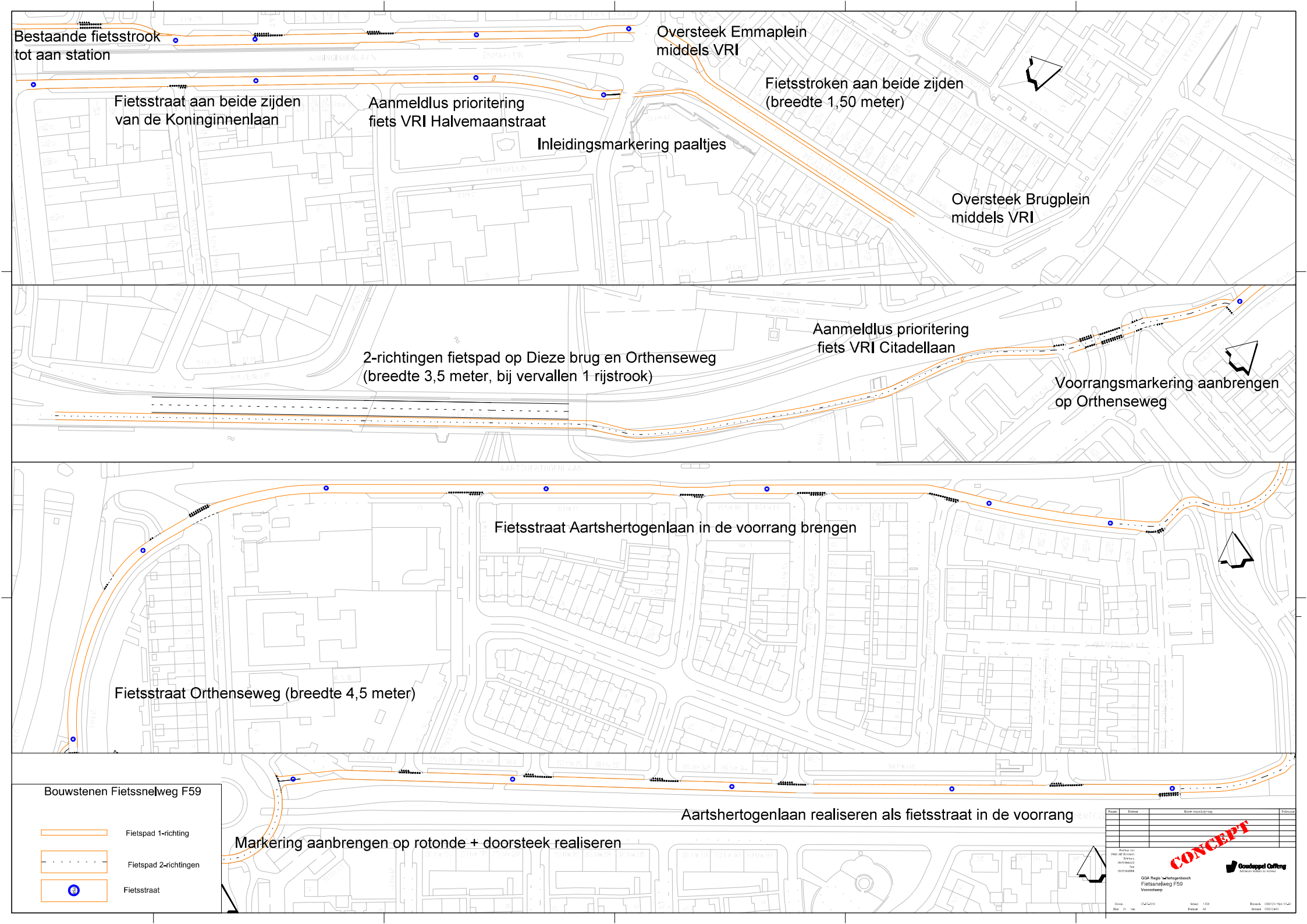
Het tracé bestaat zoveel mogelijk uit vrijliggende tweerichtingfietspaden en fietsstraten. Op enkele locaties is een afwijkende keuze gemaakt omwille van de beschikbare ruimte of het karakter van de plek. Hier onder een overzicht van de belangrijkste ontwerpbeslissingen en beslissingen die afwijken van de eisen beschreven van west naar oost.

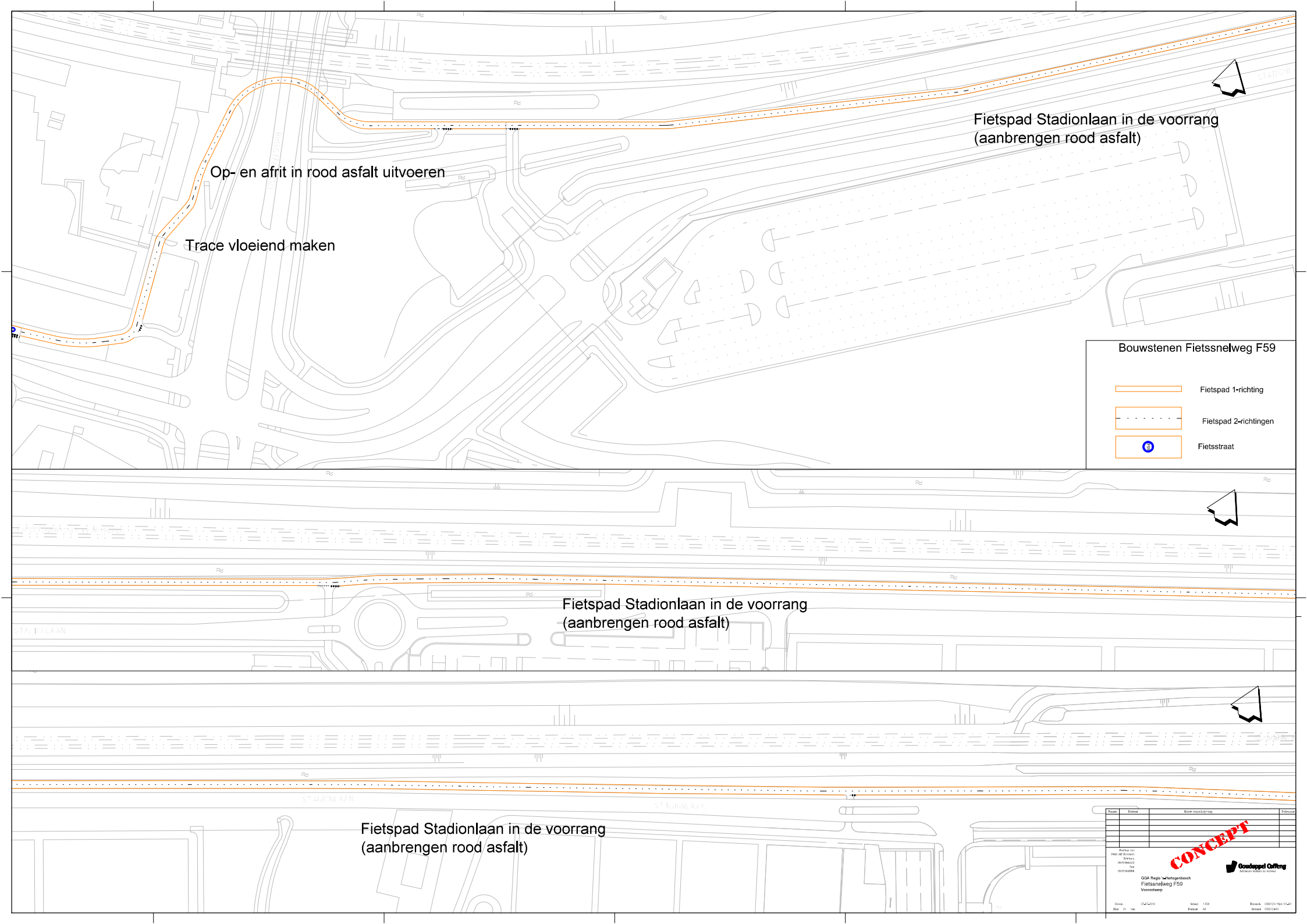
- Op de Brugstraat in 's-Hertogenbosch is gekozen voor fietsstroken langs de rijbaan. In het profiel is geen ruimte om een vrijliggend fietspad aan te leggen. Aan de zuidzijde sluiten de fietsstroken aan op de fietsstraten die langs beide zijden van Koninginnelaan liggen, hierdoor hoeven fietsers niet perse over te steken om weer op een vrijliggende voorziening te komen. Aan de noordzijde kunnen fietsers in de verkeerslichtenregeling worden opgenomen om op het tweerichtingenpad op de Diezebrug te komen. Ter hoogte van de Diezebrug hebben fietsers uit noordelijke richting alternatieven om in het centrum te komen en hoeven daarmee niet perse gebruik te maken van de Brugstraat. Zo wordt een extra oversteek voor hen voorkomen.

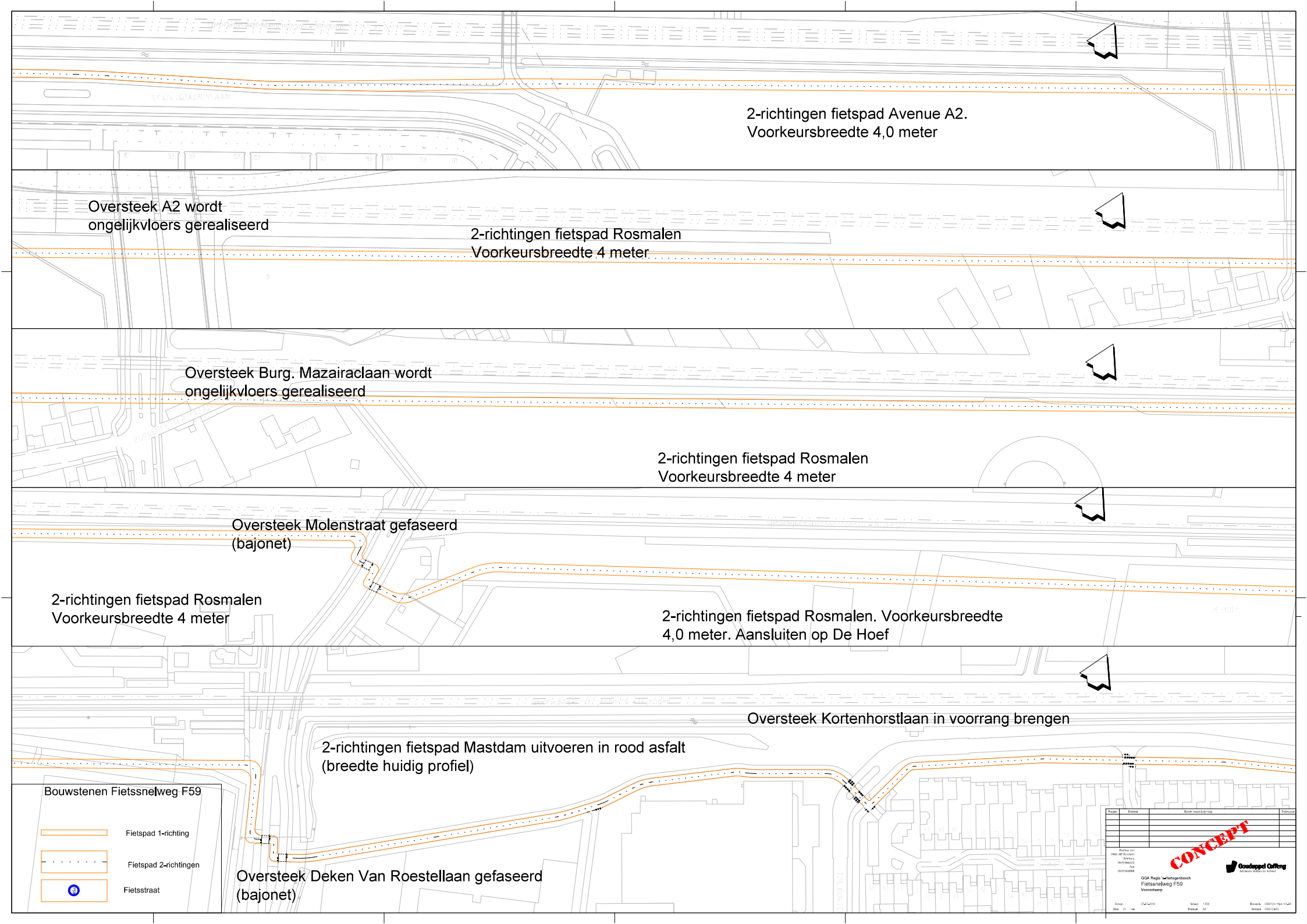
- De Diezebrug wordt mogelijk in de toekomst aangepast. In het ontwerp is uitgegaan van een tweerichtingenfietspad wanneer één van de rijstroken voor de auto zal verdwijnen. Dit is de optimale situatie, deze is in de praktijk afhankelijk van de HOV-as en de VRI-regeling Brugplein en Citadellaan die onderdeel uitmaken van de Utopia Spot Netwerkregeling.
- Tussen De Grote Elst in 's-Hertogenbosch en de Deken van Roestellaan in Rosmalen wordt een nieuwe verbinding langs het spoor gemaakt.
- Voor de oversteken van de A2 en Mazairaclaan wordt gebruik gemaakt van beschikbare ruimte op de nieuwe spoorbruggen.
- De oversteek op de Molenstraat komt de snelfietsroute niet in de voorrang vanwege de intensiteit van het autoverkeer. De fietsoversteek wordt gefaseerd uitgevoerd met een bajonet.
- Ter hoogte van de oversteek op de Kortenhorstlaan wordt de snelfietsroute volledig in de voorrang gebracht. In de huidige situatie heeft de route langs de Kortenhorstlaan voorrang op het tracé van de snelfietsroute.
- Tussen de Vliertwijksestraat en de Bergstraat is de kortste verbinding het aanleggen van een nieuw pad langs het spoor. Dit is omwille van kosten en beschermde natuurwaarden niet haalbaar. Daarom is gekozen de route via de Vliertwijksestraat, Waterleidingstraat en Bergstraat te laten gaan. Deze route heeft een kleine omrijfactor maar wordt niet als dusdanig ervaren.
- In het centrum van Geffen tussen de kruispunten Dorpsstraat/Vlijmdstraat en Bredeweg/Leiweg worden geen voorzieningen aangebracht. Het doorsnijden van de dorpskern draagt bij aan de afwisseling in het beeld langs de snelfietsroute en versterkt daarmee de aantrekkelijkheid. Het toepassen van fietsvoorzieningen in deze kern zou de authenticiteit van de dorpskern ongewenst aantasten.
- Langs de Wethouder van Eschstraat is te weinig ruimte beschikbaar om een vrijliggend tweerichtingenfietspad te realiseren, daarom is hier gekozen voor vrijliggende eenrichtingfietspaden. Middels de rotonde Euterpelaan/Kortfoortstraat/ Wethouder van Eschstraat wordt een directe aansluiting geboden op het vrijliggende tweerichtingfietspad langs de Euterpelaan.

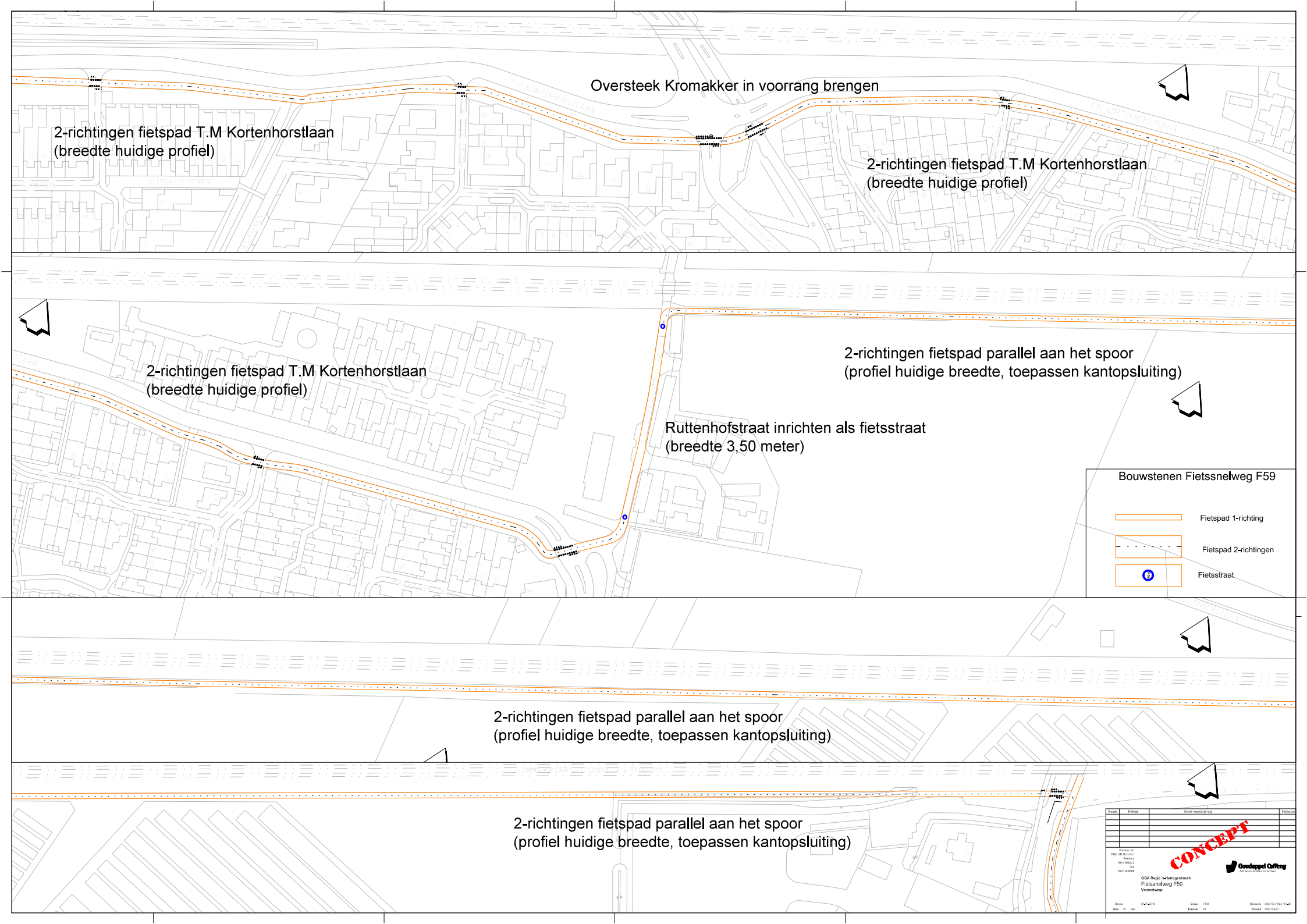
3 Begroting

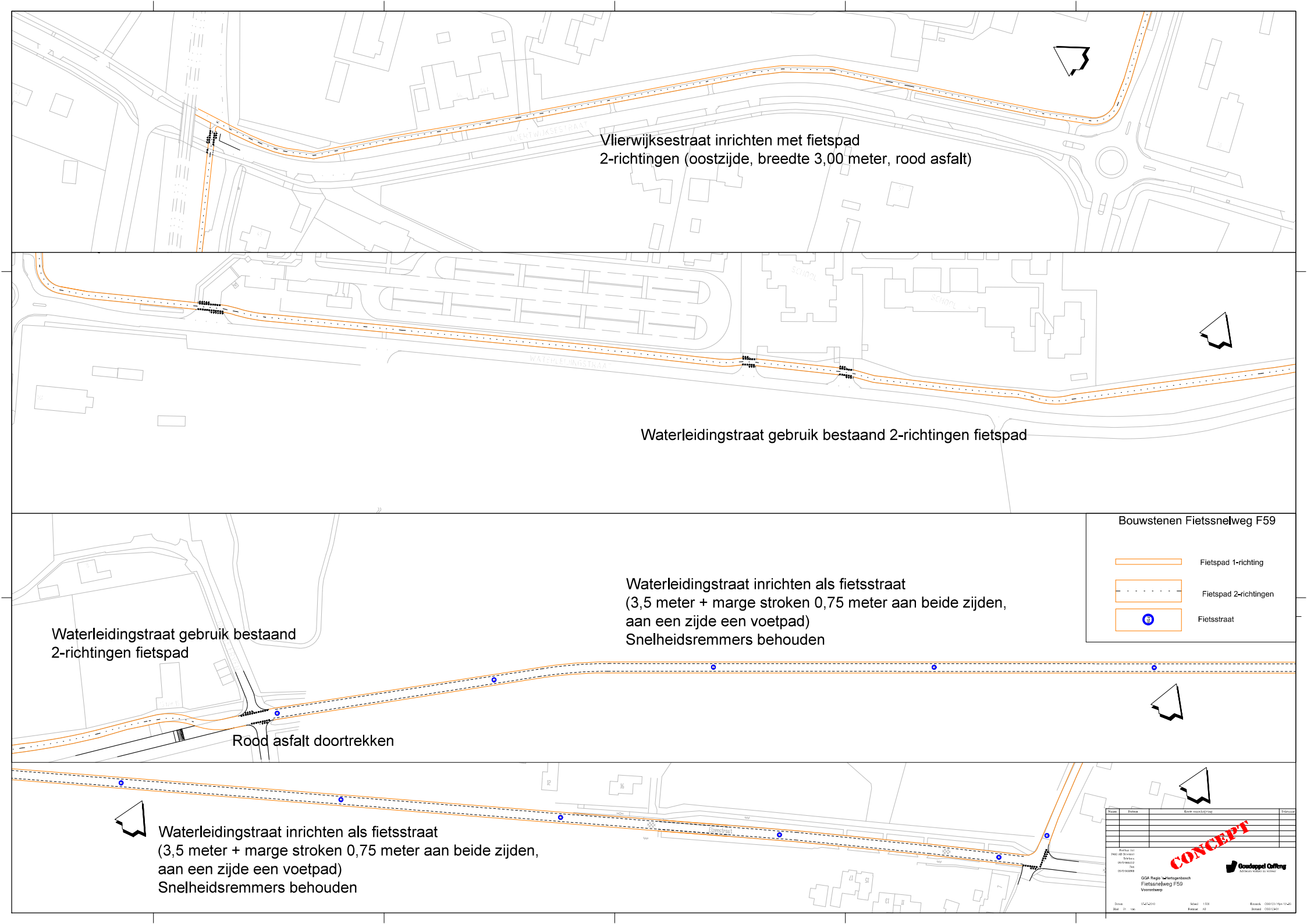
De totale kosten voor het uitvoeren van de maatregelen uit het schetsontwerp zijn € 4,3 miljoen, dit is inclusief een schatting voor onder andere grondaankoop, nutsvoorzieningen en meubilair en exclusief BTW en planvoorbereiding. Ook de kosten voor monitoring/evaluatie en communicatie zijn niet in deze kostenraming opgenomen. Een deel van de kosten kan beperkt worden door aan te sluiten op geplande werkzaamheden zoals groot onderhoud en maatregelen te integreren binnen geplande gebiedsontwikkelingen.

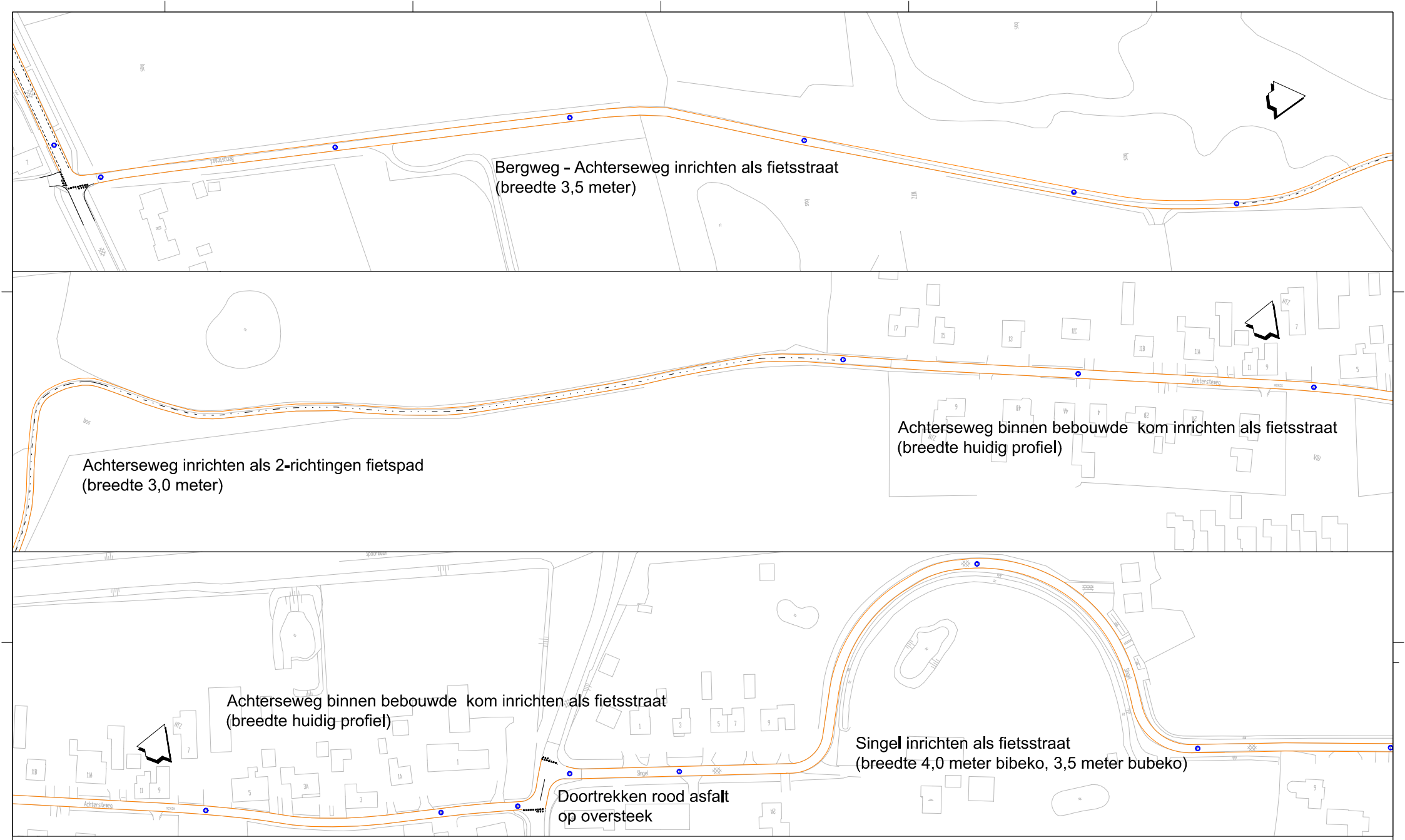

Bestaande fietsstrook
tot aan station
Fietsstraat aan beide zijden
van de Koninginnenlaan
Aanmeldlus prioritering
fiets VRI Halvemaanstraat
Inleidingsmarkering paaltjes
Oversteek Emmaplein
middels VRI
Fietsstroken aan beide zijden
(breedte 1,50 meter)
Oversteek Brugplein
middels VRI
2-richtingen fietspad op Dieze brug en Orthenseweg
(breedte 3,5 meter, bij vervallen 1 rijstrook)
Aanmeldlus prioritering
fiets VRI Citadellaan
Voorrangsmarkering aanbrengen
op Orthenseweg
Fietsstraat Aartshertogenlaan in de voorrang brengen
Fietsstraat Orthenseweg (breedte 4,5 meter)
Aartshertogenlaan realiseren als fietsstraat in de voorrang
Markering aanbrengen op rotonde + doorsteek realiseren
Bouwstenen Fietssnelweg F59
Fietspad 1-richting
Fietspad 2-richtingen
Fietsstraat
CONCEPT
Goudappel Coffeng
Fietssnelweg F59
Voorontwerp

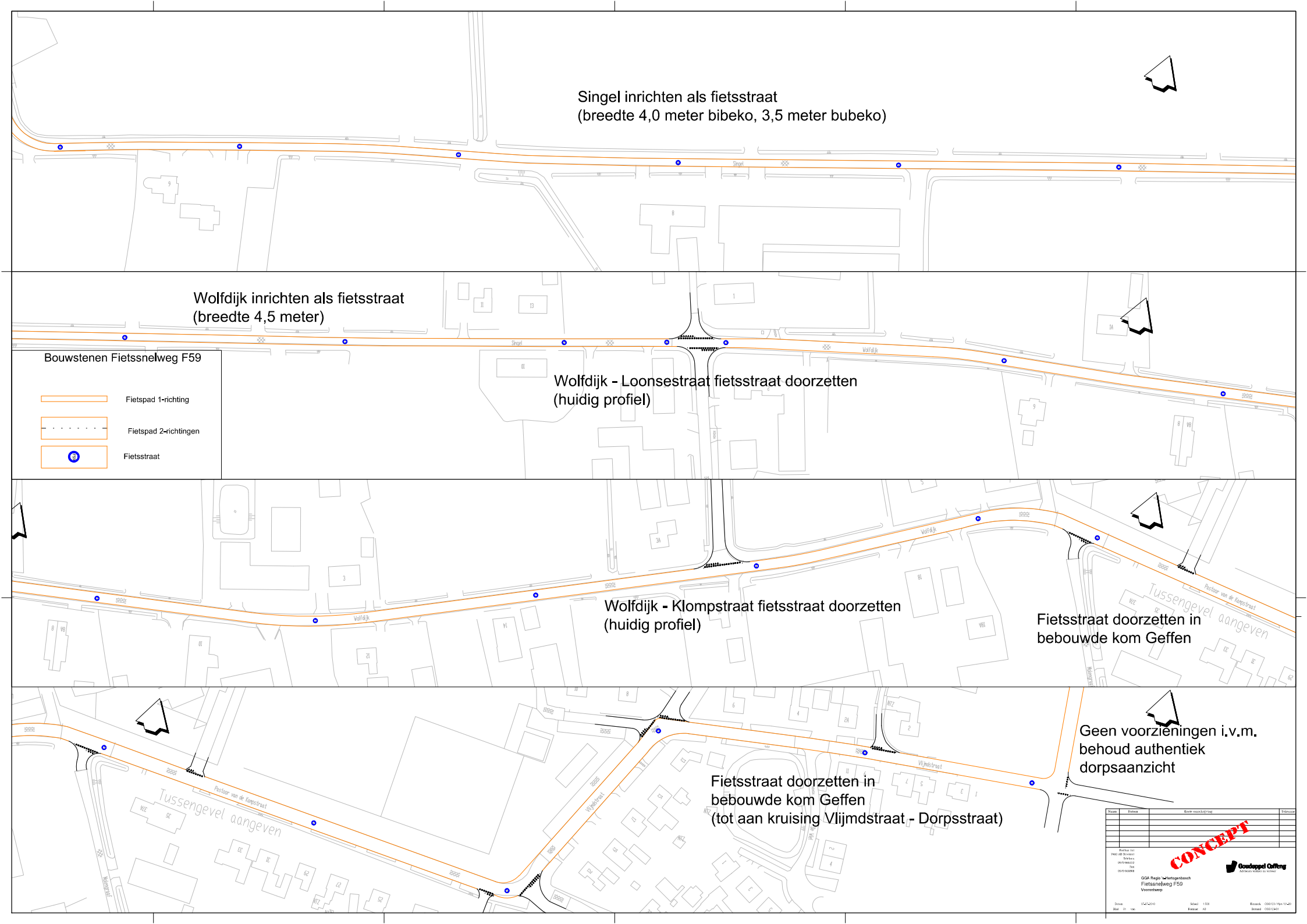

Op- en afrit in rood asfalt uitvoeren
Trace vloeiend maken
Fietspad Stadionlaan in de voorrang
(aanbrengen rood asfalt)
Bouwstenen Fietssnelweg F59
Fietspad 1-richting
Fietspad 2-richtingen
Fietsstraat
Fietspad Stadionlaan in de voorrang
(aanbrengen rood asfalt)
Fietspad Stadionlaan in de voorrang
(aanbrengen rood asfalt)
STADIONLAAN
CONCEPT
Goudappel Coffeng
Fietssnelweg F59
Voorontwerp

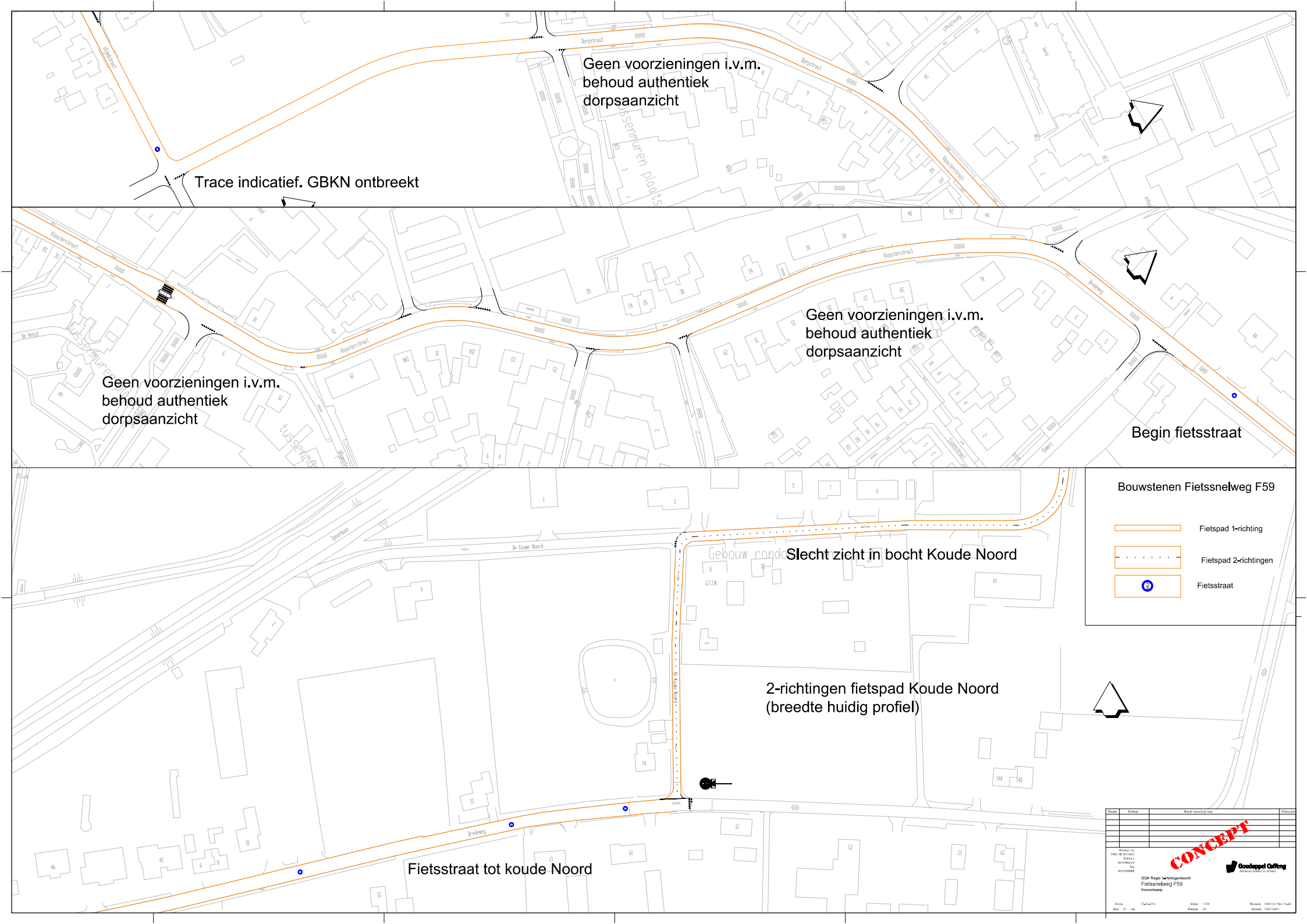

2-richtingen fietspad Avenue A2.
Voorkeursbreedte 4,0 meter
Oversteek A2 wordt
ongelijkvloers gerealiseerd
2-richtingen fietspad Rosmalen
Voorkeursbreedte 4 meter
Oversteek Burg. Mazairaclaan wordt
ongelijkvloers gerealiseerd
2-richtingen fietspad Rosmalen
Voorkeursbreedte 4 meter
Oversteek Molenstraat gefaseerd
(bajonet)
2-richtingen fietspad Rosmalen
Voorkeursbreedte 4 meter
2-richtingen fietspad Rosmalen. Voorkeursbreedte
4,0 meter. Aansluiten op De Hoef
Oversteek Kortenhorstlaan in voorrang brengen
2-richtingen fietspad Mastdam uitvoeren in rood asfalt
(breedte huidig profiel)
Bouwstenen Fietssnelweg F59
Fietspad 1-richting
Fietspad 2-richtingen
Fietsstraat
Oversteek Deken Van Roestellaan gefaseerd
(bajonet)
CONCEPT
Goudappel Coffeng
Fietssnelweg F59
Voorontwerp

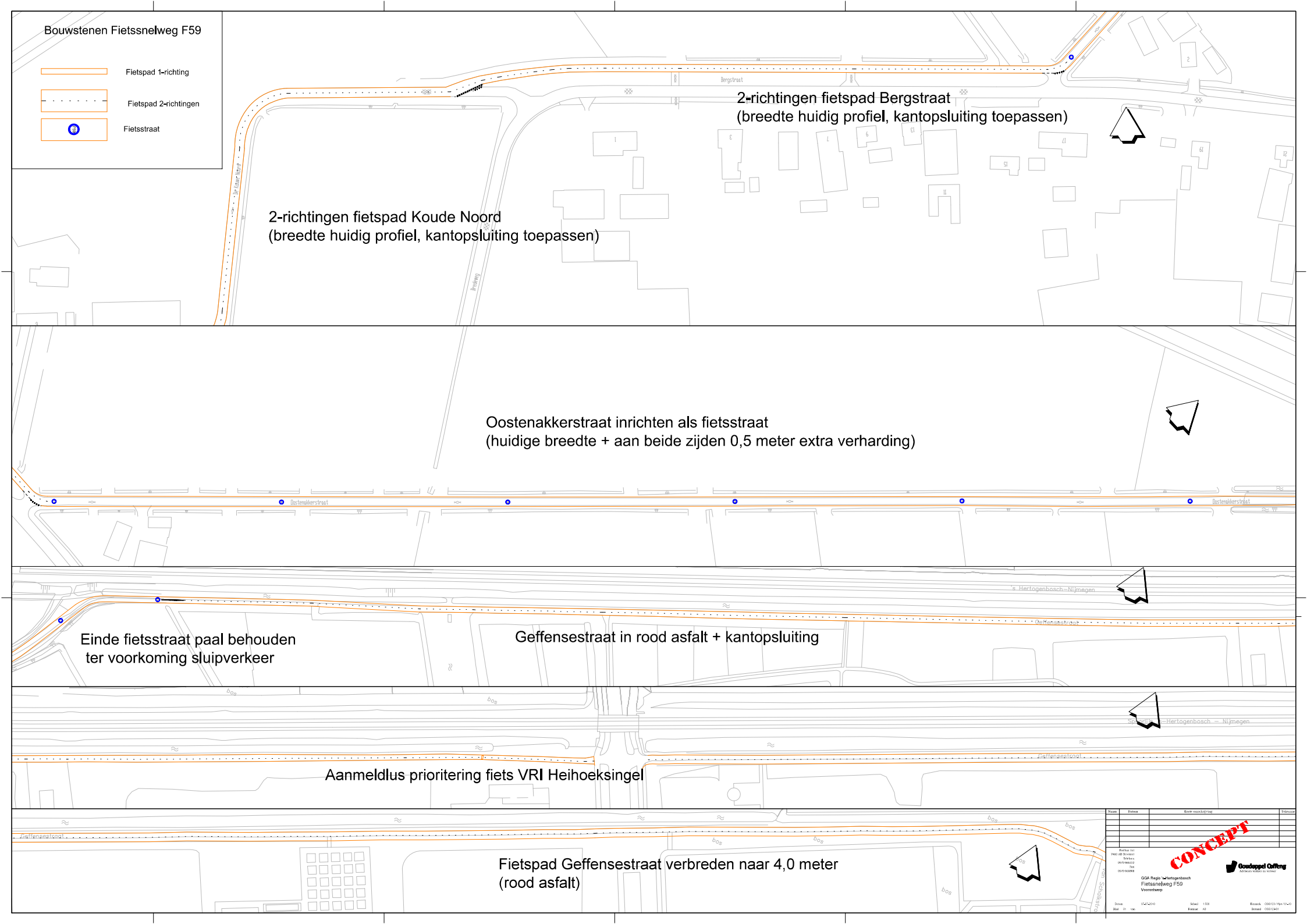

Oversteek Kromakker in voorrang brengen
2-richtingen fietspad T.M Kortenhorstlaan
(breedte huidige profiel)
2-richtingen fietspad T.M Kortenhorstlaan
(breedte huidige profiel)
2-richtingen fietspad T.M Kortenhorstlaan
(breedte huidige profiel)
2-richtingen fietspad parallel aan het spoor
(profiel huidige breedte, toepassen kantopsluiting)
Ruttenhofstraat inrichten als fietsstraat
(breedte 3,50 meter)
Bouwstenen Fietssnelweg F59
Fietspad 1-richting
Fietspad 2-richtingen
Fietsstraat
2-richtingen fietspad parallel aan het spoor
(profiel huidige breedte, toepassen kantopsluiting)
2-richtingen fietspad parallel aan het spoor
(profiel huidige breedte, toepassen kantopsluiting)
CONCEPT
Goudappel Coffeng
GGA Regio 's-Hertogenbosch
Fietssnelweg F59
Voorontwerp

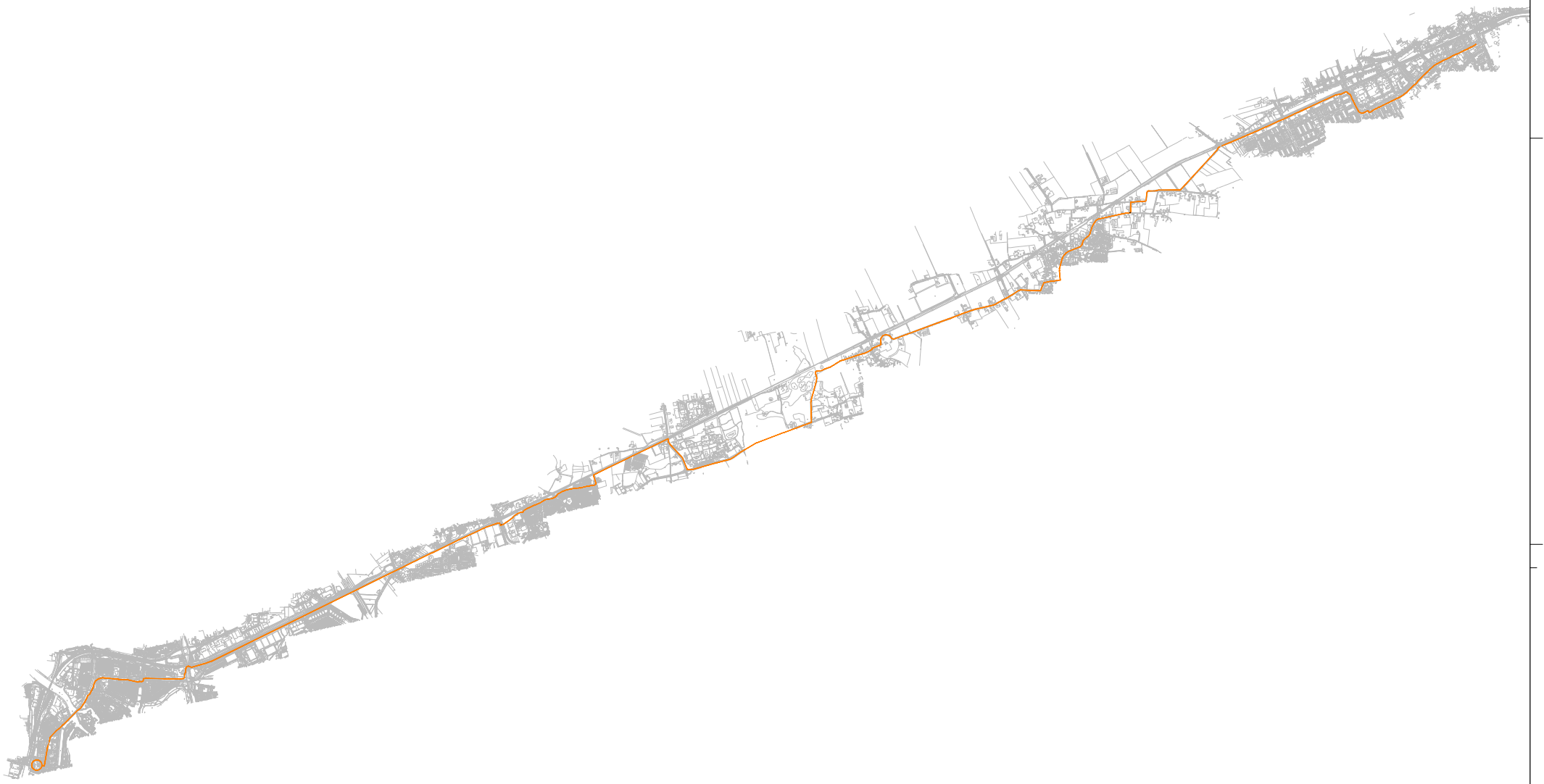

Vlierwijksestraat inrichten met fietspad
2-richtingen (oostzijde, breedte 3,00 meter, rood asfalt)
Waterleidingstraat gebruik bestaand 2-richtingen fietspad
Waterleidingstraat inrichten als fietsstraat
(3,5 meter + marge stroken 0,75 meter aan beide zijden,
aan een zijde een voetpad)
Snelheidsremmers behouden
Waterleidingstraat gebruik bestaand
2-richtingen fietspad
Rood asfalt doortrekken
Waterleidingstraat inrichten als fietsstraat
(3,5 meter + marge stroken 0,75 meter aan beide zijden,
aan een zijde een voetpad)
Snelheidsremmers behouden
Bouwstenen Fietssnelweg F59
Fietspad 1-richting
Fietspad 2-richtingen
Fietsstraat
CONCEPT
Goudappel Coffeng
GGA Regio 's-Hertogenbosch
Fietssnelweg F59
Voorontwerp


Bergweg - Achterseweg inrichten als fietsstraat
(breedte 3,5 meter)
Achterseweg inrichten als 2-richtingen fietspad
(breedte 3,0 meter)
Achterseweg binnen bebouwde kom inrichten als fietsstraat
(breedte huidig profiel)
Achterseweg binnen bebouwde kom inrichten als fietsstraat
(breedte huidig profiel)
Singel inrichten als fietsstraat
(breedte 4,0 meter bibeko, 3,5 meter bubeko)
Doortrekken rood asfalt
op oversteek
Bouwstenen Fietssnelweg F59
Fietspad 1-richting
Fietspad 2-richtingen
Fietsstraat
CONCEPT
Goudappel Coffeng
GGA Regio 's-Hertogenbosch
Fietssnelweg F59
Voorontwerp


Singel inrichten als fietsstraat
(breedte 4,0 meter bibeko, 3,5 meter bubeko)
Wolfdijk inrichten als fietsstraat
(breedte 4,5 meter)
Bouwstenen Fietssnelweg F59
Fietspad 1-richting
Fietspad 2-richtingen
Fietsstraat
Wolfdijk - Loonsestraat fietsstraat doorzetten
(huidig profiel)
Wolfdijk - Klompstraat fietsstraat doorzetten
(huidig profiel)
Fietsstraat doorzetten in
bebouwde kom Geffen
Geen voorzieningen i.v.m.
behoud authentiek
dorpsaanzicht
Fietsstraat doorzetten in
bebouwde kom Geffen
(tot aan kruising Vlijmdstraat - Dorpsstraat)
CONCEPT
Fietssnelweg F59
Voorontwerp


Geen voorzieningen i.v.m.
behoud authentiek
dorpsaanzicht
Trace indicatief. GBKN ontbreekt
Geen voorzieningen i.v.m.
behoud authentiek
dorpsaanzicht
Geen voorzieningen i.v.m.
behoud authentiek
dorpsaanzicht
Begin fietsstraat
Bouwstenen Fietssnelweg F59
Fietspad 1-richting
Fietspad 2-richtingen
Fietsstraat
Slecht zicht in bocht Koude Noord
2-richtingen fietspad Koude Noord
(breedte huidig profiel)
Fietsstraat tot koude Noord
CONCEPT
Goudappel Coffeng
GGA Regio 's-Hertogenbosch
Fietssnelweg F59
Voorontwerp


Bouwstenen Fietssnelweg F59
Fietspad 1-richting
Fietspad 2-richting
Fietsstraat
2-richtingen fietspad Bergstraat
(breedte huidig profiel, kantopsluiting toepassen)
2-richtingen fietspad Koude Noord
(breedte huidig profiel, kantopsluiting toepassen)
Oostenakkerstraat inrichten als fietsstraat
(huidige breedte + aan beide zijden 0,5 meter extra verharding)
Einde fietsstraat paal behouden
ter voorkoming sluipverkeer
Geffensestraat in rood asfalt + kantopsluiting
Aanmeldlus prioritering fiets VRI Heihoeksingel
Fietspad Geffensestraat verbreden naar 4,0 meter
(rood asfalt)
CONCEPT
Goudappel Coffeng
GGA Regio 's-Hertogenbosch
Fietssnelweg F59
Voorontwerp



Naam	Datum	Korte omschrijving	Tekenaar

CONCEPT

Postbus 151
7400 AD Deventer
Telefoon
0570 666222
Fax
0570 666888

Goudappel Coffeng
Advanced mobility on every level

GGA Regio 's-Hertogenbosch

Fietssnelweg F59

Voorontwerp

Datum 01-07-2010 Schaal n.v.t.

Blad 01 van Formaat A0

Kenmerk OS0133 / Rpt / 01-01

Bestand OS0133-01

Snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Oss (F59)
Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant
Globale kostenraming
Totale traject F59
Projectcode: OSS123

Nummer	Omschrijving	Geplande ingrepen	Uit te voeren ingrepen	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs/eenheid	Prijs
35 Wv	Geffensestraat		Rood asfalt komt bij onderhoud. Pad is nu net onderhouden	750	m	€ 0	€ 0
35a Kp	Oversteek Heihoeksingel		Vroege aanmeldlus fietsers (Evergreen)	1	st	€ 2.000	€ 2.000
			Verkeersregelingen	1	st	€ 100.000	€ 100.000
36 Wv	Geffensestraat		Fietspad verbreden naar 4,00 meter (rood asfalt)	675	m	€ 160	€ 108.000
			Overige (re)constructiemaatregelen	675	m	€ 90	€ 60.750
37 Wv	Gerbrandylaan		Aanleg fietsstraat	125	m	€ 270	€ 33.750
			Fietspad 2-richtingen verbreden tot 3,50 meter breed (rood asfalt)	75	m	€ 160	€ 12.000
38 Wv	Gerbrandylaan		Fietspad 2-richtingen 3,50 meter breed (rood asfalt)	150	m	€ 200	€ 30.000
38a Kp	Rotonde Gerbrandylaan\Euterpelaan		2-richtingen fietspad in voorrang +attentie verhogende maatregelen	1	st	€ 75.000	€ 75.000
39 Wv	Euterpelaan		Fietspad 2-richtingen 3,50 meter breed (rood asfalt)	800		€ 200	€ 160.000
39a Kp	Oversteek in Euterpelaan		Bestaande situatie handhaven, aanmeldlus voor fietsers	2	st	€ 2.000	€ 4.000
			Aanpassing VRI	1	st	€ 25.000	€ 25.000
40 Wv	Euterpelaan / Wethouder van Eschstraat		Fietspad 2,50 meter aan beide zijden (rood asfalt)	1200 (2x600)	m	€ 160	€ 192.000
	Onvoorzien/overig			1	st	€ 142.000	€ 142.000
	Markeringen/tijdelijke verkeersmaatregelen						€ 100.000
	Totaal						€ 1.044.500

Bouwstenen Fietssnelweg F59	Kosten per m
Fietsstraat	€ 270
Fietspad rood asfalt 4,00 meter breed	€ 240
Fietspad rood asfalt 3,50 meter breed	€ 200
Fietspad rood asfalt 3,00 meter breed	€ 160
Fietsstrook 2,50 meter breed	€ 160
Huidig fietspad verbreden met 0,50 meter + rood asfalt	€ 160
Aanbrengen rood asfalt	€ 100
Voetpad	€ 120
Aanbrengen markering	€ 3
Aanmeldlus voor fietsers	€ 2.000

Uitgangspunten
* exclusief aankoop gronden
* geen milieukundige werkzaamheden
* exclusief nutsvoorzieningen tenzij anders vermeld
* exclusief verkeersvoorzieningen, omleidingen, hulpbruggen, etc.
* prijspeil 2007
* alle bedragen exclusief BTW.

Afkortingen
Kp = knooppunt
Wv = wegvak

Snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Oss (F59)
Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant
Globale kostenraming
Totale traject F59
Projectcode: OSS123

Nummer	Omschrijving	Geplande ingrepen	Uit te voeren ingrepen	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs/eenheid	Prijs
25 Wv	Waterleidingstraat		Aanleg fietsstraat	850	m	€ 270	€ 229.500
26 Wv	Bergstraat-Achterseweg		Aanleg fietsstraat	500	m	€ 270	€ 135.000
			Fietspad 2-richtingen 3,00 meter breed (rood asfalt)	450	m	€ 160	€ 72.000
27 Wv	Achterseweg		Aanleg fietsstraat	350	m	€ 270	€ 94.500
27a Kp	Kruising Achterseweg-kerkstraat-Singel		Voorrangsmarkering aanbrengen	1	st	€ 1.000	€ 1.000
			Rood asfalt toepassen	40	m	€ 100	€ 4.000
28 Wv	Singel		Asfalt is hier goed, rood asfalt pas bij onderhoud	1250	m		
29 Wv	Wolfdijk		Aanleg fietsstraat	750	m	€ 270	€ 202.500
29a Kp	Wolfdijk-Klompstraat		Voorrangsmarkering aanbrengen	1	st	€ 1.000	€ 1.000
			pm reconstructie				
30 Wv	Bebouwde kom Geffen		Kruispuntmaatregelen		m		€ 30.000
	Komgrens tot kruispunt Vlijmdstraat-Dorpsstraat		Aanleg fietsstraat	500	m	€ 270	€ 135.000
	Kruispunt Vlijmdstraat - Dorpsstraat		Bestaande situatie handhaven				
	Bredeweg vanaf huisnummer 4a tot Koude Noord		Aanleg fietsstraat	300	m	€ 270	€ 81.000
31 Wv	De Koude Noord		Bestaande situatie handhaven / kantopsluiting bij onderhoud				
32 Wv	De Koude Noord		Bestaande situatie handhaven / kantopsluiting bij onderhoud				
33 Wv	Bergstraat		Bestaande situatie handhaven / kantopsluiting bij onderhoud				
34 Wv	Oostenakkerstraat		uiterlijk straat voldoet, rood asfalt bij onderhoud	700	m		
	Onvoorzien/overig			1	st	€ 142.000	€ 142.000
	Markeringen/tijdelijke verkeersvoorzieningen						€ 100.000
	Totaal						€ 1.227.500

Bouwstenen Fietssnelweg F59	Kosten per m
Fietsstraat	€ 270
Fietspad rood asfalt 4,00 meter breed	€ 240
Fietspad rood asfalt 3,50 meter breed	€ 200
Fietspad rood asfalt 3,00 meter breed	€ 160
Fietsstrook 2,50 meter breed	€ 160
Huidig fietspad verbreden met 0,50 meter + rood as	€ 160
Aanbrengen rood asfalt	€ 100
Voetpad	€ 120
Aanbrengen markering	€ 3
Aanmeldlus voor fietsers	€ 2.000

Uitgangspunten
* exclusief aankoop gronden
* geen milieukundige werkzaamheden
* exclusief nutsvoorzieningen tenzij anders vermeld
* exclusief verkeersvoorzieningen, omleidingen, hulpbruggen, etc.
* prijspeil 2007
* alle bedragen exclusief BTW.

Afkortingen
Kp = knooppunt
Wv = wegvak

Snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Oss (F59)
Opdrachtgever: Provincie Noord-Brabant
Globale kostenraming
Totale traject F59

Projectcode: OSS123

Nummer	Omschrijving	Geplande ingrepen	Uit te voeren ingrepen	Hoeveelheid	Eenheid	Prijs/eenheid	Prijs
1 Ww	Koninginnelaan-Emmalaan		Bestaande situatie grotendeels handhaven				€ 5.000,00
2 Kp	Brugstraat		Bestaande situatie handhaven				
			Aanmeldlus	1	st	€ 2.000	€ 2.000
			Inleidingsmarkering	1	st	€ 500	€ 500
3 Ww	Diezebrug		Fietspad 2-richtingen 3,50 meter breed (rood asfalt)	250	m	€ 200	€ 50.000
4 Ww	Orthenseweg		Fietspad 2-richtingen 3,50 meter breed (rood asfalt)	250	m	€ 200	€ 50.000
4a Kp	Orthenseweg / Citadellaan		Aanmeldlus	1	st	€ 2.000	€ 2.000
5 Kp	Orthenseweg		Voorrangsmarkering aanbrengen	1	st	€ 1.000	€ 1.000
6 Ww	Orthenseweg		Bestaande situatie handhaven				
7 Ww	Aartshertogenlaan		Voorrangsmarkering aanbrengen	1	st	€ 1.000	€ 1.000
7a Kp	Aartshertogenlaan/Rompertsebaan		Doorsteek aanbrengen	25	m	€ 270	€ 6.750
8 Ww	Aartshertogenlaan		Aanleg fietsstraat	450	m	€ 270	€ 121.500
9 Ww	Bruistensingel		Trace in rechte lijn brengen (rood asfalt, 4 meter breed)	25	m	€ 240	€ 6.000
10 Ww	Fietsbrug		Rood asfalt toepassen bij op- en afrit	300	m	€ 100	€ 30.000
11 Ww	Stadionlaan		Voorrangsmarkering aanbrengen	1	st	€ 1.000	€ 1.000
12 Ww	Stadionlaan		Rood asfalt toepassen bij onderhoud	1100	m		
13 Ww	Fietspad Avenue A2		Fietspad 2-richtingen 4,00 meter breed (rood asfalt)	600	m	pm	pm
14-15-16 Ww	Fietspad parallel aan spoor		Fietspad 2-richtingen 4,00 meter breed (rood asfalt)	1200	m	€ 240	€ 288.000
15a	Oversteek Molenstraat		Gefaseerde oversteek (bajonet)	1	st	€ 150.000	€ 150.000
16a Kp	Oversteek Deken van Roestellaan		Bestaande situatie handhaven	50	m	€ 100	€ 5.000
17 Ww	Mastdam		Rood asfalt toepassen bij onderhoud	275	m		
18 Kp	Oversteek Kattenbosch		Voorrangsmarkering aanbrengen	1	st	€ 1.000	€ 1.000
19 Ww	T.M. kortenhorstlaan		Bestaande situatie handhaven				
19a Kp	Oversteek Kattenbosch		Voorrangsmarkering aanbrengen	1	st	€ 1.000	€ 1.000
20 Ww	T.M. kortenhorstlaan		Bestaande situatie handhaven				
21 Ww	Ruttenhofstraat		Aanleg fietsstraat	100	m	€ 270	€ 27.000
22 Ww	Fietspad parallel aan het spoor		Toepassen kantopsluiting bij onderhoud	500	m		
23 Ww	Vlierwijksestraat		Fietspad 2-richtingen 3,00 meter breed (rood asfalt)	500	m	€ 200	€ 100.000
24 Ww	Waterleidingstraat		Rood asfalt toepassen bij onderhoud	650	m		
	Onvoorzien/overig			1	st	€ 142.000	€ 142.000
	Markeringen, tijdelijke verkeersmaatregelen (10%)						€ 100.000
	Totaal						€ 1.090.750

Bouwstenen Fietssnelweg F59	Kosten per m
Fietsstraat	€ 270
Fietspad rood asfalt 4,00 meter breed	€ 240
Fietspad rood asfalt 3,50 meter breed	€ 200
Fietspad rood asfalt 3,00 meter breed	€ 160
Fietsstrook 2,50 meter breed	€ 160
Huidig fietspad verbreden met 0,50 meter + rood asfalt	€ 160
Aanbrengen rood asfalt	€ 100
Voetpad	€ 120
Aanbrengen markering	€ 3
Aanmeldlus voor fietsers	€ 2.000

Uitgangspunten
* exclusief aankoop gronden
* geen milieukundige werkzaamheden
* exclusief nutsvoorzieningen tenzij anders vermeld
* exclusief verkeersvoorzieningen, omleidingen, hulpbruggen, etc.
* prijspeil 2007
* alle bedragen exclusief BTW.

Afkortingen
Kp = knooppunt
Ww = wegvak

Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Communicatiestrategie snelfietsroute F59

Definitief

Datum 15 september 2010
Kenmerk OSS123/Wrd/1101
Eerste versie 27 augustus 2010

1 Inleiding

Fietsen is heel vanzelfsprekend in Nederland. De aanleg van snelfietsroutes verbetert de concurrentiepositie van de fiets in woon-werkverkeer. Om het potentieel automobilisten te verleiden om de fiets te pakken, is het essentieel de routes actief onder de aandacht te brengen. Dit kan enerzijds door het informeren over de nieuwe routes en het doel dat zij dienen en anderzijds door acties om de doelgroep te prikkelen om te gaan fietsen.

In het kader van Fiets Filevrij is een toolkit opgesteld voor de communicatiewerkwijze. De methode Fiets filevrij bestaat uit drie communicatiesporen. Naast een inhoudelijk spoor zijn er twee sporen gericht op actieve communicatie, zowel naar bedrijven als naar forensen.

- Het inhoudelijke spoor wordt vormgegeven met de betrokken overheden en richt zich op visievorming, nut/noodzaak en draagvlak wat betreft de beoogde route en verbetering van de snelfietsroute.
- Het tweede spoor is gericht op het identificeren, benaderen en bezoeken van relevante en geïnteresseerde bedrijven langs de route om hen bij het proces te betrekken en samen met hen een fietscampagne op te zetten.
- Het derde spoor is gericht op forensen langs de beoogde route, dus de (potentiële) woonwerkfietsers, om hen te verleiden mee te doen aan de fietscampagne.

2 Communicatiestrategie voor snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss

Bij het communicatietraject voor de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss wordt aangesloten op de werkwijze van Fiets Filevrij.

Hierbij wordt ingezet op de volgende doelgroepen:
- bedrijven en werkgevers in de regio;
- scholen in 's-Hertogenbosch, Maasdonk en Oss;
- NS-reizigers.

De volgende middelen worden ingezet om de snelfietsroute onder de aandacht te brengen in de regio:
- een logo die in alle vormen van communicatie wordt toegepast inclusief de herkenbaarheid van de route benadrukt (logo op wegdek), mogelijk uit te zetten in een prijsvraag;
- website voor de snelfietsroute 's-Hertogenbosch – Maasdonk – Oss inclusief een link vanaf de gemeentelijke en provinciale websites;
- een glossy rapport inclusief brochure (draagvlak creëren onder bestuurders, bedrijven en scholen);
- bij bedrijven pilot met elektrische fietsen;
- persberichten in lokale media;
- campagnes (inclusief aansluiten op bestaande fietscampagnes);
- promotie langs de route, bijvoorbeeld door oplaadpunten voor elektrische fiets en of proefrit elektrische fiets, inzet mobiele fietsenmaker, weer- en verkeersinformatie en beloningssysteem (gratis gadgets);
- ludieke opening.

Op het moment dat voldoende zekerheid bestaat over de realisering van de snelfietsroute worden deze acht maatregelen(pakketten) op de agenda gezet. In de aanpak daarvan is het verstandig een ordening in tijd aan te brengen. Verschillende onderdelen vragen een grote voorbereidingstijd, ook omdat afstemming en medewerking van diverse partners en betrokkenen nodig is. Daarom maken wij in een planning onderscheid in activiteiten voor aanleg van de snelfietsroute, wat is aan de orde tijdens de aanleg en welke acties vinden plaats na aanleg. Dat leidt tot het volgende overzicht.

communicatiemiddelen	voor de aanleg	tijdens de aanleg	na de aanleg
1. logo	Eerste prioriteit omdat dit in alle overige communicatie-uitingen moet worden meegenomen.		
2. website	Deze dient ruim voor de openstelling van de route op internet te staan. Voorkeur om deze in de lucht te hebben voordat aanleg start.		
3. brochure	Kan in tijd samenvallen met de ontwikkeling van de website en moet daarnaar verwijzen.		
4. pilot elektrische fiets		Voorbereidingen kunnen plaatsvinden in de periode van uitvoering	Uitvoering pilot in het eerste jaar na openstelling
5. persberichten	continu	continu	continu
6. campagnes			Campagnes voor stimuleren gebruik zijn pas effectief als de keuze om de route te kiezen ook daadwerkelijk kan worden gemaakt
7. promotie op de weg			Voorwaarde is dat de snelfietsroute aanwezig is
8. opening		Start van de aanleg kan ook worden aangegrepen voor publiciteit	Opening kort na oplevering van de route

Tabel 2.1: Indicatieve planning communicatiemiddelen

Om dit pakket optimaal te realiseren is samenwerking nodig met onder meer de volgende organisaties / actoren:

- communicatieadviseurs van betrokken gemeenten, provincie en het ministerie van Verkeer en Waterstaat;
- Fietsersbond;
- Stichting BRAMM, mobiliteitsmakelaars;
- Vrijetijdshuis Brabant;
- NS (inclusief OV-fietsen);
- bedrijven (inclusief parkmanagement) en scholen in de regio;
- fietsenmakers / -winkels in de regio;

Voor alle genoemde onderdelen van de communicatiestrategie is uitgangspunt dat de provincie Noord-Brabant (Fiets in de Versnelling) als coördinator en trekker fungeert. Zij zal de regie voeren en aanzetten geven waarbij de partners onderdelen voor hun rekening gaan nemen. Bij de punten 1, 2, 3, 5, 6 en 8 ligt een belangrijke en grote rol bij de drie gemeenten, waarbij de provincie voor de gewenste afstemming tussen partners en tussen de verschillende activiteiten kan zorg dragen. Om betrokkenheid van de werkgevers en werknemers te genereren, benadert Stichting BRAMM werkgevers in de regio. Deze organisatie zal de snelfietsroute opnemen in hun pakket waarmee fietsen naar het werk gestimuleerd wordt. Door middel van mobiliteitsonderzoe-

ken en het aanbieden van concrete producten en diensten worden werknemers verleid om vaker met de fiets naar het werk te gaan. Het snelle alternatief van de snelfietsroute is hierin een concreet aanbod aan de werknemers.

Goudappel Coffeng
Adviseurs verkeer en vervoer

Monitoringsystematiek snelfietsroute F59

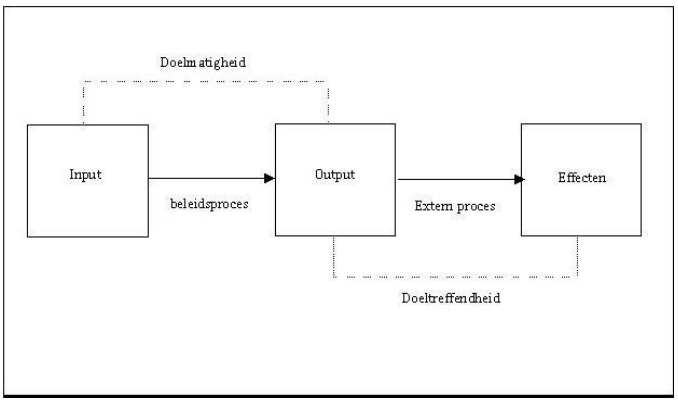
Definitief

Datum 15 september 2010
Kenmerk OSS123/Wrd/1102
Eerste versie 3 augustus 2010

1 Inleiding

Om de effecten van realisatie van de snelfietsroute inzichtelijk te maken, is het van belang te weten welke beleidsinspanningen zijn verricht om de doelstellingen te halen, de mate waarin de doelstellingen zijn gehaald en de doelmatigheid van de inspanningen. Om deze reden is een monitor opgezet waarin een aantal indicatoren periodiek wordt gemeten.

De ontwikkeling van het monitoringsysteem is uitgevoerd volgens de Meten=Weten methodiek. De kern van Meten=Weten is dat er een directe relatie wordt gelegd tussen het beoogde eindeffect van een beleidsdoel en de ondernomen inspanningen en activiteiten (om het beoogde effect te bereiken). Om deze relatie inzichtelijk te maken wordt er een onderscheid gemaakt tussen de input, de output en de effecten van het beleid (zie figuur 1.1).



Figuur 1.1: Monitoringsystematiek volgens Meten=Weten

- input van beleid: (financiële) middelen en ingezette menskracht (aantal fte's);
- output van beleid: beleidsmatige handelingen, zoals het opstellen van een beleidsplan of concrete (fysiek waarneembare) activiteiten, zoals de aanleg van de snelfietsroute;
- effecten: het uiteindelijke gevolg van input en output samen, bijvoorbeeld een toename van het aantal verplaatsingen per fiets ten koste van het aantal autoverplaatsingen, substitutie-effect, als gevolg van de aanleg van de snelfietsroute;
- de relatie tussen input en output zegt iets over de doelmatigheid van het beleidsproces. De inzet van mensen en middelen heeft al dan niet geleid tot concrete activiteiten.

De relatie tussen output en effecten zegt iets over de doeltreffendheid van de beleidsuitvoering. De activiteiten (bijvoorbeeld de aanleg van een snelfietsroute) hebben al dan niet bijgedragen aan het gewenste effect (een toename van het aantal fietsritten ten koste van het aantal verplaatsingen per auto, substitutie-effect). De doelmatigheid van het beleidsproces hebben de provincie en betrokken gemeenten, net als andere wegbeheerders, geheel zelf in de hand. Voor de doeltreffendheid van de beleidsuitvoering ligt dat wat genuanceerder. Daar speelt, naast de gerealiseerde output, ook een extern proces dat met name wordt bepaald door autonome ontwikkelingen als bevolkingsgroei, economische groei en mobiliteitsgedrag. Deze zijn in belangrijke mate van invloed op de beoogde effecten.

Binnen dit project is het van belang om de output- en effectindicatoren te meten. Met behulp van deze indicatoren kan bepaald worden of het gewenste doel wordt bereikt.

2 Monitoring op basis van indicatoren

Om de effecten van de realisatie van een snelfietsroute tussen 's-Hertogenbosch, Maasdonk en Oss te monitoren is een aantal indicatoren vastgesteld. Voor beleidsmatige processen is dat vaak lastig, maar projectmatige aanpakken zijn veelal goed te meten. Er worden twee groepen indicatoren onderscheiden:

- Prestatie-indicatoren: Om de mate van uitvoering van de snelfietsroute aan te geven geldt de tabel 'Resultaten inventarisatie, benodigde maatregelen, planning en kosten' als basis. De provincie zal deze tabel jaarlijks actualiseren waarbij wordt aangegeven of projecten wel of niet zijn uitgevoerd eventueel aangevuld met nieuwe (deel)projecten.
- Effectindicatoren: indicatoren die inzicht geven in de feitelijke situatie en daarmee in de mate waarin doelen zijn bereikt. Een goed monitoringsysteem begint met een goede basis. Om de voortgang te kunnen bepalen is het van belang de uitgangssituatie als eerste vast te leggen. Dit gebeurt met een zogenaamde nulmeting, deze meting moet gebeuren voordat de eerste actie voor uitvoering van de fietssnelweg wordt uitgevoerd. Deze meting wordt in het voorjaar van 2011 uitgevoerd. Voor de snelfietsroute worden de volgende indicatoren gehanteerd (voor zowel de nulmeting als de jaarlijks te meten effectindicatoren).

- Analyse fietsgebruik; visuele en permanente mechanische tellingen (op verschillende locaties op de snelfietsroutes en belangrijke aanvoerroutes; jaarlijks beschikbare tellingen monitoren ten opzichte van nulmeting; Kies hiervoor een vaste periode in het jaar uit waarin de meting plaatsvindt.
- Analyse van de verkeersveiligheid; aantal fietsslachtoffers jaarlijks monitoren ten opzichte van de ongevallencijfers in de periode 2005-2009.
- Analyse gebruik huurfietsen; aantal verhuurde OV-fietsen; jaarlijks monitoren, aantal verhuurde OV-fietsen op te vragen bij ProRail, nulmeting uitvoeren in 2010.
- Analyse mobiliteitsmanagement; aantal fietsende werknemers onder de bedrijven met meer dan 500 werknemers; aantal fietsende werknemers jaarlijks opvragen bij bedrijven.
- Analyse gebruikerstevredenheid; via enquêtes meningen achterhalen bij (potentiële) fietsers. Het is belangrijk zowel de huidige gebruikers als de toekomstige gebruikers te benaderen zodat ingespeeld kan worden op negatieve gevoelens en verbetervoorstellen, Enquêtes worden jaarlijks op basis van een steekproef uitgezet.

Voorgesteld wordt om jaarlijks, op een vast moment in het jaar, evaluatie, op basis van bovenstaande indicatoren, uit te voeren om het effect van de realisatie van de snelfietsroute in beeld te brengen. De provincie is initiatiefnemer bij de monitoring. De betrokken gemeenten zullen daarbij voor een groot deel de uitvoering voor hun rekening moeten nemen, zoals aanleveren van gegevens, uitvoeren van (permanente) tellingen en uitvoeren van ongevallenanalyse of aanleveren van ongevallencijfers.