

Provincie Noord-Brabant

Snelfietsroute 's-Hertogenbosch - Maasdonk - Oss

Managementsamenvatting

Datum 9 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;
- Vrijtijdshuis;
- NS (inclusief OV-fietsen);
- fietsmakers / -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 en de fietsbrug A2. 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 ongevallanalyse of aanleveren van ongevallencijfers.

1.8 (Bestuurlijke) afspraken

Een intentieverklaring treft u aan achter tabblad 8.