

FIETSBELEIDSPLAN

Mei 2019



www.valkenwaard.nl
GemeenteValkenswaard
@_Valkenswaard
Gemeente Valkenswaard



1. AANLEIDING	3
2. LEESWIJZER	3
3. HUIDIGE BELEIDSKADERS	4
4. MISSIE	7
5. VISIE	7
6. UITGANGSPUNTEN	7
7. VEILIG, COMFORTABEL EN AANTREKKELIJK	8
8. DOELGROEPEN	11
9. NETWERKEN	12
10. UITVOERINGSPROGRAMMA	16
11. ORGANISATIE	17
12. BIJLAGEN	18
13. COLOFON	18

1. AANLEIDING

Het verkeers- en vervoerssysteem van gemeente Valkenswaard bestaat uit diverse modaliteiten. Dit is uitvoerig aan bod gekomen in het door de raad vastgestelde mobiliteitsplan "Bereikbaarheid als kracht" uit 2014. Hierin is de Valkenswaardse visie uitgewerkt aan de hand van vier pijlers: bereikbaarheid, leefbaarheid, verkeersveiligheid en duurzaamheid. De meeste focus is gelegd op auto- en vrachtverkeer. Aandacht voor modaliteiten zoals fiets en openbaar vervoer is er ook, zij het in beduidend mindere mate.

Het huidige fietsbeleid is in 2006 opgesteld. In dit plan is geconcludeerd dat het fietsnetwerk grotendeels voldeed aan de criteria en eisen die destijds gesteld werden. Aanvullend hierop zijn diverse verbeteringen voorgesteld. Deze zijn in een uitvoeringsprogramma opgenomen waarvan in het mobiliteitsplan een overzicht is gegeven.

Eveneens opgenomen in het uitvoeringsprogramma is het opstellen van een geactualiseerd fietsbeleidsplan. Met een inmiddels verouderd fietsbeleid en een toenemend aantal ambities met betrekking tot de fietser, is het herijken van het fietsbeleid op dit moment gewenst. Belangrijk hierbij te vermelden is dat het fietsbeleid geen op zichzelf staand onderdeel is. Zeker in het kader van een gezonde en duurzame gemeente is de positie van de fiets cruciaal. Hierbij is de aansluiting van het fietsbeleid op "bereikbaar Valkenswaard, de OV-visie 2017, en het nieuw parkeerbeleid gewenst. Om deze integraliteit te waarborgen wordt gekozen om toe te werken naar één enkel uitvoeringsplan, inclusief prioritering, voor deze vier beleidskaders welke gereed moet zijn in Q4 2019.

2. LEESWIJZER

Deze herijking van het fietsbeleid is geen op zichzelf staand beleidsstuk. In hoofdstuk 3 is een samenvatting gegeven van huidige beleidskaders die een relatie hebben met deze herijking van het fietsbeleid. In de hoofdstukken 4 en 5 worden de missie en visie beschreven van waaruit de uitgangspunten veilig, comfortabel en aantrekkelijk voortkomen. Deze zijn door middel van concrete voorbeelden toegelicht in hoofdstuk 7, inclusief uitgangspunten voor het uitvoeringsprogramma. Vervolgens wordt er ingegaan op doelgroepen (hoofdstuk 8) en netwerken (hoofdstuk 9). Er is hiervoor gekozen om zo nadere aandachtspunten te definiëren. In hoofdstuk 10 en 11 wordt het vervolgproces besproken om te komen tot een integraal uitvoeringsprogramma.

3. HUIDIGE BELEIDSKADERS

Fietsbeleid 2006 en Mobiliteitsplan 2014

Gemeente Valkenswaard heeft in 2014 het Mobiliteitsplan "Bereikbaarheid als kracht" opgesteld. In dit mobiliteitsplan wordt op een integrale wijze invulling gegeven aan de diverse veranderingen waar het verkeer in Valkenswaard mee te maken krijgt. Het Mobiliteitsplan is vormgegeven als een gemeentebrede paraplu-nota waarin deels concrete maatregelen en deels specifieke vervolgonderzoeken zijn opgenomen. Het is met name een vervanging voor het Verkeersbeleidsplan 1996. Voor het overige vigerend beleid, zoals het fietsbeleid, dienen aanvullend op het mobiliteitsplan nieuwe deelstudies uitgevoerd te worden. Zodoende blijft, zolang er nog geen nieuw beleid wordt voorgelegd aan de gemeenteraad, het Fietsbeleidsplan uit 2006 van kracht. Dit Fietsbeleid beschrijft echter voornamelijk de (gewenste) kwaliteit van het fietsnetwerk en de fietsvoorzieningen, terwijl het Mobiliteitsplan veel meer visievormend is richting de toekomst. Daarom wordt het Mobiliteitsplan gebruikt als basis voor de uitwerking van het nieuwe fietsbeleid. De doelstellingen voor het verkeer- en vervoersbeleid van gemeente Valkenswaard komen voort uit de Toekomstvisie. Hierin is vastgelegd dat bij iedere ontwikkeling de aspecten bereikbaarheid en leefbaarheid in een goede onderlinge balans worden meegenomen. Volgens het Mobiliteitsplan houdt dit in dat:

- belangrijke bestemmingen in Valkenswaard goed bereikbaar zijn voor alle doelgroepen;
- bestemmingen buiten Valkenswaard, maar die belangrijk zijn voor inwoners van Valkenswaard, goed bereikbaar zijn;
- bereikbaarheid gepaard gaat met zo min mogelijk negatieve effecten voor de leefomgeving in de meest ruime zin.

Voor het behalen van deze doelstellingen worden vier pijlers gehanteerd:

Bereikbaarheid: doorstroming van lokaal verkeer moet worden verbeterd en de hinder van gemotoriseerd verkeer wordt geminimaliseerd;

Leefbaarheid: maatregelen op het gebied van mobiliteit moeten expliciet getoetst worden op de leefbaarheidseffecten, waarbij de vraag centraal staat of de verwachte effecten acceptabel zijn;

Verkeersveiligheid: het aantal ongevallen kan en moet in de komende jaren verder dalen, waarbij vooral aandacht uit gaat naar betere bescherming van de zwakke verkeersdeelnemer (voetganger, fietser en/of oudere);

Duurzaamheid: hiervoor gelden drie dimensies: economisch, sociaal-cultureel en ecologisch. Deze drie dimensies dienen onderling in verband te staan. Voor iedere vervoersbeweging dient de meest duurzame en milieuvriendelijke vervoerswijze de voorkeur te krijgen. Nieuwe, innovatieve technieken worden op de voet gevolgd en toegepast.

In het Mobiliteitsplan is aangegeven dat het geschatte vervoersaandeel van de fiets van 26% van alle verplaatsingen relatief hoog is ten opzichte van

vergelijkbare gemeenten. Deze gegevens zijn inmiddels wel achterhaald, daar deze uit 2010 stammen. Het beleid van de gemeente Valkenswaard is er daarbij op gericht om het gebruik van de fiets te bevorderen. Om dit te verwezenlijken is het fietsroutenetwerk sinds het Verkeersbeleidsplan 1996 structureel verbeterd en wordt onderscheid gemaakt tussen een primair en een secundair fietsroutenet.

In 2006 is geconstateerd dat het fietsnetwerk voldoet aan de destijds geldende criteria en eisen, en zijn nog enkele aanbevelingen ter verbetering hiervan gedaan. Een groot deel van de aanbevelingen zijn ten tijde van het opstellen van het Mobiliteitsplan al uitgevoerd. Naast een blik op de huidige situatie is in het Mobiliteitsplan ook een invulling gegeven aan hoe het fietsnetwerk van Valkenswaard verbeterd kan worden.

Aangegeven is dat er ten aanzien van het fietsgebruik nog wel wat te winnen valt. Door het nog beter faciliteren van de fietser, onder andere door verbetering van de infrastructuur en het versterken van de concurrentiepositie ten opzichte van de auto, kan het aandeel fietsgebruik nog verder vergroot worden. Hiervoor is een vijftal criteria benoemd:

Samenhang: de infrastructuur vormt een samenhangend geheel;

Directheid: fietsroutes zijn zo direct mogelijk;

Verkeersveiligheid: infrastructuur is veilig voor alle weggebruikers;

Comfort: een vlotte en comfortabele doorstroming voor fietser is mogelijk;

Aantrekkelijkheid: de infrastructuur is goed in de omgeving ingepast.

Ten aanzien van deze criteria is geconcludeerd dat met name op gebied van veiligheid en comfort winst te behalen is. Met name in het centrum, waar veel doorgaand autoverkeer is, zorgt ruimtegebrek voor onderdrukking van de fietsers. Toekomstige veranderingen zoals de komst van de Westparallel en afwaardering van de N69 kunnen hier verandering in brengen.

Tot slot is aangegeven dat Valkenswaard met haar waardevolle natuurgebieden een aantrekkelijke gemeente is voor recreanten. Druk fietsverkeer in het buitengebied toont aan dat fietsen een belangrijke attractie is voor toeristen. Deze recreatieve fietser stelt andere eisen aan het fietsnetwerk dan de utilitaire gebruiker.

Bereikbaar Valkenswaard

De gemeente Valkenswaard voert de komende jaren meer dan 25 projecten uit die bijdragen aan een bereikbaar, verkeersveilig en aantrekkelijk Valkenswaard. Deze projecten zijn beschreven in het Programmaplan N69. De gemeente Valkenswaard, provincie Noord-Brabant en diverse andere partijen hebben afspraken gemaakt over de N69. Deze liggen vast in het document 'Gebiedsakkoord Grenscorridor N69'; de N69 wordt autoluw en er wordt een nieuwe weg aangelegd. Deze komt ten westen van Dommelen te liggen. De nieuwe weg verbindt de A67 bij Veldhoven met de N69 ten zuiden van Valkenswaard. Voor de zogeheten 'nulplus' maatregelen uit het eerder genoemde

Gebiedsakkoord is de gemeente aan zet. De maatregelen maken sluiproutes minder aantrekkelijk en kruispunten verkeersveiliger. Daarnaast worden alternatieven zoals de fiets en de bus, juist wel aantrekkelijk gemaakt.

OV-Visie

Met de openbaar vervoervisie uit 2017 is gehoor gegeven aan de oproep om een visie op te stellen, specifiek gericht op het openbaar vervoer. In deze visie is aandacht besteed aan het Mobiliteitsplan uit 2014, de lopende ontwikkelingen en een visie op het Valkenswaardse openbaar vervoer in de toekomst. In deze visie wordt er diverse malen de verbinding gelegd tussen het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Zowel in het voor- als natransport. Met voortransport wordt het transport bedoeld dat inwoners van Valkenswaard gebruiken om zich naar een locatie/ bushalte te verplaatsen vanwaar zij gebruik kunnen maken van het openbaar vervoernetwerk. Met natransport wordt het transport bedoeld dat reizigers naar gemeente Valkenswaard gebruiken om vanaf de bushalte de eindbestemming te bereiken.

Wanneer er ingezet wordt op een optimaal werkend openbaar vervoerssysteem, zorgt dit enerzijds voor een betere bereikbaarheid van en vanuit gemeente Valkenswaard, maar het zorgt tegelijkertijd ook voor verbetering van de leefbaarheid in de gemeente. Een optimaal functionerend openbaar vervoerssysteem, kan er voor zorgen dat meer reizigers gebruik gaan maken van het openbaar vervoer en daarvoor hun auto laten staan. Dit verlicht de verkeersdruk op het lokale wegennet, vermindert de (milieu)overlast van autoverkeer en zorgt voor een veiligere verkeerssituatie, niet alleen voor automobilisten, maar juist ook voor fietsers en voetgangers.

Voor inwoners van gemeente Valkenswaard is het belangrijk om zich op een veilige manier te kunnen verplaatsen van en naar een bushalte. Dit kan zowel te voet, met de fiets of met de auto zijn. Dit houdt in dat ook de hiervoor bestemde infrastructuur op orde moet zijn. Daarnaast is het belangrijk dat fietsers en automobilisten hun fiets/auto op een veilige manier kunnen achterlaten. Hiervoor dienen parkeervoorzieningen getroffen te worden. Voor fietsers geldt dat zij bij iedere bushalte hun fiets ergens moeten kunnen stallen. Daarnaast zou gekeken kunnen worden of er mogelijkheden zijn voor bewaakte stalling bij enkele bushaltes. Dit zorgt voor extra kwaliteit en comfort omdat reizigers er nu ook zeker van zijn dat de fiets er bij terugkomst later op de dag nog staat. Nog beter is het wanneer deze bewaakte stalling gratis is. Hiermee wordt de drempel om gebruik te maken van de fietsenstalling én het openbaar vervoer, zo laag mogelijk gehouden. Mogelijk kunnen middelen hiervoor worden vrijgemaakt uit de opbrengsten van het betaald parkeren.

Een veelvoorkomende vorm van natransport zijn de OV-fietsen bij NS-treinstations. Hierbij kunnen reizigers met hun ov-chipkaart een fiets pakken om vanaf het station al fietsend de eindbestemming te bereiken. Voor een permanente bereikbaarheid van de Malpie is een systeem met deelfietsen gewenst. Dit past immers binnen de visie op actief recreëren en verplaatsen uit het programma de Groote Heide.

4. MISSIE

De Toekomstvisie van gemeente Valkenswaard geeft een duidelijk beeld waar gemeente Valkenswaard in 2030 wil staan. Ook voor de fiets is hierin een duidelijke rol weggelegd.

"Valkenswaard is de fiets pakken en genieten van de mooie natuurgebieden die Valkenswaard omringen, zoals de Malpie, de Grootte Heide en het Leenderbos, of van de beekdalen van de Tongelreep, de Dommel en de Keersop."

Niet alleen wordt gesproken over wat dit voor mensen uit Valkenswaard betekent maar ook voor de regio. Hemelsbreed ligt Valkenswaard nog geen 10 kilometer van de kern van het stedelijk gebied vandaan. Eindhoven is vanuit Valkenswaard bereikbaar per fiets, openbaar vervoer en auto. Om deze verbinding te verbeteren is de ambitie om in 2030 de infrastructuur voor het openbaar vervoer en de fiets duurzaam te ontwikkelen door slimme technologieën toe te passen. In Valkenswaard is de fiets een logisch onderdeel van de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit in onze ruimtelijke ontwikkelingen. Met de komst van de e-bike of nog snellere varianten als de Speed Pedelec is het nog makkelijker om zowel binnen als buiten Valkenswaard de fiets als ideaal vervoersmiddel te zien. Als gemeente willen wij hier dan ook in de toekomst de juiste faciliteiten voor aanbieden. Dit omdat wij werken aan een gezond en duurzaam Valkenswaard.

5. VISIE

De basis infrastructuur voor de fiets is de afgelopen jaren in Valkenswaard op zijn gebleven en waar nodig verbeterd. Hierdoor is er een stevig fundament om de fiets nog beter te positioneren. Dit zodat mensen eerder de fiets pakken naar het werk, voor de boodschappen of om te genieten van de mooie natuurgebieden die Valkenswaard omringen. Hiervoor zullen we echter de voorzieningen voor de fiets in Valkenswaard verbeterd moeten worden. Drie thema's vormen de basis bij herijking van het fietsbeleid.

VEILIG

COMFORTABEL

AANTREKKELIJK

De ambitie is om de komende jaren fietsmaatregelen te nemen waarbij kansen zich voordoen. Deze zullen als 'werk met werk maken' gekoppeld worden aan ingrepen die reeds noodzakelijk zijn. Hierbij kan gedacht worden aan de ontwikkeling van Dommelland, het masterplan Centrum of bij de aanleg of aanpassingen van wegen.

6. UITGANGSPUNTEN

We kiezen ervoor om drie thema's centraal te zetten bij de uitwerking van dit beleid. Veiligheid, comfortabel en aantrekkelijk. Ten aanzien van veiligheid en comfort is opvallend dat het huidige fietsnetwerk niet overal voldoende uniform en herkenbaar is. Dat is voornamelijk in het centrum het geval, vaak verklaarbaar door ruimtegebrek: het vele doorgaande autoverkeer dat nu nog de kom doorkruist neemt relatief veel ruimte in, die daardoor niet kan worden gebruikt voor fietsvoorzieningen. Met de komst van de Westparallel wordt hierin

verandering gebracht. Binnen de 'ruit' om het centrum kan bij de inrichting van de openbare ruimte zal de fiets een prominente plek krijgen.

7. VEILIG, COMFORTABEL EN AANTREKkelijk

In 2006 is er een uitgebreide analyse gedaan van verkeersveiligheid in Valkenswaard. Tabel 1 geeft over de periode 2000 - 2004 het verloop weer van de (brom)fietsongevallen, uitgesplitst naar slachtofferongevallen, dodelijke ongevallen en ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS).

Jaar	Totaal	Slachtoffer	Dodelijk	UMS
2000	115	34	2	81
2001	90	30	0	60
2002	95	29	0	66
2003	79	28	0	51
2004	57	22	0	35

Tabel 1, Bron: fietsbeleidsplan 2006.

Uit een nieuwe inventarisatie over de periode van 01 januari 2014 t/m 31 december 2017 blijkt dat het aantal slachtoffers aanzienlijk is gedaald. Helaas moeten we constateren dat zowel in 2014 als in 2015 een dodelijk slachtoffer is gevallen. Naast het aantal ongevallen met minder slachtoffers is ook het aantal ongevallen met uitsluitend materiële schade (UMS) verminderd. Wel zien we in 2017 een stijging. Deze is echter niet te verklaren en we moeten de komende jaren bezien of dit een opwaartse trend is.

Jaar	Totaal	Slachtoffer	Dodelijk	UMS
2014	33	18	1	14
2015	20	10	1	9
2016	29	13	0	16
2017	39	16	0	23

Tabel 2

Ondanks de daling van het aantal ongevallen is de positie van de fietser voor verbetering vatbaar. Vandaar dat het thema veiligheid een belangrijk onderdeel is bij deze herijking en de herijking van het uitvoeringsprogramma mobiliteit..

De fietsersbond heeft in juni 2015 een knelpuntenroute door Valkenswaard gefietst. Een aantal constateringen geven een overzicht van de mogelijke verbeterpunten op het gebied van veiligheid en comfort. Een aantal belangrijke thematieken die spelen in Valkenswaard zijn weergegeven en leiden uitgangspunten.

Parkeren op het fietspad

Op locaties als de Eindhovenseweg, Dommelseweg en de Leenderweg komt het vaak voor dat auto's (gedeeltelijk) geparkeerd staan op het fietspad. Dit wordt nu veelal gedoogd. Bij de herinrichting van het centrum worden gedeelten van deze wegen aangepakt waardoor dit niet meer mogelijk is. Voor de overige plekken zal dit in de niet in de nabije toekomst worden opgelost. Handhaving kan dan een mogelijkheid zijn.



Oversteekplaatsen

De fietsersbond heeft ook geconstateerd dat er op een aantal punten oversteekplaatsen ontbreken of dat deze onoverzichtelijk zijn. Bij de herinrichting van het centrum krijgen de fietser en voetganger in de toekomst een prominente rol. Hierbij wordt dan extra aandacht besteed aan oversteekplaatsen. Daar waar situaties buiten het plangebied van het centrum vallen zullen we op basis van een QuickScan locaties aanwijzen en prioriteren in het uitvoeringsprogramma.



Inrichting fietspaden

Een aantal andere constatering zijn de smalle fietsstroken, verschillende typen bestrating en het verschil in niveau tussen fiets- en voetpad. Deze extra drempel zorgt bij gevaarlijke situaties voor onveilige situaties. Zeker wanneer de auto, fiets en voetganger samenkomen op deze plek. Elders op de Dommelseweg is er een goed voorbeeld waarbij er geen onnodige stoeprand is tussen fiets- en voetpad.



Toegankelijk Valkenswaard

Naast dat onze openbare ruimte veilig en comfortabel ingericht moet worden voor de fiets zijn er natuurlijk ook nog andere gebruikers. Hierbij hebben wij extra aandacht voor mensen met een beperking. In onze uitvoeringsnota toegankelijk Valkenswaard wordt ook verwezen naar de beleidsuitgangspunten van de gemeente in het kader van toegankelijkheid. In het KOOR (Kwaliteit onderhoud openbare ruimte) en KIOR (kaders inrichting openbare ruimte) zijn standaard ontwerprichtlijnen opgenomen voor de programma's met betrekking tot eisen voor de openbare ruimte. Deze ontwerprichtlijnen zijn getoetst aan toegankelijkheid en dienen als uitgangspunt bij alle beheertrajecten. In het uitvoeringsprogramma moeten ook boven genoemde aspecten worden meegenomen in de afweging en positie van de fiets en andere mobiliteiten zoals bijvoorbeeld het gebruik van fietspaden door de scootmobiel.

Aantrekkelijkheid

Naast de thema's veiligheid en comfort is ook aantrekkelijkheid van groot belang. In een tijd waar steeds meer nadruk komt op een gezonde en duurzame leefomgeving wil de gemeente Valkenswaard mensen ook stimuleren de fiets te pakken. Dit kan zijn door de aanleg van fietssnelwegen in het kader van woon-werkverkeer maar ook door te zorgen voor voldoende fiets parkeerplekken bij OV-knooppunten of belangrijke plekken in de gemeente. We zien een aantal ontwikkelingen die het noodzakelijk maken om het gebruik van de fiets in het algemeen, en het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen in het centrum in het bijzonder, te stimuleren. Het bezit van dure fietsen, zoals e-bikes, de afgelopen jaren toegenomen waardoor men steeds meer behoefte heeft aan fietsparkeervoorziening waar men veilig de fiets kan stallen. Ook is er steeds meer vraag naar oplaadpunten voor deze e-bikes of deelsystemen. Deze deelsystemen kunnen juist op belangrijke punten zoals in het centrum of in Dommelland mensen verleiden de fiets te nemen en Valkenswaard te ontdekken. Hiervoor maken we onderscheid tussen doelgroep en type fietsnetwerk. In de volgende hoofdstukken wordt hier verder op ingegaan met meer specifieke aandachtspunten per doelgroep en type netwerk.

Als basis voor een veilige, comfortabele en aantrekkelijke inrichting voor de fiets hanteren wij bij de uitwerking van huidige en toekomstige plannen de volgende uitgangspunten:

- Bij de herinrichting van het centrum krijgen de fiets en voetganger een prominente plek in de openbare ruimte.
- De inrichting van de openbare ruimte wordt minimaal uitgegaan van de landelijke CROW-richtlijnen.
- Omdat niet alle knelpunten binnen de huidige en toekomstige projecten vallen, worden er één QuickScan gedaan naar knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en comfort en één naar wenselijke fietsvoorzieningen in het kader van aantrekkelijkheid. Deze knelpunten worden naast de lopende, en toekomstige plannen gelegd en op basis hiervan geprioriteerd in het toekomstige uitvoeringsprogramma.

8. DOELGROEPEN

Voordat er nader ingegaan wordt op de thema's veilig, comfortabel en aantrekkelijk wordt er eerst nader ingegaan op het onderscheid in doelgroepen binnen dit fietsbeleid.

REIZIGER

RECREANT

Dit onderscheid wordt bewust gemaakt, aangezien de doelgroepen diverse belangen kennen en op basis hiervan verschillende eisen stellen aan de faciliteiten in het fietsnetwerk. Waar een reiziger zo snel mogelijk op een veilige en comfortabele manier van A naar B wil komen, is voor de recreant de

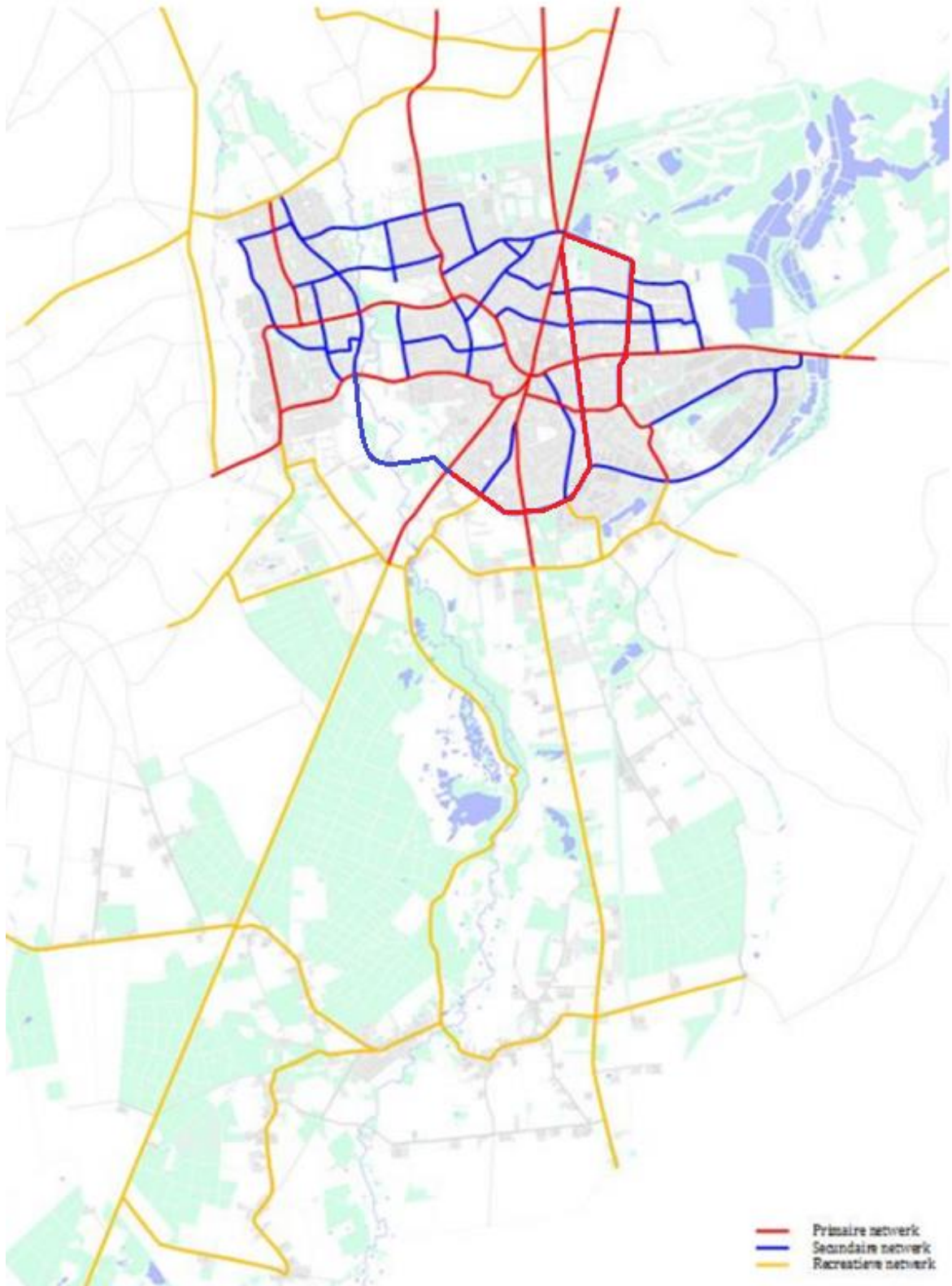
omgeving, de rust en het comfort van grotere waarde. Ook de bestemmingen van beide doelgroepen zijn verschillend van elkaar.

Toch zit er een grote overlap in beide doelgroepen. Beide verlangen ze een veilige en comfortabele infrastructuur. Bij een gevoel van onveiligheid, of bij oncomfortabele verbindingen, verslechtert de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en komt de keuze voor het gebruik van de fiets onder druk te staan. Bij reizigers kan dit ertoe leiden dat zij gebruik gaan maken van de auto of het OV, bij recreanten leidt dit er toe dat zij de gemeente Valkenswaard gaan mijden als bestemming voor hun recreatieve uitje. In beide gevallen een negatief gevolg voor diverse ambities van de gemeente.

9. NETWERKEN

In de uitwerking van het fietsbeleidsplan wordt een bewuste keuze gemaakt om eerst het netwerk voor de reizigers, het utilitaire netwerk, te beschouwen en hiervoor aan te geven welke ontwikkelingen hier in een plek moeten krijgen. Hiermee wordt immers een concrete basis gevormd waar iedere fietser gebruik van maakt. Aanvullend op dit utilitaire netwerk kan vervolgens de doorvertaling gemaakt worden naar het netwerk voor de recreant.

Binnen het utilitaire netwerk wordt onderscheid gemaakt tussen een primair en een secundair netwerk. Het primaire netwerk betreft het regionale netwerk van doorgaande fietsverbindingen, bijvoorbeeld de verbinding Valkenswaard – Eindhoven. Het secundaire netwerk, betreft het fijnmazigere netwerk binnen de bebouwde kom om vanuit het primaire netwerk op de gewenste eindlocatie te kunnen komen.



Primair netwerk

Het primaire netwerk bevat de verbindingen op regionale schaal. Het zijn de fietsverbindingen die Valkenswaard en Dommelen verbinden met de omliggende kernen en belangrijke bestemmingen. Het betreft hier vaak al bestaande verbindingen gekoppeld aan de doorgaande wegenstructuur. Deze verbindingen komen in de meeste gevallen in het centrum van Valkenswaard uit. Vanuit veiligheidsoogpunt zouden al dit soort verbindingen vrijstaande verbindingen betreffen, maar dit is momenteel, zeker in het centrum van Valkenswaard, nog niet het geval.

In lijn met het provinciale beleid worden doorgaande fietsroutes en de aanleg van snelfietsroutes steeds belangrijker. Het fietspad over het oude spoorbaan tracé tussen Eindhoven en Valkenswaard is een mooi voorbeeld van hoe een primair fietsnetwerk zorgt voor een goede verbinding voor de reiziger van en naar de hightech campus. Door kernen als Borkel en Schaft en Dommelen aan te sluiten op grote bedrijventerreinen, wordt het voor forensen steeds aantrekkelijker om woon-werk verplaatsingen per fiets te vervullen. Een directe, snelle en veilige verbinding is hiervoor een voorwaarde.

Een belangrijk aandachtspunt is de aansluiting/overgang van het primaire netwerk. Belangrijke punten hierbij zijn:

- Veranderende positie van de fietser op de route (veiligheid)
- Logische doorgang van de route (comfort en aantrekkelijkheid)
- Vrij liggende fietspaden (veiligheid en comfort)

Secundair netwerk

Het secundaire netwerk functioneert als buurtontsluiting en aanvoerroute naar het primaire net. Het is fijnmaziger en ontsluit daardoor een groter deel van de bebouwde kom. Bovendien zorgt de fijnmazigheid ervoor dat omrijdbewegingen (waar fietsers per slot van rekening een hekel aan hebben) tot het minimum worden beperkt.

Om de fietser zo optimaal mogelijk gebruik te laten maken van het secundaire netwerk is het noodzakelijk dat de voorzieningen op orde zijn. Dit zodat er voldoende ruimte is voor de fiets op de laatste of eerste meter van de reis. Dit kan zijn wanneer je vanuit huis bent vertrokken of na een ritje met de fiets de bus wilt pakken. Belangrijke punten hierbij zijn:

- Een uniform en herkenbaar fietsnetwerk, met name in het centrum (veiligheid en comfort).
- Voldoende fietsenstallingen op belangrijke punten binnen het secundaire netwerk. (comfort en aantrekkelijkheid).
- Voorrang situaties moeten voldoende helder zijn voor fietser, automobilist en voetganger (veiligheid).

Recreatief netwerk

In de Toekomstvisie 2030 wordt het al benoemd:

"Valkenswaard is de fiets pakken en genieten van de mooie natuurgebieden die Valkenswaard omringen, zoals de Malpie, de Grootte Heide en het Leenderbos, of van de beekdalen van de Tongelreep, de Dommel en de Keersop."

Valkenswaard is door haar ligging te midden van waardevolle natuurgebieden aantrekkelijke gemeente voor recreanten. Recreanten van binnen én buiten Valkenswaard. Dommelland en het centrum van Valkenswaard bieden een mooie kans voor de Brainport Regio om je te onthaasten. In de zomerperiode is dat goed merkbaar aan het drukke fietsverkeer, vooral op de buitenwegen in de omgeving van Borkel en Schaft en rond de Malpie. Fietsen is één van de belangrijke attracties die Valkenswaard toeristen te bieden heeft. De recreatieve fietser stelt andere eisen aan het fietsnetwerk dan de utilitaire gebruiker. Er ligt minder nadruk op snelheid en directheid, er wordt meer belang gesteld in veiligheid en ongestoord kunnen fietsen. Hoewel de gemeente reeds beschikt over een goed recreatief fietsnetwerk kan nog meer aan de wensen van de recreant tegemoet worden gekomen:

- Een betere aansluiting op het regionale fiets-netwerk (comfort en aantrekkelijkheid)
- het veiliger maken van sommige oversteekpunten bij drukke wegen en het weren van (vracht)verkeer van wegen in het buitengebied.
- Een kwaliteitsimpuls in de fietsvoorzieningen zoals fietsenstallingen, oplaadpunten voor de e-bike of deelsystemen voor fietsen.
- Bij de aanleg of opwaardering van het recreatieve netwerk ligt er wel een opgave om een balans te zoeken met de ecologische kwaliteit.

10. UITVOERINGSPROGRAMMA

In 2014 is met het vaststellen van het mobiliteitsplan ook een uitvoeringsplan vastgesteld. Hierin stonden ook acties m.b.t. het fietsbeleid uit het uitvoeringsprogramma fietsbeleid 2006. Hieronder is een herijking van deze maatregelen weergegeven. Maatregelen die in het mobiliteitsplan van 2014 al waren uitgevoerd zijn niet meer opgenomen in de herijking.

Fietsnetwerk en fietsvoorzieningen		
Locatie	Maatregel	Status
Europalaan	Compleet maken fietsverbinding (ontbrekende schakel noordzijde vanaf Eindhovenseweg); Vernieuwen wegdek tussen Leenderweg en De Vest; Verbeteren kruispunt Valkenierstraat voor fietsers.	Uitgevoerd
Eindhovenseweg van Geenhovensedreef tot aan Markt.	Wegdek vernieuwen en ander profiel waarbij ruimte ontstaat voor geparkeerde voertuigen; Verbeteren oversteekbaarheid voor links afslaande fietser; Veilige oversteek kruispunt Geenhovensedreef.	Opgenomen in vastgesteld beleid
Nieuwe Waalreseweg	Verbeteren verharding fietspad.	Uitgevoerd
Brouwerijdreef	Vrij liggende fietsvoorziening realiseren, mede gelet op sluijverkeer (zwaar verkeer); Verbeteren oversteek naar Mgr. Smetsstraat.	Wens
Dommelseweg tussen Luikerweg en Nieuwe Waalreseweg	Vrij liggende fietsvoorziening realiseren.	Wens
Waalreseweg	Opstelruimte voor fietsers verbeteren; Voorrangregeling niet toegestaan in 30km zone.	Uitgevoerd
Doorsteek tussen De Smelen - Sparrenlaan	Bebording plaatsen en verlichting aanbrengen.	Uitgevoerd
Centrum Valkenswaard-Achelse Kluis	Realiseren nieuwe fietsverbinding.	Wens
De Vest	Verbreden fietsvoorziening.	Wens
Rotondes De Vest - Zuidelijke randweg	Conform Duurzaam Veilig fietsers in de voorrang.	Wens
OV haltes	Capaciteit bij diverse OV haltes uitbreiden (inventarisaties huidige capaciteit heeft plaatsgevonden).	Wens

Zoals eerder aangegeven zullen bovenstaande en nieuwe wensen in het kader van veilig, comfortabel en aantrekkelijkheid integraal benaderd moeten worden. De aansluiting van het fietsbeleid op de herijking van het mobiliteitsplan en de OV-visie is wenselijk. Om deze integraliteit te waarborgen wordt er voorgesteld om toe te werken naar één enkel uitvoeringsplan voor deze drie beleidskaders welke gereed moet zijn in Q4 2019.

Om te komen tot een prioritering zal er in het kader van dit herijkte fietsbeleid een tweetal QuickScans uitgevoerd worden die als input dienen voor het nieuwe integrale uitvoeringplan. Bij het opstellen van deze QuickScans worden ook de wensen van inwoners en gebruikers meegenomen. Hierbij is specifiek aandacht voor ouderen, jongeren en jonge gezinnen.

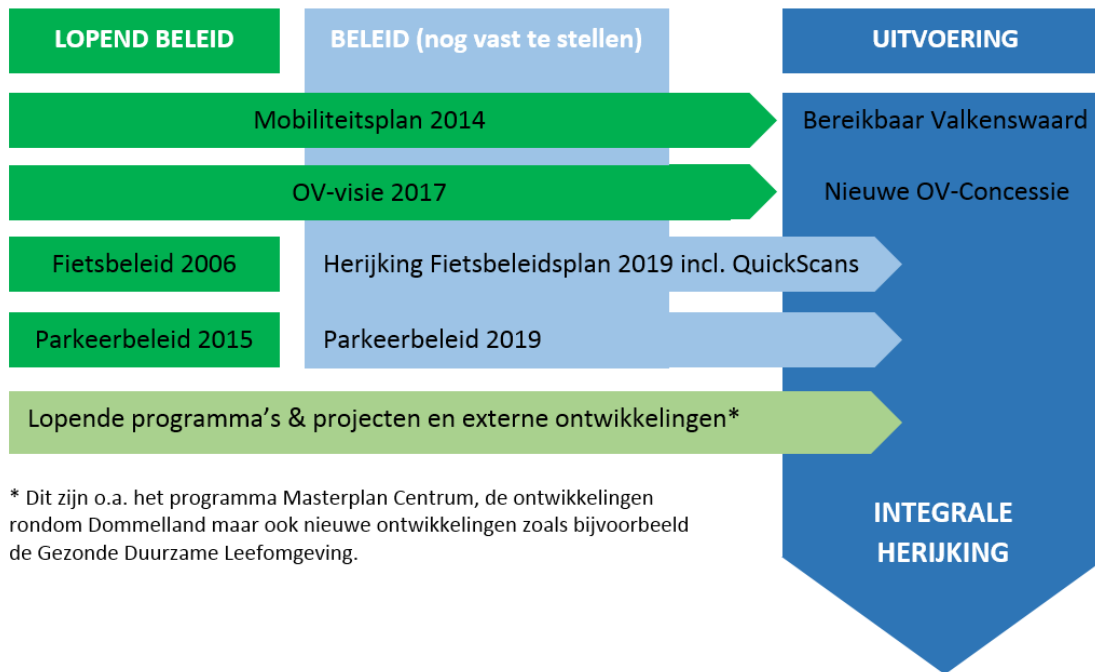
1. Quickscan naar knelpunten op het gebied van verkeersveiligheid en comfort. Deze knelpunten worden naast de lopende, en toekomstige plannen gelegd en op basis hiervan geprioriteerd in het uitvoeringsprogramma.
2. Quickscan naar wenselijke fietsvoorzieningen voor recreant en reiziger. Deze worden naast de lopende, en toekomstige plannen gelegd en op basis hiervan geprioriteerd in het uitvoeringsprogramma.

11. ORGANISATIE

Bij de totstandkoming van dit fietsbeleidsplan is er overleg geweest met de Fietsersbond afdeling Valkenswaard en Vellig Verkeer Nederland afdeling Valkenswaard. De fietsersbond heeft ook een reactie gegeven op een eerste versie (bijlage 1). Middels de reactienota (bijlage 2) hebben wij antwoord gegeven op de opmerkingen en vragen. Een aantal hiervan zijn verwerkt in deze versie maar veel van de opmerkingen zullen meegenomen worden in de totstandkoming van het uitvoeringsplan mobiliteit.

De ambitie is om in Q4 2019 met een herijking van het uitvoeringsplan mobiliteit te komen waarin ook de uitgangspunten van dit herijkte fietsbeleid de QuickScans, "bereikbaar Valkenswaard" de OV-visie 2017 en het nieuwe parkeerbeleid in worden meegenomen.

Gezien de huidige financiële situatie is het gewenst om op deze wijze te kijken hoe werk met werk gemaakt kan worden. We gaan dan ook kijken welke programma en projecten bijvoorbeeld het Masterplan Centrum en externe ontwikkelingen. Dit zodat we naast een efficiënte werkwijze ook kunnen kijken waar voor de komende jaren prioriteiten liggen. Wanneer er nieuwe wensen blijken die extra budget vragen zullen deze worden voorgelegd aan de gemeenteraad.



Bij deze herijking zullen ook belangrijke partners uit Valkenswaard betrokken worden. In het kader van het fietsbeleid zullen dat de lokale afdelingen van de fietsersbond en veilig verkeer Nederland zijn. Daarnaast is ook de betrokkenheid van het gehandicapten platform gewenst.

12. BIJLAGEN

Bijlage 1: Reactie Fietsersbond op Fietsbeleidsplan

Bijlage 2: Reactienota Fietsersbond op Fietsbeleidsplan

13. COLOFON

Gemeente Valkenswaard

Postbus 10100

5550 GA Valkenswaard

De Hofnar 15

5554 DA Valkenswaard

Tel: 040-2083612

gemeente@valkenswaard.nl