

Fietspadenplan Gemeente Heeze-Leende

Definitief

Versie 10 februari 2009

Gemeente Heeze-Leende
Openbare Werken
N. van Tilborg-Broersma / S.Silkens-Menger

Door de raad van de gemeente Heeze-Leende vast te stellen d.d. 23 maart 2009

INHOUDSOPGAVE

INHOUDSOPGAVE	2
1. INLEIDING	3
2. THEORETISCHE GEWENSTE KWALITEIT	4
2.1 ALGEMEEN	4
2.2 CATEGORISERING	5
2.2.1 Regionale verbindingen	6
2.2.2 Lokale verbindingen	7
2.2.3 Recreatieve verbindingen	7
3. REGIONALE VERBINDINGEN HEEZE - LEENDE	8
3.1 DEFINITIE	8
3.2 SITUATIE GEMEENTE HEEZE-LEENDE	10
3.3 EISEN FIETSVORZIENINGEN	11
4. LOKALE VERBINDINGEN HEEZE	12
4.1 DOELEN GVVP	13
4.2 EISEN FIETSVORZIENINGEN HEEZE	13
4.3 KLACHTEN HEEZE	13
5. LOKALE VERBINDINGEN LEENDE	15
5.1 DOELEN GVVP	15
5.2 EISEN FIETSVORZIENINGEN	16
5.3 KLACHTEN LEENDE	16
6. LOKALE VERBINDINGEN STERKSEL	17
6.1 DOELEN GVVP	17
6.2 EISEN FIETSVORZIENINGEN	17
6.3 KLACHTEN STERKSEL	17
7. RECREATIEVE VERBINDINGEN HEEZE-LEENDE	18
7.1 DEFINITIE	18
7.2 SITUATIE GEMEENTE HEEZE-LEENDE	18
7.3 EISEN FIETSVORZIENINGEN	20
7.4 KLACHTEN HEEZE-LEENDE	21
8. (BROM) FIETSONGEVALCIJFERS HEEZE-LEENDE	22
9. MAATREGELEN	24
10. SUBSIDIEMOGELIJKHEDEN	26
10.1 REGIONALE VERBINDINGEN	26
10.2 LOKALE VERBINDINGEN	26
10.3 RECREATIEF NETWERK	26

BIJLAGEN

1. Aanbevolen breedtes fietsvoorzieningen
2. Gehaalde en niet-gehaalde doelen GVVP
3. Regionale verbindingen
4. Lokale verbindingen Heeze
5. Lokale verbindingen Leende
6. Lokale verbindingen Sterksel
7. Recreatieve verbindingen
8. Samenvatting geconstateerde gebreken
9. Natura 2000, gebieden gemeente Heeze-Leende
10. Overzicht perceelseigendommen
11. (Brom)fiets ongevallen

1. Inleiding

In het Gemeentelijk Verkeers- en VervoersPlan (GVVP) van 1998, zijn voor verschillende vervoerswijzen de meest optimale netwerken vastgesteld door de gemeenteraad van Heeze-Leende. In 2004 is het GVVP geëvalueerd, en daarmee zijn een aantal niet gehaalde doelen genoemd, die nog moesten worden uitgevoerd. Eén daarvan is het uitwerken van een fietsnetwerk.

Met het collegeprogramma 2006 – 2010 'Bakens en Boeien' heeft het huidige college aangegeven middels een fietsbeleidsplan de fiets meer op de agenda te zetten. In het Regionaal akkoord Bereikbaarheidsprogramma Zuidoostvleugel Brabantstad, is aangegeven dat de komende jaren het gebruik van het autoverkeer zal toenemen, zowel lokaal als regionaal en dat de regio zal dichtslippen. Om dit dichtslippen te voorkomen zullen meerdere maatregelen getroffen dienen te worden. Een van de maatregelen is het stimuleren van alternatieve vervoerswijzen, zoals het (brom)fietsverkeer. Zeker voor een reisafstand tot circa 10 km. Om de fietsers op de fiets te houden en automobilisten te verleiden tot overstappen naar de fiets zal het fietsnetwerk aan een aantal eisen dienen te voldoen. Om de gemeente tegemoet te komen bij haar inspanningen heeft de SRE de mogelijkheid om subsidie te verlenen.

Daarnaast is de wens geuit te kijken naar de ongevalcijfers waarbij (brom)fietsers waren betrokken.

Doelstelling

Middels een fietsbeleidsplan te komen tot optimaal fietsnetwerk, dat voldoet aan de eisen van de fietser. Dit fietsbeleidsplan dient aan te sluiten op het Regionaal Verkeers- en Vervoersplan dat is opgesteld door het SRE.

Om deze doelstelling te realiseren is het nodig de fietsinfrastructuur te creëren die:

- Directe en samenhangende routes heeft;
- Verkeersveilig is voor (brom)fietsers;
- Comfortabele en aantrekkelijk routes heeft;
- De concurrentiepositie fiets verbetert ten opzichte van de auto;

Daarnaast heeft de Gemeente Heeze-Leende zich tot doel gesteld om met name het recreatieve fietsverkeer te stimuleren.

Leeswijzer

Alle fietspaden in de gemeente Heeze-Leende zijn onder te verdelen onder fietspaden die verbindingen vormen tussen de kernen onderling en buiten de gemeente, maar ook met bestemmingen en herkomsten binnen de bebouwde kom, en de recreatieve fietspaden.

Om te komen tot een gedegen fietspadenplan, wordt in het tweede hoofdstuk eerst de theoretische achtergrond behandeld waar een fietsnetwerk aan moet voldoen. Er zijn drie verschillende soorten fietsverbindingen, welke chronologische door het hele rapport behandeld worden. Het betreft de regionale fietsverbindingen, de lokale fietsverbindingen en de recreatieve fietsverbindingen.

In het derde hoofdstuk worden de regionale verbindingen van Heeze-Leende beschreven. In het vierde, vijfde en zesde hoofdstuk worden achtereenvolgens de lokale verbindingen van Heeze, Leende en Sterksel behandeld. In het zevende hoofdstuk worden de recreatieve verbindingen van Heeze-Leende behandeld.

Om een inzicht te krijgen in de objectieve veiligheid van de fietspaden, is in hoofdstuk 8 een samenvatting gegeven van de (brom)fietsongevalcijfers van Heeze-Leende.

In hoofdstuk 9 worden de theoretische maatregelen opgesomd welke nodig zijn om het huidige fietsnetwerk te laten voldoen aan de gewenste fietskwaliteit, zoals genoemd in hoofdstuk twee. De prioritering en kosten van de maatregelen worden niet in deze rapportage behandeld. Hiervoor wordt verwezen naar de nog vast te stellen Uitvoeringsnotitie van de Gebiedsgerichte Verkenning. Als laatste wordt in hoofdstuk 10 aangegeven wat de mogelijkheden zijn van subsidie.

Van de fietsverbindingen zijn de diverse aspecten geïnventariseerd, die zijn opgenomen in de bijlagen.

2. Theoretische gewenste kwaliteit

2.1 Algemeen

Indien de gemeente Heeze-Leende een beleid wil voeren dat gericht is op het stimuleren van fietsgebruik, het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto en een aantrekkelijk netwerk wil hebben voor recreanten, moet eerst duidelijk zijn aan welke eisen een fietsroutenetwerk bij voorkeur aan zou moeten voldoen.

Het CROW¹ heeft in haar publicatie 230², eisen opgesteld waaraan een goed fietsnetwerk dient te voldoen (in willekeurige volgorde):

1. Samenhang

De fietsinfrastructuur moet een samenhangend geheel vormen en aansluiten op zoveel mogelijk herkomsten en bestemmingen van fietsers. Bij voorkeur zijn alternatieve routes aanwezig. De routekeuze kan immers per gebruikersgroep variëren. Zo kiezen ouderen in het algemeen voor de minst complexe route, terwijl fietsers die het netwerk gebruiken voor woon- werk verkeer een voorkeur voor de kortste route hebben.

De samenhang van het netwerk wordt vergroot door uniformiteit van de routes. Hierdoor wordt het geheel logischer voor de gebruiker. Uniformiteit bepaalt dan ook in grote mate het verwachtingspatroon en weggedrag van fietsers.

2. Directheid

De fietsinfrastructuur biedt de fietser een zo direct mogelijke route waarbij doorstroming gegarandeerd kan worden. Een route is direct wanneer de omrijfactor zo klein mogelijk is. Een goede doorstroming kan gerealiseerd worden wanneer de afwikkelingssnelheid hoog is. Een goed onderhouden en gedimensioneerd netwerk is daarin een belangrijk aspect.

3. Veiligheid

De fietsinfrastructuur heeft een positieve uitwerking op de verkeersveiligheid van fietsers en overige weggebruikers. Een reductie van het aantal verkeersslachtoffers en het voorkomen van nieuwe ongevallen zijn daarbij de belangrijkste doelstellingen. De fietser is immers een kwetsbare verkeersdeelnemer die extra bescherming verdient. Door conflicten te voorkomen of – wanneer dit niet mogelijk is – beter te reguleren, kunnen de doelstellingen bereikt worden. Dit alles past binnen het landelijk Duurzaam Veilig beleid. Het te realiseren netwerk – en alle maatregelen daarbinnen – dienen op dit beleid te zijn afgestemd.

4. Comfort

De fietsinfrastructuur maakt een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk. Een hoge mate van bewegingsvrijheid, toegankelijkheid, gebruiksvriendelijkheid en bescherming maken dit mogelijk. De hoofdeis comfort beperkt zich dus nadrukkelijk niet alleen tot het onderhoud van het netwerk of de toestand van het wegdek.

5. Aantrekkelijkheid

De fietsinfrastructuur is zo vormgegeven en in de omgeving ingepast dat fietsen aantrekkelijk is. Voor recreatief fietsverkeer is vooral een aantrekkelijke omgeving van belang tijdens het vaststellen van routes. Voor het utilitaire netwerk geldt dat de routes vooral sociaal veilig moeten zijn. Dit kan worden bereikt door het creëren van toezicht, maar gebruik maken van sociale controle uit de bestaande omgeving is meer voor de hand liggend.

¹ Stichting Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond- Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechiek

² CROW publicatie 230, Ontwerpwijzer fietsverkeer, april 2006

Behalve aan het netwerk heeft de fietser ook belang bij een goede infrastructuur. Gestelde eisen aan het wegdek en verharding zijn:

- Vlakheid van het verhardingsoppervlak. Hierbij dient de verharding zo egaal mogelijk te zijn, dus zonder verhogingen, naden, worteldoorgroei, e.d.;
- Stroefheid, benodigd voor de grip op het wegdek;
- Afwatering, het ontbreken hiervan is behalve oncomfortabel voor de fietser ook onveilig, omdat de fietser niet kan zien hoe diep een plas is;
- Verhardingsmateriaal, waarbij de voorkeur uitgaat naar achtereenvolgens asphalt, beton, tegelverharding en straatstenen. Bij voorkeur ook de fietspaden goed laten aansluiten op of laten doorlopen over de kruising (dus niet onderbroken door goten).

Landelijk gezien is de 'norm' rood voor fietspaden en fietsstroken. Door de rode kleur wordt de fietsvoorziening beter herkenbaar en zichtbaar. De juridische status wordt pas van kracht indien het fietssymbool aanwezig is. Hierdoor mogen overige bestuurders die toch op de fietsstrook moeten zijn, de fietser en/of bestuurder van een gehandicaptenvoertuig niet hinderen dan wel in gevaar brengen.

Fietssuggestiestroken hebben een andere juridische status dan fietspaden of fietsstroken. In praktijk is dit herkenbaar door het afwezig zijn van het fietssymbool (markering). Deze stroken hebben derhalve geen officiële status (ook niet bij een rood oppervlak) en houden dus ook geen stop- en parkeerverbod in. Ook zijn hier geen regels ten aanzien van het gebruik van toepassing. Het advies van het CROW is dan ook om fietssuggestiestroken bij voorkeur niet in een rode kleur uit te voeren, om verwarring te voorkomen.

2.2 Categorisering

Binnen het fietsroutenetwerk zullen drie soorten verbindingen worden aangegeven:

1. Regionale verbindingen
2. Lokale verbindingen
3. Recreatief netwerk.

Per verbinding is de gewenste kwaliteit verder uitgewerkt.

Om duidelijkheid te krijgen bij welke snelheid en intensiteiten welke mogelijkheden mogelijk zijn qua scheiding en menging van het auto- en fietsverkeer, is onderstaande tabel opgenomen voor wegen binnen en buiten de bebouwde kom.

			Fietsnetwerkcategorie			
Weg-categorie	Maximumsnelheid autoverkeer (km/h)		Intensiteit autoverkeer (mvt/etm)	basisnetwerk ($I_{\text{fiets}} < 750/\text{etm}$)	fietsroute ($I_{\text{fiets}} 500\text{-}2500/\text{etm}$)	hoofd fietsroute ($I_{\text{fiets}} > 2000/\text{etm}$)
Erftoegangsweg	n.v.t.		0	solitair pad		
	stapvoets of 30 km/h		1 - 2.500	gemengd verkeer		fietsstraat (met voorrang)
			2.000 - 5.000			fietspad of fietsstrook (met voorrang)
			> 4.000	fietsstrook of fietspad		
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/h	2x1 rijstrook	niet relevant			
		2x2 rijstroken				
	70 km/h			fiets-/bromfietspad of parallelweg		

Gewenste fietsvoorzieningen binnen de bebouwde kom

Functie			Functie wegvak fietsverkeer		
			basisnetwerk	(hoofd)fietsroute ($I_{\text{fiets}} > 2000/\text{etm}$)	
Functie wegvak autoverkeer	Erftoegangsweg	60	1 - 2.500	gemengd verkeer	fietsstraat, als $I_{\text{auto}} < 500 \text{ mvt/etm}^{1)}$
		2.000 - 3000	fietsstrook of fietspad	fietspad, eventueel stroken	
				fietspad	
	Gebiedsontsluitings- weg	80	Niet relevant	fiets-/bromfietspad parallelweg	

1 plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid

¹ plus eventueel aanvullende eisen op het gebied van de snelheid

Gewenste fietsvoorzieningen buiten de bebouwde kom

Bij de zogenoemde fietsstraat moet nog de opmerking worden geplaatst dat maximum snelheid van 60km/u eigenlijk te hoog is en hierbij wordt sterk geadviseerd om de snelheid verder te reduceren. Het is de bedoeling dat de auto "te gast" is op de fietsstraat.

2.2.1 Regionale verbindingen

Fietsverbindingen die behoren tot het regionale net verbinden de kernen onderling. De regionale verbindingen dienen, aan de volgende infrastructurele kwaliteitseisen³ te voldoen:

- Vrijliggend (brom)fietspad, of fietsstrook indien de autointensiteit $< 3.000 \text{ mvt/etm}$ bedraagt;
- Gesloten verharding;
- Goede verlichting;
- Opgenomen in gladheidbestrijding, veegprogramma, etc.;

De CROW geeft richtlijnen inzake de breedte van de paden. De breedte is afhankelijk van de aanwezigheid van bromfietzers en de intensiteit van fietsers en van het gegeven of het fietspad in twee richtingen wordt gebruikt.

Voor gebiedsontsluitingswegen buiten de bebouwde kom, met een maximum snelheid van 80 km/h geldt als hard uitgangspunt dat het fietsverkeer buiten de rijbaan voor het autoverkeer wordt afgewikkeld, op een vrijliggend fietspad of een parallelweg. Voor erftoegangswegen (60 km/h) is dat minder hard. Het algemene uitgangspunt voor erftoegangswegen is dat er menging van verkeerssoorten plaatsvindt. Dit uitgangspunt van mengen is alleen mogelijk als de intensiteiten van het auto- en fietsverkeer laag zijn en de snelheid daadwerkelijk beperkt blijft tot maximaal 60 km/u.

Binnen deze regionale verbindingen onderscheiden we hoogwaardige regionale verbindingen. Deze verbindingen lopen parallel aan de hoofdwegen tussen de (omringende) kernen. Alhoewel het niet altijd de meest directe verbinding vormt, is het een goed alternatief. Zeker omdat deze veelal goed verlicht zijn, en goed bezocht worden door gemotoriseerd verkeer, daarmee zijn zij ook 's nachts veiliger. Ook zijn deze verbindingen opgenomen in het gladheidbestrijdingsprogramma.

Regionale fietsverbindingen lopen in enkele gevallen door een natuurgebied heen. De eisen van deze verbindingen kunnen in strijd zijn met de gestelde eisen van dat natuurgebied ten aanzien van bijvoorbeeld de verlichting. Hierover dient oerleg gepleegd te worden met de desbetreffende beheerders.

³ CROW, publicatie 230 Ontwerpwijzer fietsverkeer, april 2006

2.2.2 Lokale verbindingen

De lokale verbindingen verfijnen het fietsnetwerk en vormen schakels in het aansluiten van herkomst en bestemming. De lokale verbindingen binnen een fietsnetwerk liggen binnen de bebouwde kom grotendeels binnen verblijfsgebieden. De directheid en samenhang zijn hierbij de belangrijke factoren.

De verblijfsgebieden hebben over het algemeen een maximum snelheid van 30 km/h. Bij lage intensiteiten van het auto- en fietsverkeer zijn geen bijzondere fietsvoorzieningen nodig, zie bovenstaande tabel. Daar waar de lokale verbindingen gelegen zijn naast gebiedsontsluitingswegen met een maximum snelheid van 50km/u, dienen fietsstroken of fietspaden aangelegd te worden. Deze dienen te voldoen aan de gestelde infrastructurele eisen, zoals genoemd in paragraaf 2.1.

2.2.3 Recreatieve verbindingen

Het recreatieve netwerk moet in eerste plaats aantrekkelijk zijn voor de recreatieve fietser. De directheid is van ondergeschikt belang. De aantrekkelijkheid, het comfort en de veiligheid spelen wel een belangrijke rol. Het comfort op recreatieve fietsverbindingen wordt voornamelijk bepaald door de breedte van de fietsvoorziening en de vlakheid. Een fietser mag verwachten dat op een recreatief fietspad, met twee naast elkaar, gefietst kan worden of dat een tegenligger moeiteloos gepasseerd kan worden. Het CROW⁴ adviseert daarom een breedte van 2,50m, waarbij een minimum van 2,00m wordt gehanteerd, vanwege praktische overwegingen (gladheidsbestrijding en onderhoud). Derhalve is het streven om de recreatieve fietspaden te verbreden tot minimaal 2,00m. Bij een intensiteit tot 50 fietsers per spitsuur volstaat de minimale breedte van 2,00m. Bij een hogere fietsintensiteit wordt geadviseerd of het fietspad te verbreden naar 2,50m of een overrijdbare berm als uitwijkmogelijkheid aan te leggen.

Aan verlichting op recreatieve routes worden geen eisen gesteld. Gebruik van deze routes vindt immers zelden plaats voor zonsopgang en na zonsondergang.

⁴ CROW publicatie ASVV 2004, Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom, april 2004

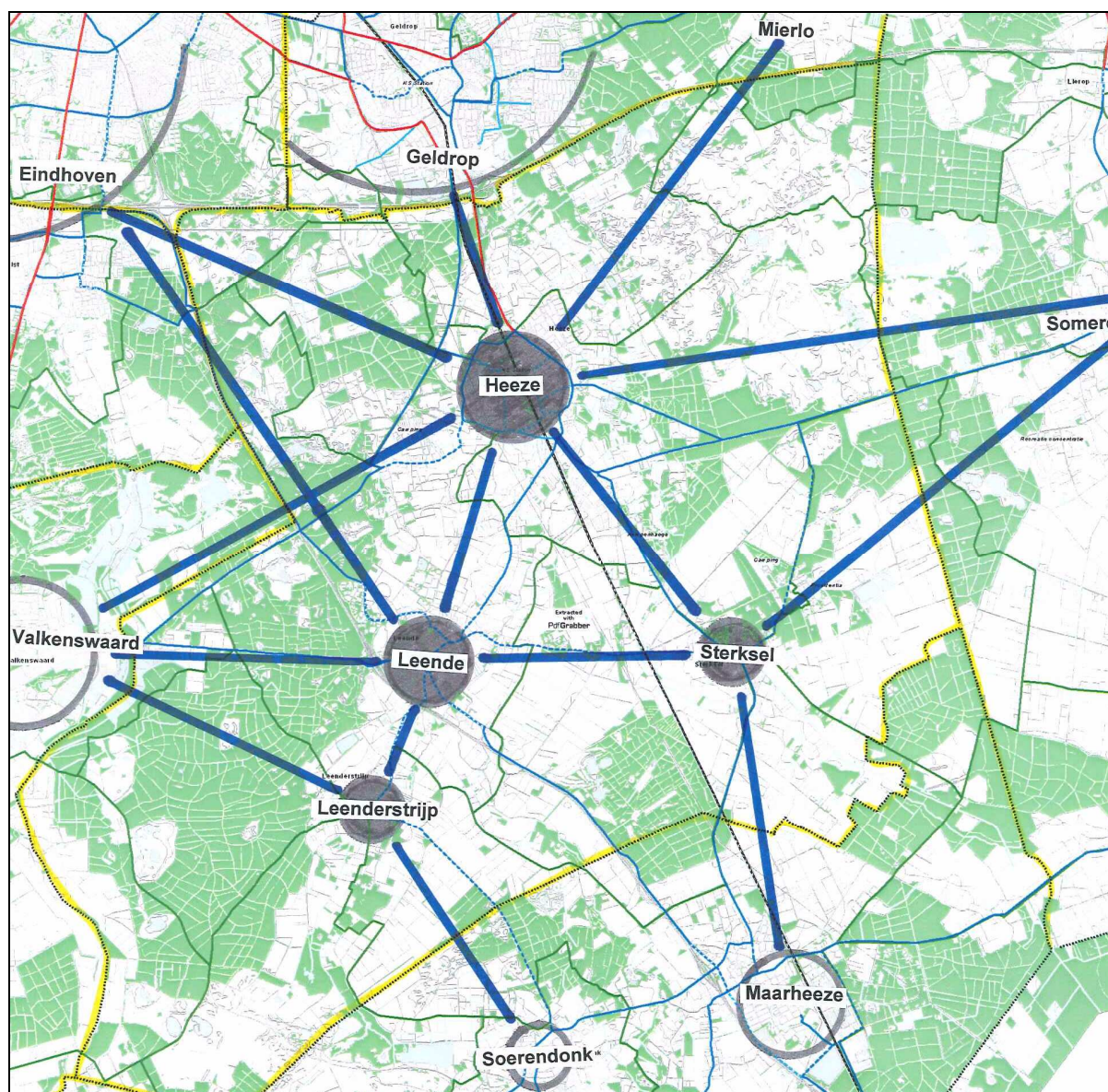
3. Regionale verbindingen Heeze - Leende

Bij het vaststellen van het fietsroute netwerk en de categorisering wordt aangesloten bij de systematiek van het SRE⁵. Hierin wordt onderscheiden:

- Regionale fietsverbindingen (verbindingen tussen de kernen en de omliggende kernen), met een bijzondere positie voor een aantal verbindingen van en naar Eindhoven en Helmond, zijnde het Sernet
- Lokale verbindingen (binnen de bebouwde kom)
- Recreatief netwerk (fietsknooppuntennetwerk)

3.1 Definitie

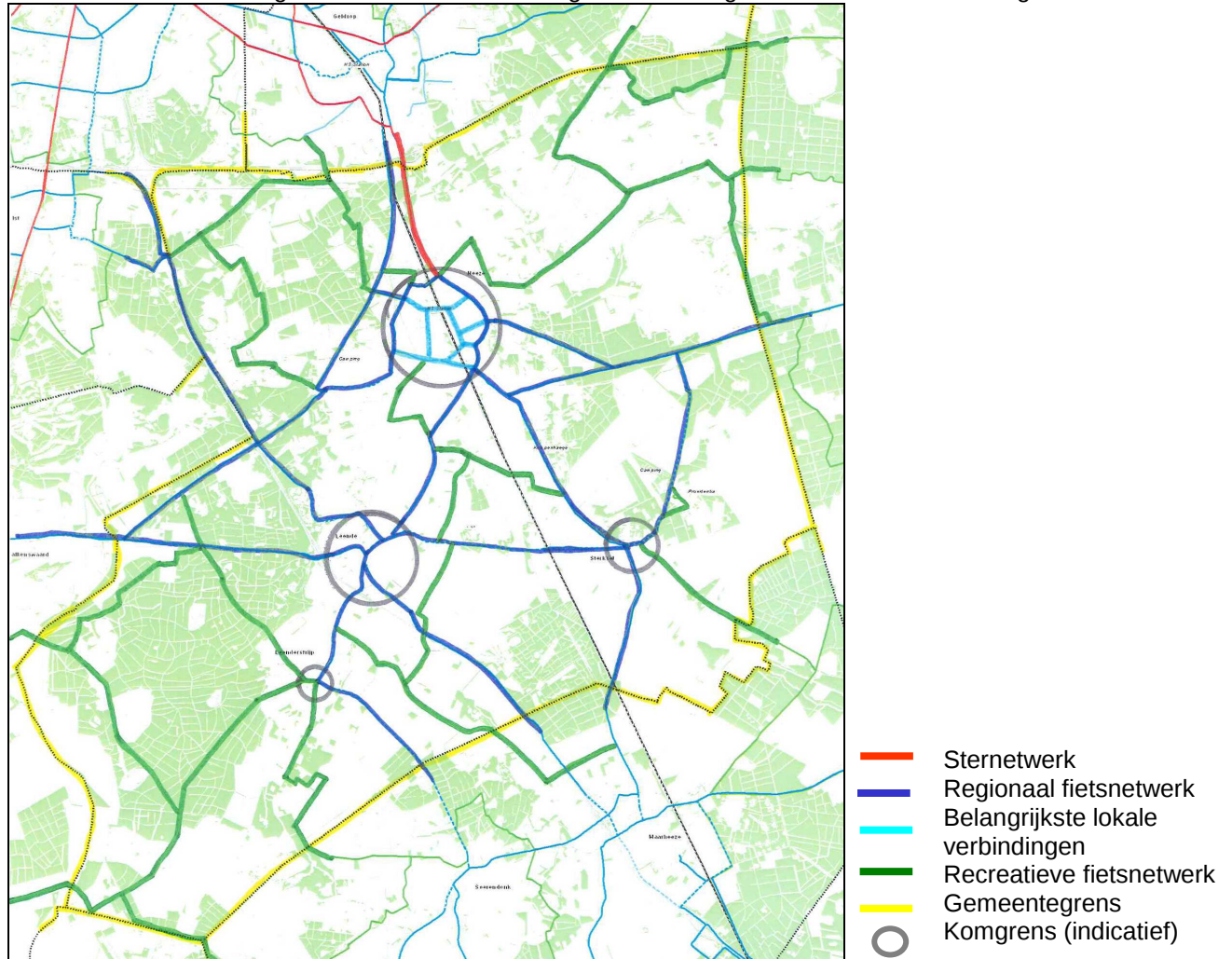
De regionale verbindingen zijn gericht op het verbinden van de kernen. Hieronder vallen de fietspaden tussen Heeze – Leende – (Leenderstrijp) - Sterksel onderling, maar ook fietspaden die de kernen verbinden met de omringende kernen met bestemmingen die veel fietsers kunnen aantrekken, zoals Eindhoven (High Tech Campus, ROC, DAF), Geldrop (Strabrecht College), Someren (Varendonck College) en Valkenswaard (Weredi Scholengemeenschap).



⁵ Regionale Fietsnet met Sernet, aanscherping RVVP 2006-2015, behandeld in de regioraad 25-09-2008

In de SRE nota 'Regionale fietsnet met Sternet worden binnen deze regionale verbindingen een aantal aangemerkt die een bovengemiddeld belang hebben. Dit belang is ontstaan uit enerzijds een hoog aantal gebruikers, en anderzijds uit de noodzaak om een alternatief te bieden voor gemotoriseerd verkeer. Dit is het zogenaamde sternet. In het sternet zijn de routes gericht op de stedelijke centra in het SRE gebied, te weten Eindhoven en Helmond. Door de radiale vorm is de naam 'sternet' ontstaan.

In onderstaande tekening is het sternet in rood aangeduid. Het regionale net is in blauw aangeduid.

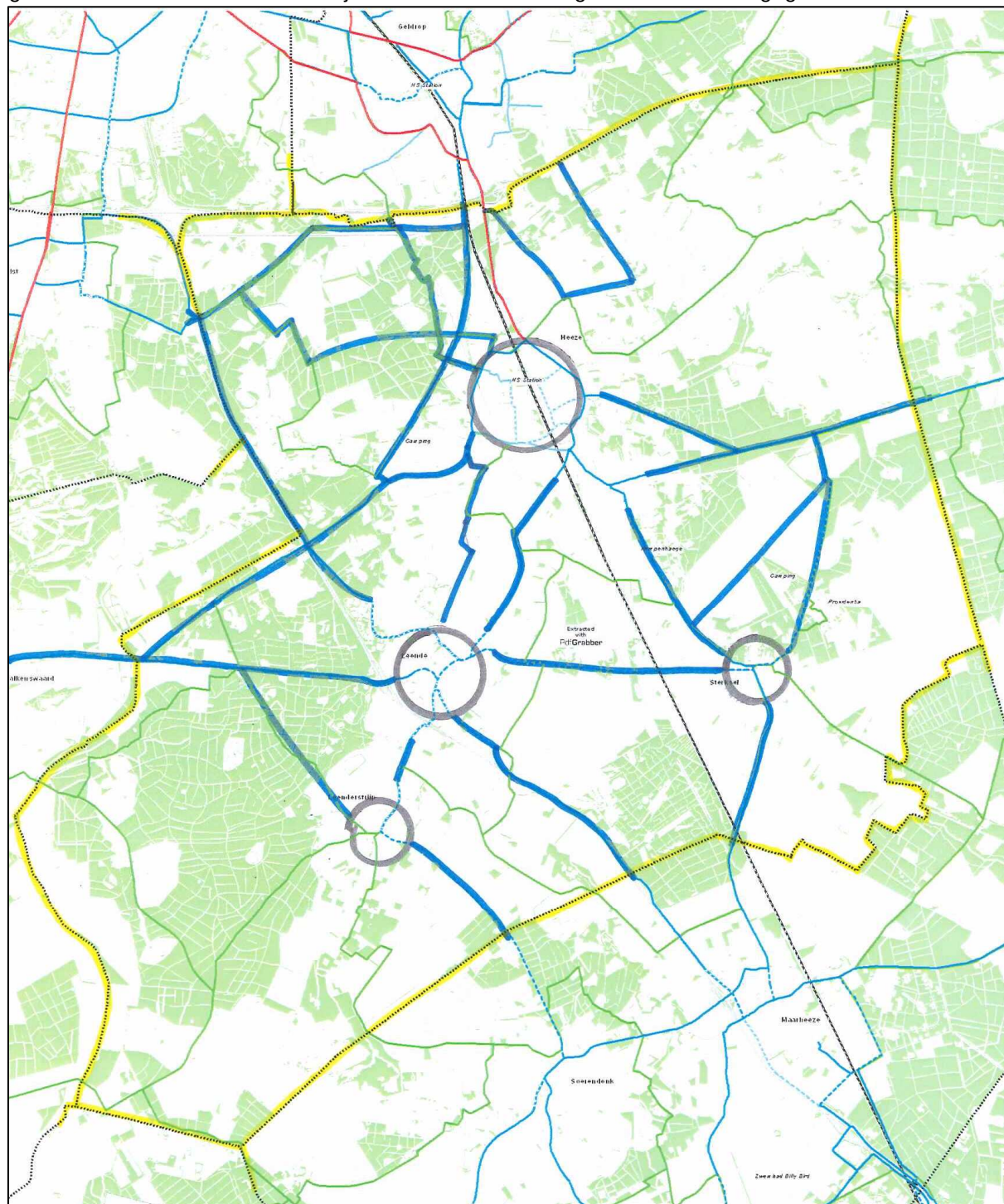


Een voorbeeld van een verbinding welke in het sternet is opgenomen, is de verbinding Heeze-Geldrop (Geldropseweg), zie onderstaande foto.



3.2 Situatie gemeente Heeze-Leende

In het regionale net van het SRE zijn maar een deel van alle verbindingen voor belang van de gemeente Heeze-Leende. Deze zijn in de onderstaande figuur in blauw weergegeven.



3.3 Eisen fietsvoorzieningen

In bijlage 8 is een inventarisatie opgenomen van alle regionale verbindingen van Heeze-Leende. De SRE categorisering gaat uit van de bestaande situatie, waarbij naar afstand is gekeken. Als gevolg hiervan zijn een aantal verbindingen ingedeeld onder het recreatieve netwerk, ook al worden ze in de praktijk ook gebruikt voor utilitair verkeer:

- | | |
|-----------------------------------|---|
| - Heeze-Geldrop v.v. | Groote Heideroute (oost), de Zegge, Strabrechtse Heideroute |
| - Geldrop-Aalst/Waalre v.v. | Groote Heideroute (noord) |
| - Heeze-Leende v.v. | Lijkweg/Hans van Breukelenweg |
| - Sterksel-Someren v.v. | Ten Brakeweg |
| - Leenderstrijp-Valkenswaard v.v. | Strijperpad |
| - Leenderstrijp-Soerendonk v.v. | Strijperdijk |

Uit de inventarisatie volgen een aantal constatering. Zo blijken op een aantal locaties fietsverbinding te ontbreken. Ook zijn een aantal fietsvoorzieningen te smal of ontbreken overrijdbare bermen. Niet alle verbindingen zijn voldoende verlicht. In de samenvatting in bijlage 8 staan alle gebreken per verbinding beschreven.

Na de realisatie van de gebiedsgerichte verkenning dienen op advies van het CROW wegen met een maximum snelheid van 60 km/h en een verwachte auto-intensiteit van 2.000-3.000 mvt/etm een fietsstrook of fietspad te hebben. Daarvoor komen een aantal verbindingen in aanmerkingen:

- Heeze-Sterksel (Heezerweg),
- Sterksel-Maarheeze (Past.Thijssenlaan),
- Sterksel-Leende (Beukenlaan, Oostrikkerdijk),
- Leende-Maarheeze (Zevenhuizen, Maarheezeweg-Noord) en
- Leende-Leenderstrijp (Strijperstraat gedeeltelijk).

Om aan de CROW eisen te voldoen dient de verbinding Sterksel-Leende (Beukenlaan, Oostrikkerdijk) en Leende-Maarheeze (Zevenhuizen, Maarheezeweg-Noord) te worden aangelegd en de verbinding Sterksel-Maarheeze (Past.Thijssenlaan gedeeltelijk) en Leende-Leenderstrijp (Strijperstraat gedeeltelijk) verbreed.

Wegen met een maximum snelheid van 80 km/h dienen volgens het CROW voorzien te zijn van een vrijliggend fietspad. Hiervoor komen in aanmerking:

- Heeze-Geldrop (Geldropseweg),
- Heeze-Someren (Somerenseweg),
- Heeze-Sterksel (Sterkselsweg, Heezerweg),
- Leende-Sterksel (Oostrikkerweg, Oostrikkerdijk) en
- Leende-Valkenswaard (Valkenswaardseweg).

Om aan de CROW (breedte) eisen te voldoen dient de verbinding Leende-Sterksel te worden aangelegd, en de verbinding Heeze-Geldrop (Geldropseweg) te worden verbreed.

In de door Nobra Technisch Adviesbureau B.V. opgestelde beleidsnotitie 'Openbare Verlichting gemeente Heeze-Leende' is als beleid opgenomen dat de vrijliggende fietspaden in het buitengebied worden verlicht conform de 'Aanbevelingen N.S.V.V.⁶', waarbij fietspaden met uitsluitend recreatief karakter niet worden verlicht. Ook zal in de omgeving van natuurgebieden het aantal lichtpunten beperkt blijven, dit vanwege de effecten van lichtvervuiling op de natuur. Het beleid ten aanzien van nieuwe verlichting wordt afgestemd op de aanwezigheid van bomen.

Op de verbindingen Heeze-Sterksel en Heeze-Someren (tot het crematorium) is verlichting aangebracht naast de hoofdrijbaan, waarbij de verlichting is gericht op de rijbaan. De fietspaden ontvangen een restschijnsel. De afstand tussen de rijbaan en de fietspaden, in combinatie met de aanwezige bomen, maakt dat de verlichting op de fietspaden onvoldoende is. Het verlichtingsplan van Nobra gaat hier niet verder op in.

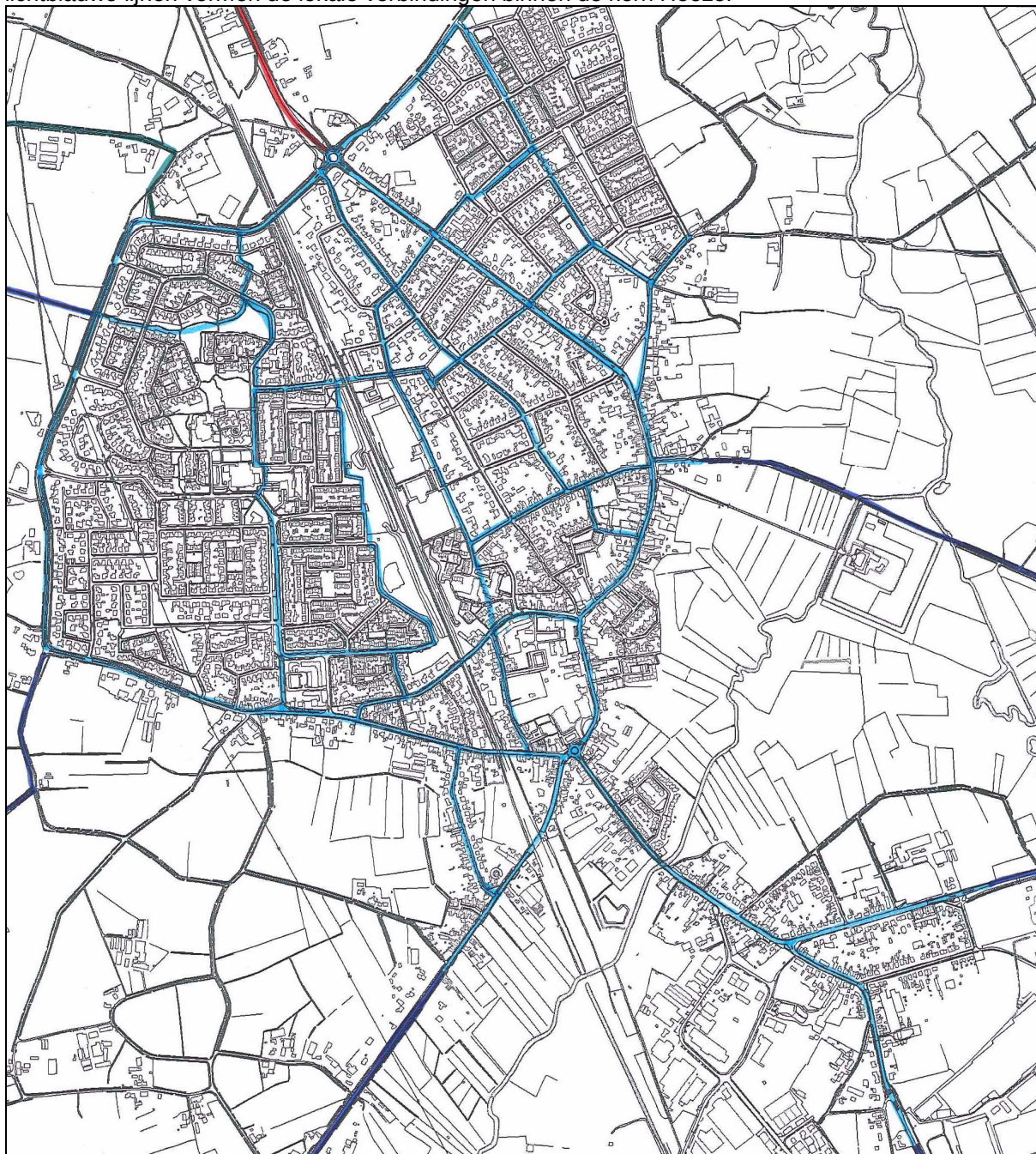
Op enkele locaties gaan de regionale verbindingen door de natuurgebieden heen. De eisen ten aanzien van verlichtingseisen en maatvoering stroken waarschijnlijk niet met de nog op te stellen beheerplannen Natura 2000, zie bijlage 9. In deze gebieden dient overleg plaats te vinden met de desbetreffende beheerder.

⁶ Nederlandse Stichting voor Verlichtingskunde

4. Lokale verbindingen Heeze

Om te komen tot een samenhangend geheel, waarbij de fietser de kortst mogelijke route fietst, is in het GVVP 1998 een fietsnetwerk voorgesteld. Een aantal verbindingen zijn opgenomen in het SRE netwerk, maar deze is niet compleet.

In onderstaande figuur is een overzicht van het lokale netwerk voor de kern Heeze aangegeven. De lichtblauwe lijnen vormen de lokale verbindingen binnen de kern Heeze.



4.1 Doelen GVVP

In 2002 is het GVVP geëvalueerd. Daarin is een lijst opgenomen met gehaalde en niet gehaalde doelen van het fiets-infrastructuur. In bijlage 2 is de lijst met de in 2004 niet gehaalde doelen opnieuw ingevuld voor de situatie anno 2008. Een aantal doelen is niet gehaald. Dit komt mede doordat de verwezenlijking van de doelen wordt uitgevoerd tezamen met herstraten, groot wegonderhoud of rioolwerkzaamheden om kosten te besparen. Deze zijn nog niet uitgevoerd. Ook word in het kader van uitvoeringsmaatregelen van de totaaloplossing verkeersproblematiek Heeze-Leende een aantal werkzaamheden meegenomen.

In het GVVP 1998 is een voorstel gedaan tot een fietsnetwerk. Dit voorstel bevat de hoofdontsluitingswegen van de kernen, maar ook de ontsluitingswegen van de wijken. In het GVVP 1998 zijn aantal hiaten geconstateerd, zoals de beperkte mogelijkheden tot het oversteken van de barrière spoor Eindhoven - Weert. Het GVVP stelde voor een extra route ter hoogte van de Warande te creëren. In verband de hoge aanlegkosten is deze verbinding niet gerealiseerd. In beleid van Prorail zijn de eisen ten aanzien van spoorwegdoorkruisingen veranderd. De eisen zijn nu zodanig dat bij voorkeur alleen ongelijkvloers de spoorweg doorkruist mag worden. Via de Muggenberg of de Leuren-Laarstukken is ten opzichte van de Warande de dichtstbijzijnde oversteek.

In de evaluatie is aangegeven dat bij de inrichting van de Emmerikstraat, Kruis, Somerenseweg en Ginderover rekening moet worden gehouden met fietsers en parkeren. De inrichting van deze fietsvoorzieningen wordt meegenomen met groot onderhoud wegen of rioolwerkzaamheden. Deze zijn in 2010/2011 gepland. Op basis van wegininspecties is de verwachting dat de Somerenseweg en Ginderover tot 2011 geen groot onderhoud nodig zal zijn.

Ook werd aangegeven dat een verbinding tussen de Burg. Serrarisstraat en Kapelstraat gewenst is. Deze verbinding bevindt zich in een 30km gebied, waarbij de auto-intensiteit minder dan 5.000 mvt/etm is. Het CROW heeft aangegeven dat een fietsvoorziening niet noodzakelijk is.

De verbinding tussen de Spoorlaan en Ds.Kremerstraat is met de herontwikkeling van het Dorpshuis en Nicasiushuis meegenomen en de uitvoering is thans in voorbereiding.

4.2 Eisen fietsvoorzieningen Heeze

Op grond van de aanname dat de Jan Deckersstraat en Kapelstraat en de Nieuwe Hoeven worden uitgevoerd als 30km/h zones, volgen uit de inventarisatie van de lokale verbindingen in Heeze een aantal constatering, welke in bijlage 8 volledig zijn uitgewerkt. Op een aantal locaties ontbreken fietsverbindingen of zijn de bestaande fietsverbindingen te smal. Daarnaast zijn een aantal opmerkelijke aspecten welke, afwijken van de standardeisen, namelijk:

- Spoorwegonderdoorgang NS station
- Lastige hekjes Sandermannen
- Oversteek Ten Borchwardlaan thv kinderdagverblijf Joepie

4.3 Klachten Heeze

Naast de theoretische eisen die gesteld worden door de CROW, is ook gekeken naar de binnengekomen subjectieve beoordeling van de fietsgebruikers. Dit is te herleiden uit de klachten die bij de gemeente binnenkomen. Binnengekomen klachten met betrekking tot de lokale verbindingen binnen de kern Heeze zijn:

1. Spoorwegonderdoorgang NS station

De bestaande onderdoorgang bij het station wordt door veel fietsers en gehandicapten ervaren als een lastige verbinding. In feite moeten fietsers via het trottoir om de tunnel te bereiken, daarmee is dit juridisch gezien geen fietspad maar een trottoir. In het verleden zijn in de tunnel drempels aangelegd, die de snelheid moeten afremmen, dit was nodig om de voetgangers te beschermen.

Deze hebben als nadeel dat bij het omhoog fietsen de drempels ook afremmen. Tevens is door de VVN aangegeven dat een aantal bestuurders van scootmobiel door deze drempels niet meer zelfstandig uit de tunnel omhoog kunnen rijden. Bovendien verloopt het tracé met een knik, waardoor de route niet valt te overzien.

2. Hekjes

De Fietzersbond heeft een aantal klachten ontvangen over de situering van hekjes die geplaatst zijn om de groenstroken te beschermen. Doordat de hekjes tegen de rand van fietspaden liggen (foto) kunnen de fietspaden niet over de volle breedte worden gebruikt of in geval van nood over de bermen worden gereden.



Ter hoogte van de aansluiting van het fietspad Sandermannen, zijn hekken geplaatst die een smalle doorgang hebben. Deze hekken zijn geplaatst om te voorkomen dat fietsers zonder vertraging de Muggenberg oprijden, en om te voorkomen dat auto's en landbouwvoertuigen deels via het fietspad rijden.

3. Boogstralen

Ook zijn klachten ontvangen over de aansluitingen tussen twee fietspaden, omdat een goede boogstraal ontbreekt. Hierdoor kunnen de bochten niet soepel genomen kunnen worden.



4. Molgoten

Verder zijn nog klachten ontvangen over de aansluiting tussen verschillende paden, waarbij de tussenliggende molgoot voor de afwatering een hoogteverschil heeft met de paden.

5. Onduidelijke voorrangssituaties

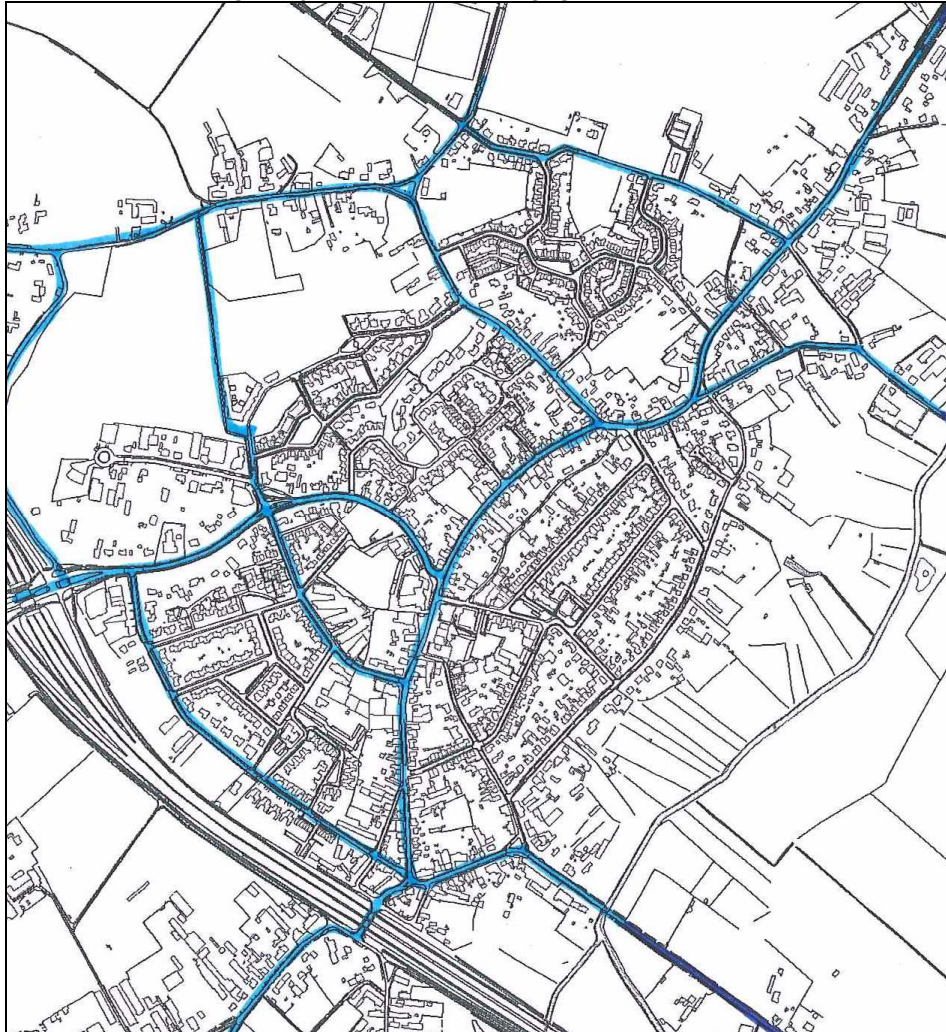
Tenslotte zijn nog klachten ontvangen over onduidelijkheid ten aanzien van de voorrangssituatie.

5. Lokale verbindingen Leende

Om te komen tot een samenhangend geheel, waarbij de fietser de kortst mogelijke route fietst, is in het GVP 1998 een fietsnetwerk voorgesteld.

Een aantal hiervan is opgenomen in het SRE netwerk, maar deze is niet compleet. Het SRE netwerk moet worden aangevuld met Voorderweg, Halfeindschestraat, Zwarte pad, Margrietlaan, Nachtegaallaan, Irislaan en Krokuslaan.

In onderstaande tekening is een overzicht van het lokale netwerk voor de kern Leende aangegeven. De lokale verbindingen zijn in lichtblauw aangegeven.



5.1 Doelen GVP

In het GVP is gesteld dat bij de herinrichting van de Oostrikkerstraat en de Langstraat rekening moet worden gehouden met fietsers en parkeren.

Vanaf 01-01-2007 zijn deze straten, tezamen met de Dorpstraat en Valkenswaardseweg gemeentelijk eigendom. Bij de realisatie van de gebiedsgerichte verkenning is de herinrichting van deze straten opgenomen.

5.2 Eisen fietsvoorzieningen

Van de lokale verbindingen zijn meerdere aspecten geïnventariseerd, welke uitvoerig in bijlage 8 worden beschreven. Bij de inventarisatie van het aantal mvt/etm is uitgegaan van de tellingen op het moment dat nog geen maatregelen tegen het sluipverkeer in Leende zijn genomen. Tevens is rekening gehouden met uitkomst van Olympiade van december 2008 ten behoeve van de uitvoeringsmaatregelen. Tijdens deze sessie is aangegeven dat de uitvoering van het instellen van 30km/h versneld moet worden uitgevoerd.

Op grond van de aanname dat de Langstraat, Oostrikkerstraat, Dorpstraat en Valkenswaardsweg worden uitgevoerd als 30km/h zones, volgen uit de inventarisatie van de lokale verbindingen dat in Leende en Leenderstrijp een aantal fietsverbindingen ontbreken en een aantal fietsverbindingen te smal zijn. Daarnaast zijn een aantal opmerkelijke aspecten welke, afwijken van de standardeisen, namelijk:

- Halfeindschestraat: verharding van natuurstenen
- Strijpertunnel: smal

Ter illustratie van bovenstaande constatering ontbreekt in Leende grotendeels een verbinding op de Langstraat, Oostrikkerstraat, Dorpstraat (foto) en deels langs de Valkenswaardsweg. Dit leidt, in combinatie met het (doorgaande) gemotoriseerde verkeer, dat thans een snelheidsregime heeft van 50km/h, tot een fietsverbinding die niet voldoet aan de door het CROW gestelde eisen van een goed netwerk. Ook wanneer de snelheid wordt verlaagd naar 30km/h dienen fietsvoorzieningen te worden aangebracht.



5.3 Klachten Leende

Naast de theoretische eisen die gesteld worden door de CROW, is ook gekeken naar de binnengekomen subjectieve beoordeling van de fietsgebruikers. Dit is te herleiden uit de klachten die bij de gemeente binnenkomen. Binnengekomen klachten met betrekking tot de lokale verbindingen binnen de kern Heeze zijn:

1. Schoolroute

Vanuit de basisschool de Triangel is aangegeven dat de schoolroutes verlopen via de Margrietlaan en Boschhoven (foto), waarbij de Valkenswaardsweg wordt ontraden. Ook is aangegeven dat sluipverkeer gebruik maakt van deze routes. Thans is een proef gaande in Leende waarbij het sluipverkeer wordt geweerd op de Margrietlaan.

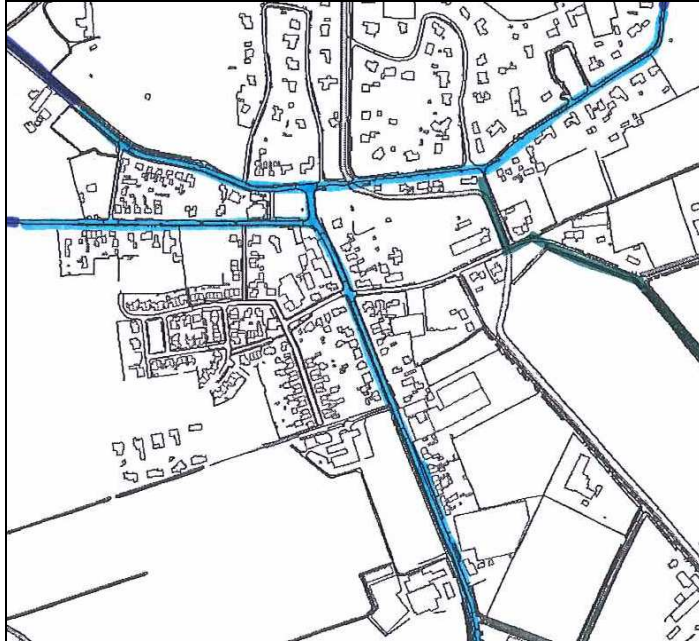
Ook is aangegeven dat de oversteeklocatie van de schoolroute van de Eikenlaan naar Boschhoven wordt begeleid door verkeersbrigadiers omdat deze als gevaarlijk wordt ervaren. Bij de herinrichting dient rekening te worden gehouden met overstekende schooljeugd.



6. Lokale verbindingen Sterksel

Om te komen tot een samenhangend geheel, waarbij de fietser de kortst mogelijke route fietst, is in het GVVP 1998 een fietsnetwerk voorgesteld. Deze zijn allen opgenomen in het SRE netwerk.

In onderstaande tekening is een overzicht van het lokale netwerk voor de kern Sterksel aangegeven. De lokale fietsverbindingen zijn met lichtblauw aangegeven.



6.1 Doelen GVVP

In het GVVP zijn geen doelen opgenomen voor Sterksel.

6.2 Eisen fietsvoorzieningen

Bij de inventarisatie van het aantal mvt/etm is rekening gehouden met uitkomst van olympiade ten behoeve van de uitvoeringsmaatregelen. Tijdens deze sessie is aangegeven dat de uitvoering van het instellen van 30km/h versneld moet worden uitgevoerd.

Op grond van de aanname dat alle wegen in Sterksel worden uitgevoerd als 30km/h zones, volgt uit de inventarisatie van de lokale verbindingen in Sterksel dat in geen fietsvoorzieningen noodzakelijk zijn, vanwege de relatief lage intensiteit van motorvoertuigen.

6.3 Klachten Sterksel

Vanuit de basisschool Sterksel is aangegeven dat de Heezerweg, Beukenlaan (foto) en Past.Thijssenlaan onderdeel vormen van de schoolroutes. Momenteel ervaart men het verkeer als gevaarlijk. Dit wordt veroorzaakt door het snelheidsverschil tussen het gemotoriseerde (vracht)verkeer en het fietsverkeer. In het geval geen 30km zone wordt ingesteld in Sterksel dient op grond van de relatie mvt/etm vs maximumsnelheid, een fietsvoorziening te worden aangelegd conform het advies van het CROW. Dit advies komt overeen met de ervaring en klachten van de school.



7. Recreatieve verbindingen Heeze-Leende

7.1 Definitie

De gemeente Heeze-Leende heeft veel natuurgebieden binnen haar grenzen, zoals de Groote Heide, Strabrechtse Heide, de Pan, het Leenderbos, en de rest van het buitengebied. Door deze natuurgebieden lopen veel fietspaden, die ook aansluiten op fietspaden van omliggende gemeentes. Deze paden zijn in hoofdzaak niet toegankelijk voor bromfietzers en gemotoriseerd verkeer.

Voor fietsers vormen de paden onderdeel van de beleving van de natuur (in tegenstelling tot het regionale net, daar vormt het fietspad het middel om gericht van A naar B te komen).

7.2 Situatie gemeente Heeze-Leende

Het recreatieve fietspaden beleid wordt hoofdzakelijk gevormd door het fietsknooppuntennetwerk van het SRE. Een deel van deze fietspaden lopen over vroegere fietsroutes, zoals de Groote Heideroute.

Voordat het knooppuntennetwerk zijn intrede deed, waren een aantal fietsroutes uitgezet. Niet alle paden van deze fietsroutes zijn opgenomen in het fietsknooppuntennetwerk: Kluizerweg, Kluisweg en Fietsroute Heeze-Mierlo (vanaf Rul)

Daaraan gekoppeld, en aan het te ontwikkelen wandelknooppuntennetwerk, wordt nagedacht over wat de mogelijkheden zijn voor het ontwikkelen van recreatieve poorten en recreatieve startpunten.

Veel van de recreatieve verbindingen zijn gesitueerd op een ondergrond die niet in eigendom is van de gemeente Heeze-Leende. Veelal is het beheer en onderhoud een taak van de eigenaar.

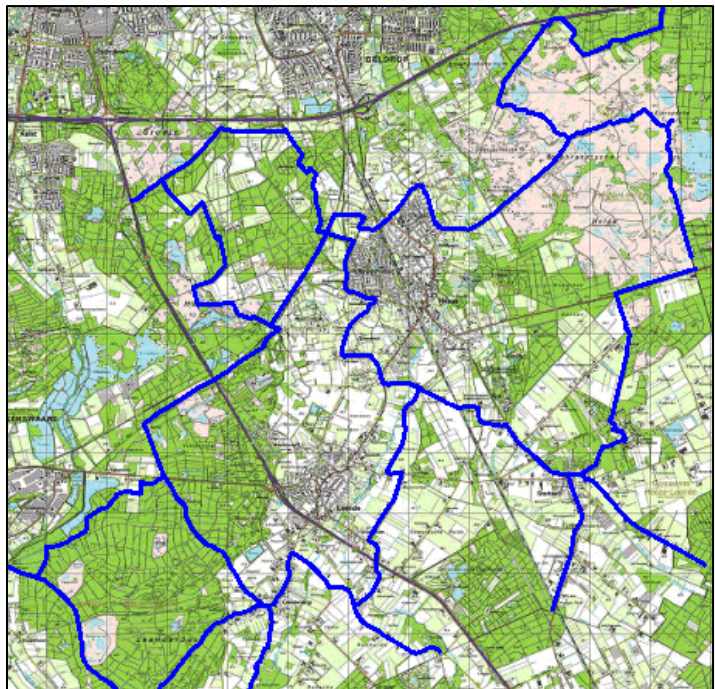
In de verlichtingsnota is eveneens beleid gesteld ten aanzien van openbare verlichting op recreatieve fietspaden.

Fietsknooppunten netwerk SRE

Het SRE heeft in het buitengebied een netwerk van fietspaden verbonden middels het knooppuntennetwerk. Een deel van dit netwerk overlapt het regionale fietsnet.

Het systeem is dusdanig opgebouwd dat een net wordt gevormd met mazen van circa 3 – 5 km. Elk knooppunt van fietspaden heeft een uniek nummer. De fietser kan aan de hand van nummers zijn eigen route bepalen en desgewenst inkorten of verlengen. De verwijspalen worden onderhouden door het SRE.

Het fietsknooppuntennetwerk is een onderdeel van een regionaal netwerk.



Recreatieve Poorten en Recreatieve Startpunten.

Momenteel is in het kader van de reconstructie beleid in wording waarbij Recreatieve Poorten en Recreatieve Startpunten worden ontwikkeld. In bijlage 7 is een duidelijke kaart hiervan opgenomen. Een poort of startpunt sluit aan op het fietsknooppuntennetwerk (blauw) en het wandelknooppuntennetwerk (oranje). Zowel de beoogde locaties als benamingen zijn nog in ontwikkeling.

Een beoogde recreatieve poort (aangeduid met een stip) vormt de ingang van een bos- of natuurgebied waar de bezoeker zijn of haar vervoermiddel kan parkeren en vervolgens te voet, per fiets of te paard het gebied kan gaan verkennen. Bij een recreatieve poort zijn startplaatsen van verschillende typen routes, met een nadruk op een volwaardig wandelproduct. Bij een recreatieve poort is altijd een horecavoorziening en zijn ruime parkeermogelijkheden aanwezig. Ook is er informatie over het gebied te zien en te verkrijgen.

De informatievoorziening kan een informatiecentrum van een terreinbeheerder zijn, maar kan ook worden gekoppeld aan de horecavoorziening. Andere voorzieningen die er een plaats zouden kunnen krijgen zijn bijvoorbeeld fietsverhuur, een speelbos en beplanting (struinnatuur).

Een beoogd recreatief startpunt (aangeduid met een kruis) vormt het vertrekpunt vanuit een dorpskern voor de toerist naar een nabijgelegen bos- of natuurgebied. De bezoeker kan zijn of haar vervoermiddel parkeren en vervolgens te voet of per fiets het gebied verkennen. Recreatieve startpunten zijn gelegen aan minimaal 1 fiets- of wandelroute. Bij een recreatief startpunt is altijd een horecavoorziening en een beperkte parkeermogelijkheid aanwezig en is er beperkte informatie over het gebied te zien.

Eigendom, beheer en onderhoud

Een groot deel van de routes loopt over eigendommen van derden, zoals Brabant Water, Staatsbosbeheer, Stichting Brabants Landschap, e.d. In het verleden is getracht de fietspaden te verbreden, maar dit stuitte op tegenstand bij de eigenaren. Het beheer en onderhoud ligt deels bij de gemeente, deels bij de eigenaren. Bij de jaarlijkse onderhoudsinspectie van de wegen worden ook de fietspaden meegenomen.

In de bijlage 10 is een overzicht opgenomen met daarop aangegeven de eigendomssituatie. Hieruit blijkt dat het merendeel van de ondergrond waarover fietspaden lopen in eigendom is van derden. Dit betekent dat indien maatregelen genomen moeten worden, dit of in overleg met desbetreffende eigenaar moet zijn, of dat gronden aangekocht moeten worden van derden.

Op enkele locaties gaan de regionale verbindingen door de natuurgebieden heen. De eisen ten aanzien van verlichtingseisen en maatvoering stroken waarschijnlijk niet met de nog op te stellen beheerplannen Natura 2000, zie bijlage 9. In deze gebieden dient overleg plaats te vinden met de desbetreffende beheerder.

Openbare verlichting

De notitie 'Openbare Verlichting gemeente Heeze-Leende' heeft als beleidsuitgangspunt dat fietspaden met uitsluitend recreatief karakter niet worden verlicht. Tevens heeft zij als beleid dat de omgeving van natuurgebieden een beperkt aantal lichtpunten heeft.

De realisatie van de gebiedsgerichte verkenning heeft voor de Jansborg tot gevolg dat door het verlagen van de snelheid naar 60km/h geen fietsvoorzieningen meer noodzakelijk zijn. Voor de Molenschut en Zevenhuizen is het gevolg dat de verhoging naar 80km/h vrijliggende fietspaden noodzakelijk zijn.

- Oversteek Valkenswaardseweg thv Oude Baan/Strijperpad
- Oversteek Petrus van Eijnattenlaan thv St.Benedictuslaan

7.4 Klachten Heeze-Leende

Naast de theoretische eisen die gesteld worden door de CROW, is ook gekeken naar de binnengekomen subjectieve beoordeling van de fietsgebruikers. Dit is te herleiden uit de klachten die bij de gemeente binnenkomen. Binnengekomen klachten met betrekking tot de lokale verbindingen binnen de kern Heeze zijn:

1. Breedte fietspaden

Er zijn diverse klachten ontvangen over de breedte van de fietspaden. De fietspaden zijn ongeveer 1,50m breed, net niet voldoende voor 2 fietsers om elkaar ruim te passeren. In de praktijk lijkt het fietspad minder breed doordat vuil, zand, bladeren e.d. op de kanten van de fietspaden ligt. Ook in bochten, soms met bomen dicht op het fietspad, worden fietspaden smaller ervaren dan ze in werkelijkheid zijn. Indien de fiets extra breed is, ingeval van bakfietsen of fietskarren, voldoet de breedte niet en zullen de fietsers elkaar lopend of stapvoets of via de berm elkaar passeren. Vanuit het CROW is de aanbeveling om een breder fietspad aan te leggen, van minimaal 2,00m, waardoor twee fietsers elkaar gemakkelijker kunnen passeren. Ook adviseert het CROW om bij fietspaden van 2,00m overrijdbare bermen aan te leggen.

2. Misbruik door gemotoriseerd verkeer

Veel fietspaden uit het fietsknooppuntennetwerk liggen parallel aan onverharde wegen. Deze worden gebruikt door agrariërs, bosbouwers, brandweer, dagjesmensen met SUV's, 4WD's, etc. Doordat deze paden onverhard zijn ontstaat na verloop van tijd spoorvorming, waarin zich (diepe) plassen vormen. Om deze te ontwijken rijdt het gemotoriseerde verkeer met twee wielen over de fietspaden. Dit heeft tot gevolg dat de fietspaden onnodig te lijden hebben, en dat er veel zand en vuil op de fietspaden komt te liggen, waardoor de randen niet meer goed te zien zijn. Ook wordt hierdoor de berm beschadigd, waardoor het fietspad zijn stevige ondergrond verliest en kan afbrokkelen of afscheuren. Om dit probleem te voorkomen, zijn op een aantal locaties palen of bielzen geplaatst tussen het fietspad en de onverharde wegen. Deze palen of bielzen worden regelmatig verwijderd door onbekenden.

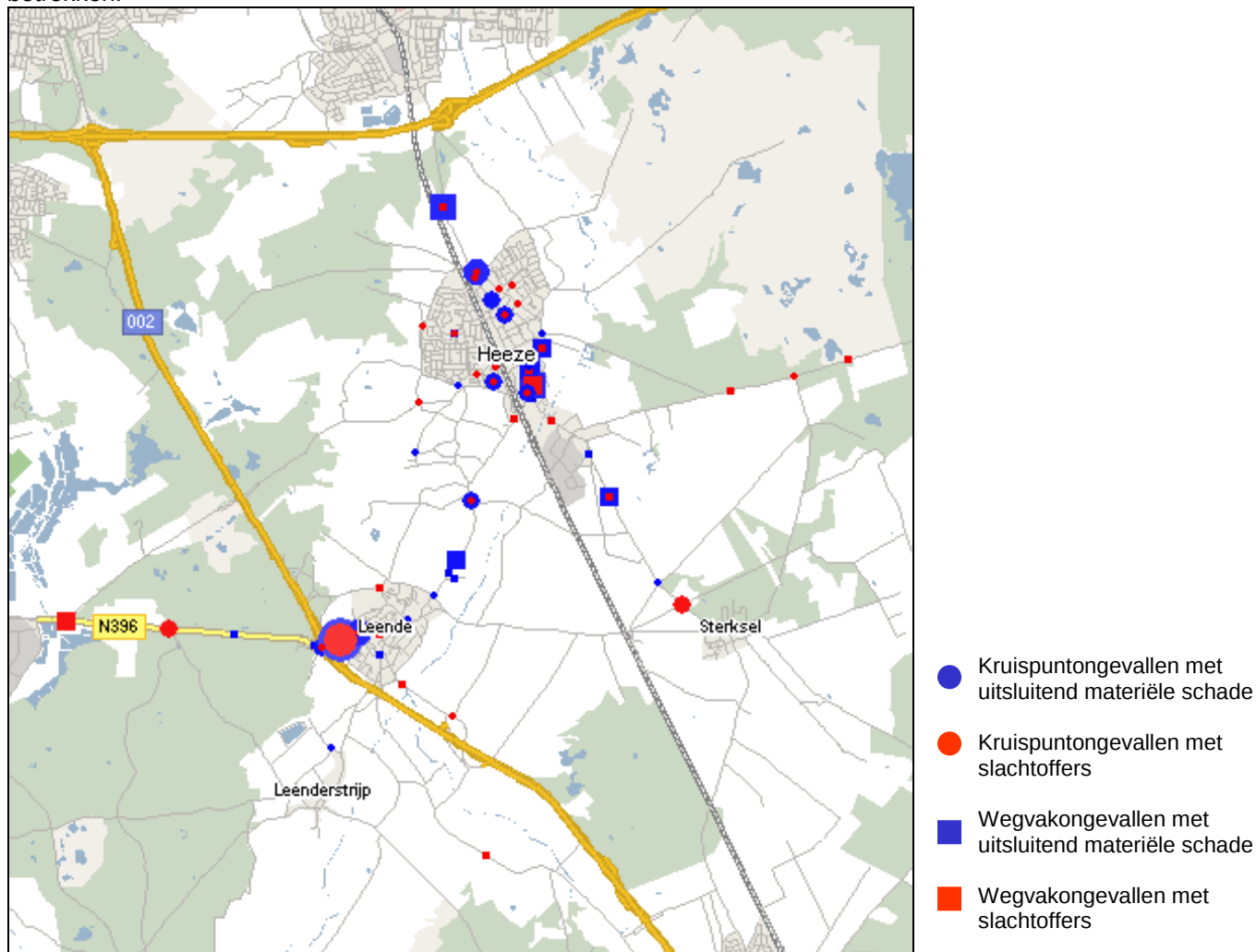
3. Wortelgroei

Veel fietspaden lopen door de bossen. Door wortelgroei wordt het fietspad omhoog gedrukt, waardoor hinderlijke bulten ontstaan.

8. (Brom) fietsongevalcijfers Heeze-Leende

Van 2003 t/m 2007 hebben in de Gemeente Heeze-Leende 913 geregistreerde ongevallen plaatsgevonden. Bij 114 ongevallen waren (brom)fietsers betrokken.

In de hieronder geplaatste figuur zijn alle ongevallen aangegeven⁷ waarbij (brom)fietsers waren betrokken.



Daarbij wordt opgemerkt dat veel klachten of valpartijen niet zijn gemeld en derhalve ook niet geregistreerd.

Van alle ongevallen waarbij (brom)fietsers waren betrokken, is 1 maal een dodelijk slachtoffer te betreuren geweest. Het ongeval vond in oktober 2005 plaats, op de Valkenswaardseweg, ter hoogte van het Strijperpad, waarbij de bromfietser geen voorrang verleende. Deze weg is in beheer bij de provincie Noord-Brabant.

⁷ In bijlage 8.9 zijn de (brom) fietsongevallen per jaar opgenomen

In onderstaande tabel is een analyse van de grootste ongevalconcentraties weergegeven.

Datum	oorzaak	gevolg
Valkenswaardseweg/Irislaan		
05-08-2004 (K ⁸)	Auto heeft geen doorgang verleend aan bromfietzers	Passagier bromfiets gewond
07-07-2005 (K)	Bromfietser heeft geen voorrang verleend aan personenauto	Bromfietzers in ziekenhuis opgenomen
31-10-2005 (K)	Bromfietser reed te veel rechts, waardoor fietser is aangereden	Fietser gewond
09-05-2007 (K)	Vrachtauto heeft geen voorrang verleend aan fietsers	Fietser heeft eerste hulp nodig gehad
22-10-2007 (K)	Personenauto maakte fout in bocht, bromfiets aangereden	Bromfiets uitsluitend materiële schade
Jan Deckersstraat		
26-2-2003 (W ⁹)	Bromfietser remde onverwacht, aangereden door personenauto	Bromfietser en passagier, gewond
17-9-2003 (W)	Personenauto heeft met parkeerbeweging fiets geraakt	Uitsluitend materiële schade
24-5-2006 (W)	Bestelauto reed teveel rechts, waardoor fietser is geschamd	Fietser heeft eerste hulp nodig gehad
Heezerweg/Albertlaan		
30-8-2005 (K)	Personenauto heeft fiets geen voorrang verleend	Fietser heeft eerste hulp nodig gehad
1-11-2006 (K)	Personenauto heeft fiets geen voorrang verleend	Fietser in ziekenhuis opgenomen
N369 (Valkenswaardseweg)		
17-4-2003 (K)	Bij oversteken verleende fietser geen voorrang aan personenauto	Fietser gewond geraakt
27-10-2005 (K)	Bij oversteken verleende bromfietser geen voorrang aan personenauto	Bromfietser overleden
6-6-2003 (W)	Fietser heeft vrachtauto geen voorrang verleend	Fietser in ziekenhuis opgenomen
18-4-2007 (W)	Personenauto heeft bij verlaten uitrit geen voorrang verleend aan fietser	Fietser in ziekenhuis opgenomen

Uit analyse van bovenstaande ongevalconcentraties blijkt dat de meeste ongevallen hun oorzaak vinden bij het niet verlenen van voorrang of de onjuiste plaats op de weg. Veelal is het gevolg dat de (brom)fietzers behalve materiële schade ook gewond raakt, waarbij een ziekenhuisopname nodig was.

De grootste concentratie ongevallen waarbij (brom) fietsers waren betrokken, heeft plaatsgevonden op de kruising Valkenswaardseweg/Irislaan. Van 2003 t/m 2007 zijn op deze kruising 5 ongevallen gebeurd waarbij (brom) fietsers zijn betrokken.

⁸ kruising
⁹ wegvak

9. Maatregelen

In dit hoofdstuk worden de in voorgaande hoofdstukken geconstateerde gebreken, gerelateerd aan de in hoofdstuk twee gestelde eisen en vertaald naar algemene maatregelen.

De maatregelen kunnen niet per locatie / verbinding volledig uitgewerkt worden, doordat niet alle projecten direct kunnen worden uitgevoerd. In de loop van de tijd kunnen sommige wegen een andere functie krijgen dan momenteel is vastgesteld, waardoor ook de eisen voor de bijbehorende fietsvoorzieningen aangepast moeten worden. Daarnaast kunnen ook wettelijke regelgeving en landelijke richtlijnen door voortschrijdend inzicht aangepast worden. Bovendien zijn niet alle fietsverbindingen in eigendom van de gemeente Heeze Leende, waardoor overleg gepleegd zal moeten worden met de desbetreffende eigenaar van de gronden. In sommige gevallen zou gronden van particulieren aangekocht moeten worden om bepaalde maatregelen uit te kunnen voeren.

In de voorgestelde maatregelen is geen prioriteit en zijn ook niet de bijbehorende kosten aangegeven. Dit heeft deels te maken met de tijdsspanne en dus een bepaalde onzekerheid. De gemeente Heeze Leende werkt momenteel aan het Uitvoeringsprogramma van maatregelen gebaseerd op de door de Raad goedgekeurde Gebiedsgerichte Verkenning. Daar staat een prioriteit van te nemen maatregelen en een bijbehorend kostenoverzicht in.

Te nemen maatregelen:

1. Aanvulling SRE fietsnetwerk met de ontbrekende verbindingen
De op het netwerk aangeduide verbindingen vormen de basis voor subsidieverlening. Door aanvulling op het netwerk worden de mogelijkheden voor medefinanciering door het SRE vergroot.
2. Beperken wortelgroei
Heeze-Leende is een groene bosrijke gemeente. Voor veel fietsers is dit reden om te fietsen in onze gemeente. Nadeel is dat de wortels de verharding omhoog drukken en daardoor hinderlijke verhogingen creëren. Om deze wortelgroei te beperken dienen regelmatig langs de kanten de wortels te worden gezaagd. Gezien het structurele karakter dient dit te worden opgenomen het jaarlijkse onderhoudsprogramma van de afdeling Openbare Werken.
3. Aanbrengen hoogstralen bij fietsaansluitingen
Veelal kan dit door het aanbrengen van een ruimere binnenbocht. Bij herstratingswerkzaamheden kan dit worden meegenomen.
4. Hinderlijke obstakels
Tijdens de jaarlijkse onderhoudswerkzaamheden wordt het verplaatsen van de overbodige hekjes, paaltjes meegenomen – na goedkeuring van de afdeling Openbare Werken. Tevens dienen overhangende takken, of te hoog groen, door middel van snoeien het groen in toom te worden gehouden.
5. Verlichting
Vanuit de notitie 'Openbare verlichting gemeente Heeze-Leende' is als beleid opgenomen om in de omgeving van natuurgebieden het aantal lichtpunten te beperken.

In enkele gevallen worden fietspaden hinderlijk verlicht door het gemotoriseerde verkeer dat op de A2 rijdt. Deze fietspaden grenzen aan natuurgebieden. In de verlichtingstechniek is men bezig met een ontwikkeling specifiek voor bovenstaande problematiek (verlichting in natuurgebieden). Deze ontwikkeling dient afgewacht te worden. Derhalve wordt deze maatregel nog niet uitgevoerd.

6. Ontbreken en/ of verbreden van fietsverbindingen / fietspaden

Op basis van het uitvoeringsprogramma dient een keuze te worden gemaakt in de wegfunctie. Afhankelijk van de wegfunctie, auto – en fietsintensiteiten zijn de maatregelen voor de fietsvoorzieningen nader te bepalen. Bij het ontbreken van benodigde fietsverbindingen en/of fietspaden kan dit leiden tot het eenvoudig aanbrengen van fietsbelijning, maar ook tot een complete reconstructie van de weg. Indien bij de inventarisatie van de fietsverbindingen en/of fietspaden is opgemerkt dat deze te smal bevonden zijn, dienen deze indien mogelijk verbreed te worden. Bij het verbreden van fietsverbindingen en/of fietspaden zou het eveneens kunnen volstaan om de bestaande belijning aan te passen, of eenvoudig te rijbaan te verbreden met bij voorbeeld grasbetontegels, maar het kan ook tot gevolg hebben dat de gehele weg gereconstrueerd moet worden.

Indien de fietsverbindingen niet gekoppeld zijn aan wegen, dient rekening te worden gehouden met de locatie van de fietsverbindingen. In de natuurgebieden gelden andere eisen en richtlijnen dan in de bebouwde kom. Dit staat beschreven in hoofdstuk twee. Bij de uitvoering van de maatregelen dient rekening hiermee te worden gehouden.

Afhankelijk of deze verbinding volledig in eigendom is van de gemeente Heeze Leende, dient met de desbetreffende eigenaar van de grond overlegd te worden wat de mogelijkheden zijn. Dat zou zelfs kunnen leiden tot de verkoop van grond aan de gemeente.

10. Subsidiemogelijkheden

Vanuit de doelstellingen vanuit Beter Bereikbaar Zuid Oost Brabant heeft het SRE in het kader van de 'tender fiets' de volgende mogelijkheden tot subsidie:

10.1 Regionale verbindingen

Aanleg of verbetering fietspaden Sternet fiets

Realisatie van de schakels van het Sternet Fiets heeft een hogere prioriteit. Bovendien stelt het aantal gebruikers meer eisen aan de voorzieningen. Daarom zijn de subsidievoorwaarden gunstiger dan bij de overige verbindingen van het regionaal fietsnet.

Aanleg fietspaden regionaal fietsnet

Het SRE wil een bijdrage leveren aan het *completeren* van het regionaal fietsnet. Het verbeteren van de kwaliteit heeft een lagere prioriteit. Een aanname hierbij is dat waar aanwezig, de fietspaden voldoen aan de kwaliteitseisen die de fietser er aan stelt. Waar dit niet het geval is, zal veelal sprake zijn van een onderhoudsachterstand. Conform de Verordening Regionaal Mobiliteitsfonds SRE 2007, artikel 6 lid 4, draagt het SRE niet bij aan beheer en onderhoud van fietsinfrastructuur. Het verbreden van de bestaande fietspaden wordt door het SRE gezien als onderhoud en niet als aanleg van een nieuwe verbinding.

Voor de *realisatie* van verbindingen van het regionaal fietsnet, die worden uitgevoerd conform de richtlijnen (CROW-uitgave 230, Ontwerpwijzer Fietsverkeer), is een subsidie beschikbaar van 25% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 125.000 (inclusief BTW) mits de subsidiemogelijkheid in een tender kenbaar is gemaakt en onder hierin opgenomen voorwaarden

10.2 Lokale verbindingen

Aanleg fietsvoorzieningen voor de Belangrijkste lokale fietsverbindingen

Het SRE wil een bijdrage leveren aan het *completeren* van het totale regionale fietsnetwerk. Hiertoe kan, zij het in prioriteitsvolgorde na Sternet en na Regionale Fietsnet, subsidie worden verleend voor de aanleg van fietsvoorzieningen voor de Belangrijkste lokale fietsverbindingen. Het SRE subsidieert geen beheer en onderhoud.

Voor de *realisatie* van de belangrijkste lokale fietsverbindingen, die worden uitgevoerd conform de richtlijnen (CROW-uitgave 230, Ontwerpwijzer Fietsverkeer), is een subsidie beschikbaar van: 25% van de subsidiabele kosten met een maximum van € 125.000 (inclusief BTW) mits de subsidiemogelijkheid in een tender kenbaar is gemaakt en onder hierin opgenomen voorwaarden

10.3 Recreatief netwerk.

Vanuit het SRE wordt ten aanzien van Beter Bereikbaar Zuid Oost Brabant geen subsidie verstrekt voor recreatieve fietspaden. Vanuit de Reconstructie zijn wel mogelijkheden. Het SRE wil wel een bijdrage leveren aan het plannen, aanleggen en beheren van een goede toeristische infrastructuur om daardoor Zuidoost Brabant aantrekkelijker te maken als toeristische recreatieve regio. De ANWB ondersteunt projecten en initiatieven die iets kunnen betekenen voor de mobiele en recreërende mensen. Het project moet een toeristische of recreatieve karakter hebben of betrekking hebben op verkeer en vervoer en een bovenlokale uitstraling hebben.