



Geldrop-Mierlo

## Fietspadenplan Mierlo 2010

Netwerk & uitvoeringsprogramma

## **Colofon**

Afdeling : Openbare Werken  
Opgesteld door : Cluster Verkeer

datum : 4 augustus 2010  
Status : definitief

# **Fietspadenplan Mierlo 2010**

**Netwerk & uitvoeringsprogramma**

## INHOUDSOPGAVE

<b>1. INLEIDING .....</b>	<b>4</b>
1.1 AANLEIDING .....	4
1.2 DOEL .....	4
1.3 WERKWIJZE EN LEESWIJZER.....	4
<b>2. BELEID .....</b>	<b>5</b>
2.1 LANDELIJK: NOTA MOBILITEIT .....	5
2.2 REGIONAAL: REGIONAAL VERKEERS- EN VERVOERPLAN SRE.....	5
2.3 LOKAAL: VERKEERSVEILIGHEIDSPLAN EN MASTERPLAN CENTRUM .....	6
2.4 BELEIDSDOELSTELLINGEN FIETSPADENPLAN MIERLO 2010! .....	6
<b>3. FIETSNETWERK EN KWALITEITSEISEN.....</b>	<b>8</b>
3.1 INLEIDING .....	8
3.2 FIETSNETWERK.....	8
3.3 KWALITEITSEISEN .....	9
<b>4. KNELPUNTANALYSE EN OPLOSSINGSRICHTINGEN .....</b>	<b>13</b>
4.1 INLEIDING .....	13
4.2 ONTBREKENDE SCHAKELS.....	13
4.3 VERSCHIJNINGSVORM / TYPE FIETSVOORZIENING.....	14
4.4 COMFORT.....	15
4.5 PARKEREN.....	15
4.6 BEWEGWIJZERING .....	16
<b>5. PRIORITEITSTELLING .....</b>	<b>18</b>
5.1 INLEIDING .....	18
5.2 VERKEERSVEILIGHEID .....	18
5.3 REGIONALE SUBSIDIEMOGELIJKHEDEN.....	19
5.4 KOPPELING MEERJARENBEGROTING.....	19
5.5 UITVOERINGSPROGRAMMA MET PRIORITEITSTELLING.....	20



# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

---

Door het fietsen meer aantrekkelijk te maken, stimuleren we het fietsgebruik. Dat geeft veel voordelen. Hoe meer mensen de fiets voor de kortere afstanden gebruiken, hoe minder mensen gebruik maken van de auto. Dat heeft positieve effecten op de volksgezondheid en de leefomgeving en centra blijven beter bereikbaar naarmate het aandeel fiets in de totale hoeveelheid verplaatsingen toeneemt. Bovendien draagt een goed fietsnetwerk bij aan de economische ontwikkeling van voorzieningen die daarmee beter bereikbaar worden. Voorbeelden daarvan zijn de recreatievoorzieningen Gulbergen en 't Wolfsven.

Ondanks dat de fiets op een goedkope wijze de mobiliteits- en recreatiebehoeften van mensen vervult, is een hoger fietsgebruik niet vanzelfsprekend. Fietsers willen snelle, veilige en comfortabele fietsroutes, die ze makkelijk naar bestemmingen voeren. Daar aangekomen is er behoefte aan veilige stallingsmogelijkheden, zodat fietsen niet gestolen worden of in de weg staan.



Dit actieplan beschrijft hoe we het fietsen in de kern Mierlo willen stimuleren en aanpakken. Voor de kern Geldrop bestaat al een fietsplan. Het fietspadenplan Mierlo sluit hierop aan. Dat geldt voor de verbindingen, maar ook voor de eisen die we stellen aan het netwerk. Zo ontstaat een duidelijk fietsbeleid en sluitend fietsnetwerk voor de gehele gemeente, afgestemd op landelijke en regionale uitgangspunten.

## 1.2 Doel

---

*"Een uitvoeringsprogramma 2010-2020 van fietsgerichte maatregelen, die het fietsen in de kern Mierlo de komende jaren aantrekkelijker en veiliger maakt."*

## 1.3 Werkwijze en leeswijzer

---

Om de doelstelling te halen, zijn de volgende stappen uitgevoerd:

1. Beleidsinventarisatie:  
een inventarisatie van rijks-, regionaal- en bestaand gemeentelijk beleid.
2. Vaststellen fietsnetwerk en kwaliteitseisen:  
wat is het gewenste netwerk en welke kwaliteiten moet dit hebben?
3. Inventarisatie en knelpuntanalyse:  
het koppelen van het gewenste netwerk aan de bestaande situatie.
4. Uitvoeringsprogramma:  
een vertaling van knelpunten naar maatregelen en prioriteitstelling daarin.

## 2. Beleid

### 2.1 Landelijk: Nota Mobiliteit

---

#### *Cruciale rol fiets*

---

De Nota Mobiliteit gaat uit van een cruciale rol voor de fiets op korte afstanden. Voor deze afstand is de fiets namelijk een aantrekkelijk en gezond vervoermiddel. Op afstanden tot vijf kilometer is de fiets zelfs het meest gebruikte vervoermiddel en wordt eerder gekozen als alternatief voor de auto dan het openbaar vervoer.

#### *Fiets als aanvulling op andere vervoerswijzen*

---

Het Rijk staat niet voor een verandering van vervoerswijze en laat de regio's beoordelen welke vervoerswijze de bereikbaarheidsknelpunten het beste bestrijden. Uitwisselbaarheid van vervoerswijze wordt als oplossingsrichting benoemd, maar alleen wanneer ze qua reistijd met elkaar concurreren. Overstapmogelijkheden tussen auto, openbaar vervoer en fiets en verbeterde informatievoorziening aan reizigers zijn dan noodzakelijk. Veel reizigers combineren nu al verschillende vormen van openbaar vervoer of combineren openbaar vervoer met lopen, fietsen of autorijden. De (brom)fiets maakt 30% van het voortransport uit en 9% van het natransport: het hoogste aandeel van alle vervoerswijzen. Openbaar vervoer en het voor-/natransport met de (brom)fiets speelt ook in de toekomst een belangrijke rol bij het bezoeken van bovenlokale voorzieningen (voornamelijk in de steden).

#### *Typisch Nederlands*

---

Het Rijk stelt dat decentrale overheden aan zet zijn om de positie van de fiets als typisch Nederlands alternatief verder te versterken. Bijvoorbeeld door te zorgen voor een netwerk van veilige routes en parkeervoorzieningen. Het beleid moet zich echter op meer richten. Andere factoren die een rol spelen zijn bijvoorbeeld verkeersdrukte, parkeerbeleid en ruimtelijke ordening.

### 2.2 Regionaal: Regionaal Verkeers- en VervoerPlan SRE

---

Het regionaal verkeers- en vervoerbeleid, vastgelegd in het RVVP van het SRE, stelt dat het langzaam verkeersnetwerk de basis is voor verplaatsingen en bereikbaarheid. De fiets heeft daarbij een verbindende functie op de korte binnenstedelijke afstanden (2-2,5km), maar ook op middellange afstanden tussen kernen (5-7,5 km). Het stimuleren van fietsgebruik en het minimaal in standhouden van het aandeel fietsgebruik gebeurt door een stelsel van directe, veilige en comfortabele routes: het regionaal fietsnet. Bij voorkeur zijn de verbindingen van het fietsnet van uitstekende kwaliteit, maar dit is niet overall even hard nodig of mogelijk. Op routes die zwaarder worden gebruikt is een uitstekende kwaliteit het meest gewenst. Hier zijn bovendien andere bereikbaarheidsvormen dan de auto dringend nodig. Deze routes zijn benoemd tot 'sternet fiets' en de realisatie daarvan krijgt prioriteit.





Aanvullend op het RVVP is onderzoek verricht naar de fietsnetwerkkorridor Eindhoven–Helmond. Geldrop-Mierlo maakt hier deel van uit (kaart 1). Het onderzoek leidt in Mierlo niet tot wijzigingen in het regionaal fietsnetwerk.

### **2.3 Lokaal: Verkeersveiligheidsplan en Masterplan Centrum**

---

#### *Verkeersveiligheidsplan*

---

Het fietsbeleid van de voormalige gemeente Mierlo ligt vast in het Verkeersveiligheidsplan Mierlo 1999. Het plan benoemt in- en externe relaties en concludeert dat fietsverbindingen naar alle omliggende kernen aanwezig zijn. Daarbij wordt opgemerkt dat verbetering van de volgende routes nodig is:

- Eindhovens Kanaal en de Geldropseweg (reeds uitgevoerd);
- Aardborstweg (sociale veiligheid);
- Broekstraat (vermindering van het gemotoriseerd verkeer).

Het Verkeersveiligheidsplan stelt verder dat realisatie van het fietsnetwerk gekoppeld moet zijn aan de realisatie van 30km/uur zones. Zolang inrichting van deze zones uitblijft, raadt het Verkeersveiligheidsplan afzonderlijke fietsvoorzieningen aan. Na een inrichting als 30km/uur zone is menging van fietsers met overig verkeer mogelijk.

#### *Masterplan Centrum*

---

Het Masterplan centrum geeft stedenbouwkundige uitgangspunten voor herontwikkeling en beeldkwaliteit van het centrum van Mierlo. Het Masterplan noemt geen uitgangspunten voor fietsen en fietsparkeren. Toch kan een goede fietsvoorziening bijdragen aan een aantrekkelijker en beter bereikbaar centrum. Ten aanzien van de fiets zijn daarom aanvullende uitgangspunten gewenst, zonder dat dit conflicteert met het Masterplan.

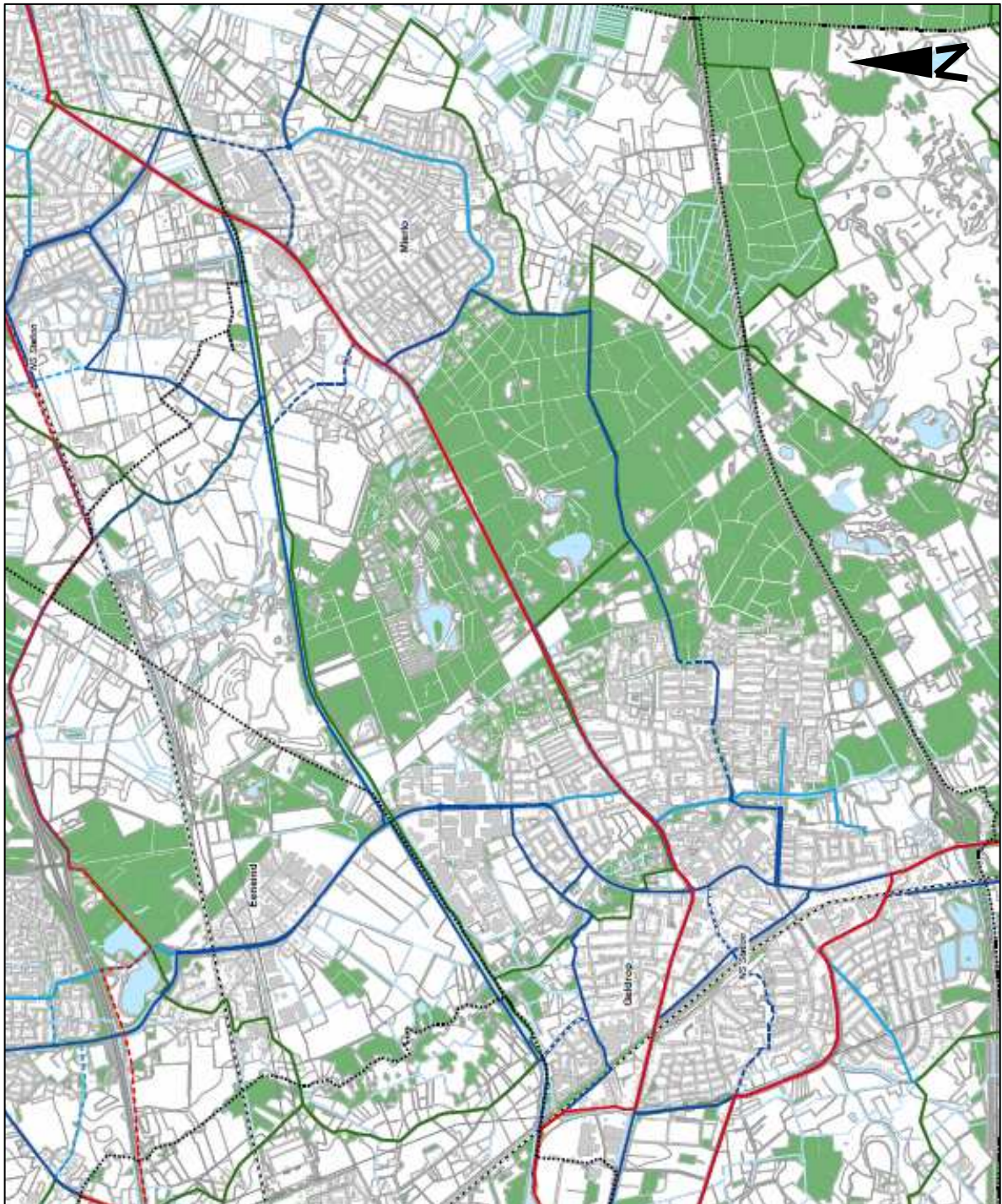
### **2.4 Beleidsdoelstellingen Fietspadenplan Mierlo 2010!**

---

Het geïnventariseerde beleid resulteert in de volgende concrete doelstellingen:

- stimuleren van het fietsgebruik, vooral op korte (2-2,5km) en middellange afstanden tussen kernen (tot 7,5 km);
- realiseren van een compleet utilitair en recreatief netwerk van (sociaal) veilige routes voor de fiets;
- realiseren van voldoende en veilige parkeervoorzieningen voor de fiets bij de belangrijkste fietsaantrekkende voorzieningen;
- de fiets stimuleren als voor/na transport voor het openbaar vervoer, door goede voorzieningen van, naar en bij de belangrijke haltes;
- qua kwaliteit en prioriteit inspelen op het regionale fietsnet, zodat maximaal gebruik wordt gemaakt van de regionale subsidiemogelijkheden;
- promoten van het fietsgebruik, inclusief kennisoverdracht en beperken van fout verkeersgedrag fietsers door intensievere handhaving.
- beheer en onderhoud van de fietsinfrastructuur op een hoog niveau;
- bijdragen aan de economische ontwikkeling van voorzieningen die door het netwerk in dit fietspadenplan beter bereikbaar worden voor fietsers.





KAART 1: NETWERKKAART SRE (juni 2008)

<b>Sternetwerk</b>	<b>Regionaal fietsnetwerk</b>	<b>Belangrijkste lokale verbindingen</b>	<b>Recreatieve fietsnetwerk</b>	<b>Bos</b>	<b>..... Gemeentegrens</b>
Gerealiseerd	Gerealiseerd	Gerealiseerd	Gerealiseerd	Bos	Spoorbaan
Nog te realiseren	Nog te realiseren	Nog te realiseren	Nog te realiseren	Bebouwing	Waterloop
	Geen voorzieningen	Geen voorzieningen		Meren, Vennen	Wenen

## 3. Fietsnetwerk en kwaliteitseisen

### 3.1 Inleiding

---

Om het fietsen aantrekkelijk te maken, moet de kwaliteit van het netwerk goed en veilig zijn. Dit hoofdstuk formuleert eisen waaraan de fietsinfrastructuur moet (gaan) voldoen. De eisen zijn verdeeld in twee categorieën:

- **Het netwerk**, wat zijn de belangrijkste fietsverbindingen en welke gradaties zijn daarin aanwezig?
- **De kwaliteit**, welke vormgeving moet de fietsinfrastructuur hebben om te voldoen aan de doelstelling?

Daarbij benadrukken we het richtinggevende karakter van dit fietspadenplan. Door nader onderzoek kan bij de uiteindelijke realisatie van verbindingen de route of verschijningsvorm afwijken van de wensen in dit hoofdstuk.

### 3.2 Fietsnetwerk

---

#### *Bestaande fietsnetwerken (kaart 2)*

---

Het regionale fietsnetwerk is een belangrijke onderlegger voor het fietsnetwerk in en rondom Mierlo. Fietsers vertrekken immers niet alleen vanuit Mierlo, maar fietsen bijvoorbeeld ook van Geldrop naar Helmond. Volgens de notitie 'Regionale Fietsnet met Sernet – aanscherping RVVP 2006-2015' (SRE, 2008) zijn er twee klassen: het regionale fietsnetwerk en het sernet:

- Het **regionale fietsnetwerk** is het stelsel van directe, veilige en comfortabel routes dat het regionale fietsaandeel minimaal in stand houdt. De Brugstraat, Industrieweg en de verbinding tussen de kernen Mierlo en Nuenen zijn de ontbrekende schakels in dit netwerk.
- Het **sernet** bestaat uit fietsroutes van bovengemiddeld belang. Dit sernet is georiënteerd op de centra van Eindhoven en Helmond. Na het gereedkomen van de herinrichting Geldropseweg is het gehele sernet in Mierlo gerealiseerd.

Kaart 1 toont ook het **recreatief fietsnetwerk**, met knooppuntenroutes van het SRE en het landelijke fietsnetwerk van de ANWB. Het recreatief netwerk bestaat uit bewegwijzerde routes. Tenslotte is het bestaande **lokale fietsnetwerk** aangegeven, afkomstig uit het GVVP Mierlo. Het lokale netwerk beperkt zich tot de gebiedsontsluitingswegen Santheuvel Oost en West.

#### *Gewenst fietsnetwerk (kaart 3)*

---

De kern Mierlo is compact. De afstand tussen voorzieningen binnen de kern bedraagt maximaal twee kilometer terwijl het wegennet fijnmazig is. Dat biedt fietsers vaak nu al directe routes tussen herkomst en bestemming. Het gewenste netwerk, aangegeven op kaart 2, optimaliseert dit. De kaart geeft ook de fietsaantrekkende voorzieningen in Mierlo en directe omgeving weer. We onderscheiden daarbij onderwijs-, sport-, recreatie- en enkele algemene voorzieningen. Het gewenste netwerk verbindt de verschillende woonbuurten met deze voorzieningen.





Het gewenste netwerk moet ook aansluiten op het regionale fietsnetwerk. Enerzijds omdat enkele verbindingen zo in aanmerking komen voor regionale subsidie, anderzijds omdat het regionale netwerk belangrijke voorzieningen ontsluit die op grotere afstand van Mierlo zijn gelegen. Dit zijn vooral centrumgebieden van aangrenzende kernen, onderwijsinstellingen, NS-stations en werkgelegenheidconcentraties. Samenvattend toont kaart 2 de gewenste verbindingen tussen herkomst en bestemming, verdeelt in drie klassen:

- **Regionaal fietsnetwerk**  
Het (bestaande en ongewijzigde) regionale fietsnetwerk en sternet voor utilitair fietsverkeer op middellange- en lange afstanden
- **Lokaal fietsnetwerk**  
Routes die het regionale netwerk vanuit het centrum en woonbuurten snel bereikbaar maken. Routes via gebiedsontsluitingswegen vullen het lokaal netwerk aan. Daar vraagt het snelheidsverschil tussen gemotoriseerd verkeer (50km/uur) en fietsers om goede fietsvoorzieningen.
- **Recreatief fietsnetwerk**  
Het netwerk voor recreatief fietsgebruik en de economische ontwikkeling voor recreatieve voorzieningen die daaraan gelegen zijn.

### 3.3 Kwaliteitseisen

---

Voor een kwalitatieve beoordeling van het fietsnetwerk stellen we eisen die verder gaan dan alleen de directheid van verbindingen. Ook de samenhang, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort van de infrastructuur zijn bepalend. De mate waarin de netwerkroutes aan deze kwaliteitseisen voldoen, bepaalt welke verbeteringen noodzakelijk zijn. De tabel op de volgende pagina geeft een overzicht van alle kwaliteitseisen. Deze zijn afgeleid van de kwaliteitseisen voor regionale fietsroutes en de landelijke CROW-richtlijnen.

#### *Verschijningsvorm*

---

Volgens de wegcategorysering maken alle straten binnen de kern Mierlo op termijn deel uit van een verblijfsgebied, uitgezonderd de Bekelaar en de ring Geldropseweg – Industrieweg – Brugstraat – Santheuvel. De daarbij passende snelheid van 30km/uur én lage verkeersintensiteiten maken afzonderlijke fietsvoorzieningen niet noodzakelijk. Dit geldt ook voor de verblijfsgebieden buiten de kom (60km/uur). Het mengen van fietsers en gemotoriseerd verkeer is op deze wegen de landelijke richtlijn. Een voorwaarde is dat de intensiteiten voor gemotoriseerd verkeer en fietsers lager zijn dan respectievelijk 4.000 motorvoertuigen en 750 fietsers per etmaal. Bij hogere intensiteiten zijn fietsstroken of solitaire fietspaden denkbaar. Deze voorzieningen bieden fietsers meer veiligheid, directheid en comfort.

Fietsstraten worden alleen aanbevolen op veel gebruikte fietsroutes. De intensiteit van het gemotoriseerd verkeer moet dan lager zijn dan de fietsintensiteit. De fietser moet dus dominant in het straatbeeld zijn.

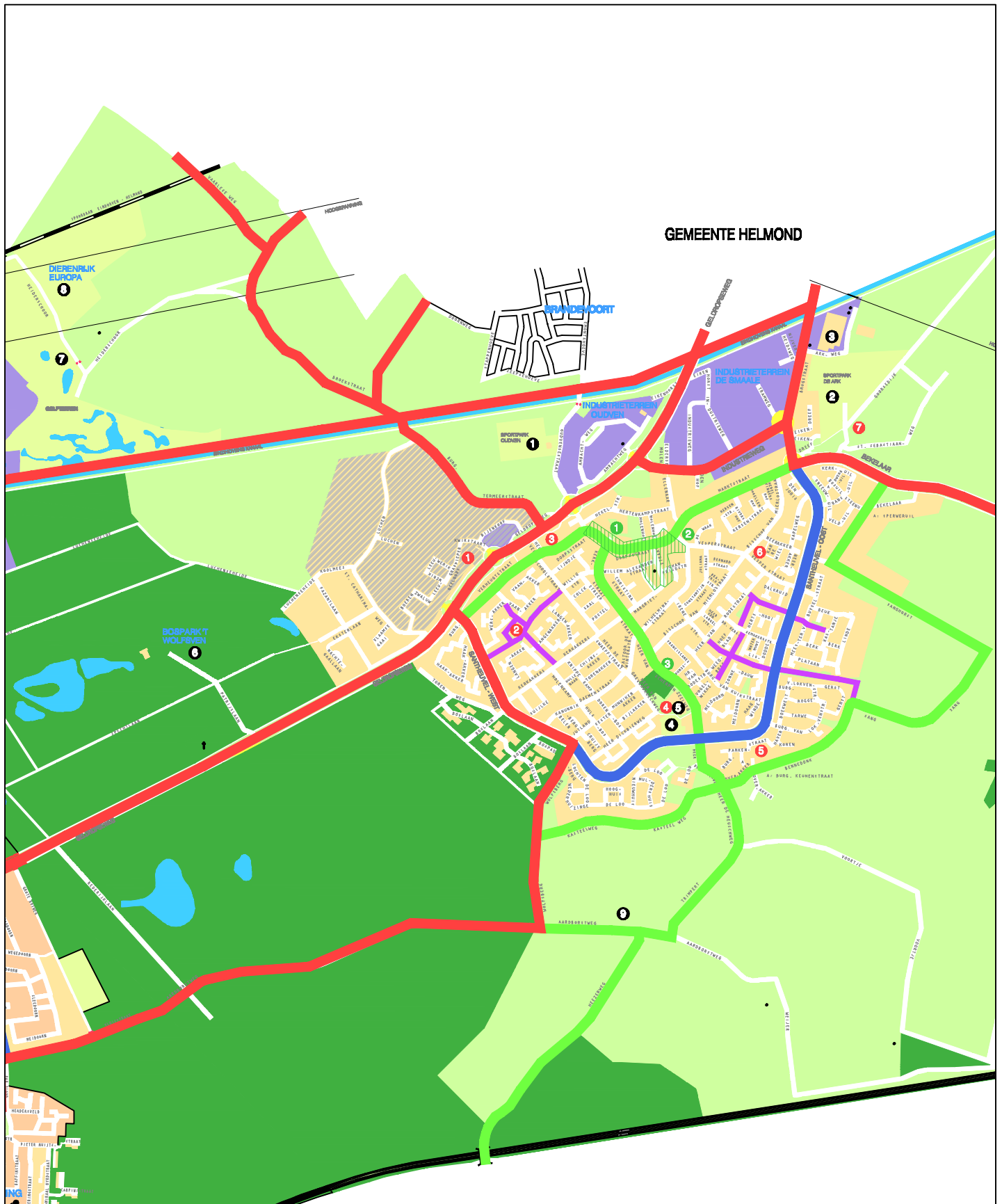
Op wegen met een (gebieds)ontsluitende functie zijn altijd specifieke voorzieningen voor fietsers vereist. Het verschil in massa en snelheid tussen fietsers en het overige verkeer maakt dit noodzakelijk.



Verschijningsvormen	Kwaliteitseisen		
	regionale routes	lokale routes	recreatieve routes
tweerichtingen fietspad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ min. 3.30m.</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ voorrang</li> <li>▪ bewegwijzering</li> <li>▪ verlichting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ min. 3.00m.</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ voorrang</li> <li>▪ n.v.t.</li> <li>▪ verlichting</li> </ul>	n.v.t.*
fietspaden beide zijdes weg	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ min. 2.25m.</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ voorrang</li> <li>▪ bewegwijzering</li> <li>▪ verlichting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ min. 2.00m.</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ voorrang</li> <li>▪ n.v.t.</li> <li>▪ verlichting</li> </ul>	n.v.t.*
solitaire fietspaden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ min. 3.30m.</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ voorrang</li> <li>▪ bewegwijzering</li> <li>▪ verlichting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ min. 3.00m.</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ voorrang</li> <li>▪ n.v.t.</li> <li>▪ verlichting</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ min. 3.00m.</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ voorrang</li> </ul>
fietsstroken	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ min 1.50m.</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ fietssymbool</li> <li>▪ voorrang</li> <li>▪ bewegwijzering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ min. 1.50</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ fietssymbool</li> <li>▪ voorrang</li> </ul>	n.v.t.*
fietsstraat	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ beperkt gemotoriseerd verkeer</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ voorrang</li> <li>▪ bewegwijzering</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ beperkt gemotoriseerd verkeer</li> <li>▪ rood asfalt</li> <li>▪ voorrang</li> </ul>	n.v.t.*
fietsers op rijbaan	n.v.t.*	n.v.t.*	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ voorrang</li> <li>▪ gelijkwaardig</li> <li>▪ snelheidsremmende maatregelen</li> </ul>

\* Indien aangegeven 'n.v.t.' betekent dit niet dat de verschijningsvorm niet voorkomt, maar dat er geen aanvullende kwaliteitseisen aan de verschijningsvorm worden gesteld.





KAART 2: BESTAAND FIETSNETWERK

**Infrastructuur**

- █ regionaal fietsnetwerk
- █ lokaal fietsnetwerk
- █ recreatief fietsnetwerk
- █ inprikker / informeel netwerk

**Voorzieningen onderwijs**

- 1 bs Luchen
- 2 bs Den Boogerd
- 3 bs St. Johannes
- 4 bs 't Schrijverke
- 5 bs St. Lucia
- 6 bs Loeswijk
- 7 opleidingscentrum bouw

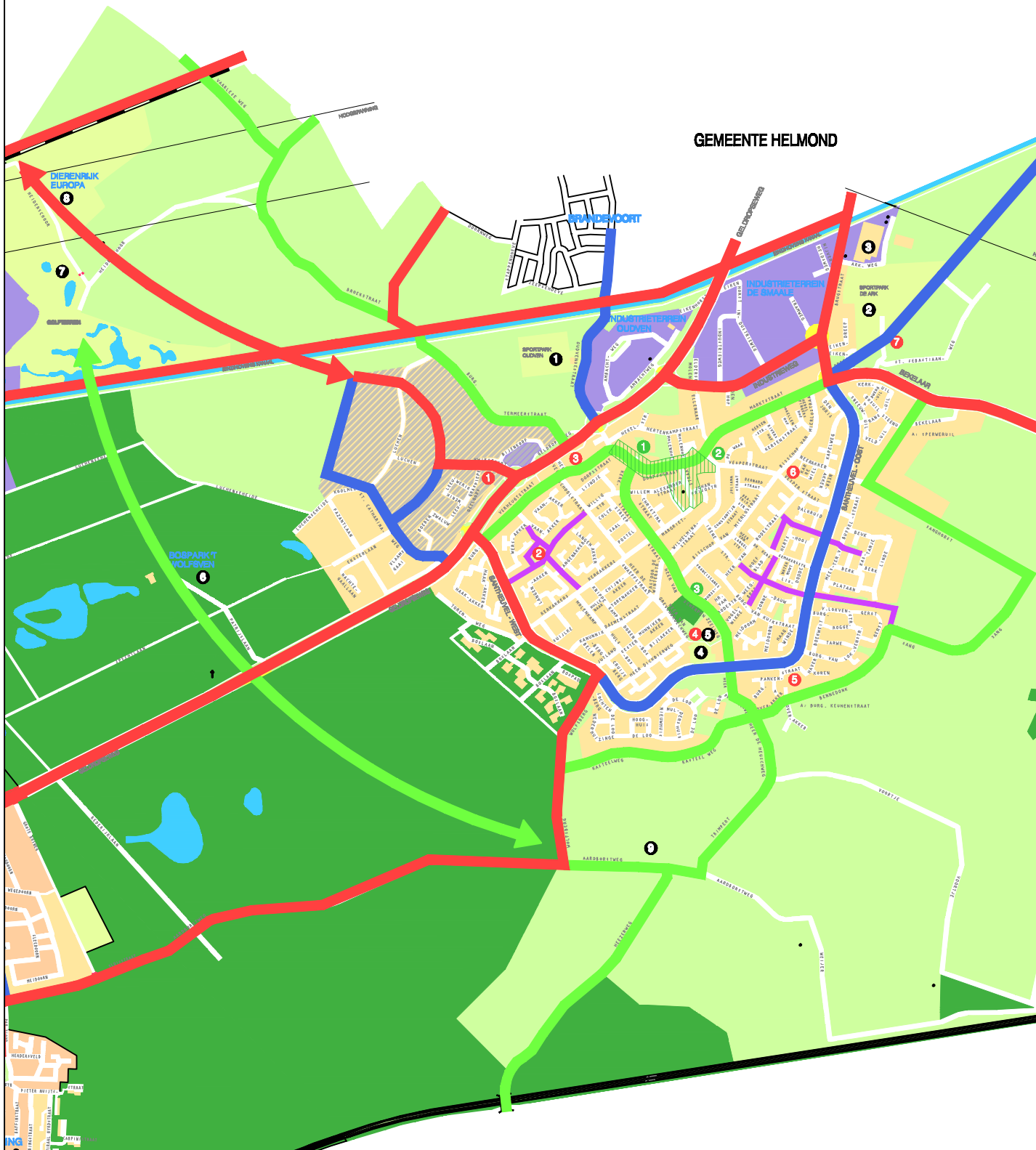
**Voorzieningen sport/recreatie**

- 1 sportpark Oudven
- 2 sportpark De Ark
- 3 Carlton active
- 4 tennispark MTV
- 5 sporthal De Weijer
- 6 't Wolfsven
- 7 golfterrein Gulbergen
- 8 Dierenrijk Europa
- 9 Aardborsthoeve

**Voorzieningen overig**

- 1 openbare bibliotheek
- 2 gemeentehuis
- 3 medisch centrum
- █ centrum

GEMEENTE HELMOND



KAART 3: TOEKOMSTIG FIETSNETWERK

Infrastructuur

- regionaal fietsnetwerk
- lokaal fietsnetwerk
- recreatief fietsnetwerk
- inprikker / informeel netwerk
- nader te bepalen route

Voorzieningen onderwijs

- 1 bs Luchen
- 2 bs Den Boogerd
- 3 bs St. Johannes
- 4 bs 't Schrijverke
- 5 bs St. Lucia
- 6 bs Loeswijk
- 7 opleidingscentrum bouw

Voorzieningen sport/recreatie

- 1 sportpark Oudven
- 2 sportpark De Ark
- 3 Carlton active
- 4 tennispark MTV
- 5 sporthal De Weijer
- 6 't Wolfsven
- 7 golfterrein Gulbergen
- 8 Dierenrijk Europa
- 9 Aardborsthoeve

Voorzieningen overig

- 1 openbare bibliotheek
- 2 gemeentehuis
- 3 medisch centrum
- centrum



## 4. Knelpuntanalyse en oplossingsrichtingen

### 4.1 Inleiding

---

Tijdens een inventarisatie zijn de kwaliteitseisen uit hoofdstuk 3 getoetst aan de huidige vormgeving van het netwerk. Voor de toets onderscheiden we: ontbrekende schakels, verschijningsvorm / type fietsvoorziening, comfort, parkeren en bewegwijzering.

### 4.2 Ontbrekende schakels

---

De fietsroute tussen de kernen Nuenen en Mierlo is in het regionaal fietsnetwerk toegekend aan de Burgemeester Termeerstraat, Broekstraat en Vaarleseweg. Ook de fietscorridorstudie Eindhoven – Helmond hanteert dit als uitgangspunt. De studie stelt tevens dat de route vormgegeven moet worden met fietsstroken in rood asfalt. In het kader van dit fietspadenplan Mierlo is de inpassing van deze maatregel beoordeeld. Fietsstroken resulteren in een te krappe rijbaan voor gemotoriseerd verkeer en conflicteren bovendien met de voorschriften voor het beschermd dorpsgezicht 'Het Broek'. Het realiseren van een alternatieve route ligt dan ook voor de hand en de ontwikkeling van de woonwijk Luchen biedt daarbij mogelijkheden.

Het stedenbouwkundig plan Luchen voorziet namelijk in de aanleg van fietsinfrastructuur langs de hoofdwegen van de wijk. Zo ontstaat een alternatieve route met vrijliggende fietspaden, parallel aan de Burgemeester Termeerstraat. Tussen Luchen en de geplande hoogwaardige fietsverbinding Eindhoven – Helmond langs de spoorlijn, is een zoeklocatie aangegeven voor een verlenging van de alternatieve route. Ter hoogte van het Eindhovens kanaal is op een nog te bepalen locatie een nieuwe fietsbrug nodig. Vanaf de brug sluit een aan te leggen solitair fietspad aan de hoogwaardige fietsverbinding. Hiervoor moeten gronden verworven worden.

De alternatieve route biedt ook mogelijkheden voor een nieuwe en directe fietsverbinding met Gulbergen en Dierenrijk. Beide voorzieningen hebben voordeel bij een betere bereikbaarheid, ook voor fietsers. De exacte toegang tot de voorzieningen komt voort uit onderzoek door de werkgroep 'Middengebied'. Dit is een lokale en regionale ambtelijke werkgroep die onder andere de bereikbaarheid van het middengebied tussen de steden Eindhoven en Helmond onderzoekt. De werkgroep gaat tevens een recreatieve fietsroute onderzoeken die Dierenrijk, Gulbergen, Wolfsven en Aardborsthoeve verbindt.

Het gewenste netwerk kent verder geen ontbrekende schakels. De overige fietsverbindingen lopen immers allemaal via bestaande infrastructuur, al is die infrastructuur soms van onvoldoende kwaliteit. De beoordeling daarvan vindt plaats in de volgende paragrafen.



### **4.3 Verschijningsvorm / type fietsvoorziening**

---

#### *Wegen met een juiste type fietsvoorziening*

---

Veel fietsverbindingen zijn nu al voorzien van een type fietsvoorziening die overeenkomt met de kwaliteitseisen in dit actieplan. Het betreft de voorzieningen aan de Geldropseweg, Bekelaar, Goorsedijk, Santheuvel Oost en -West en Wolfsberg. De kwaliteit van deze voorzieningen lichten we toe in paragraaf 4.4. Ook de verschijningsvorm op de wegen die deel uitmaken van de categorie recreatieve routes voldoet, namelijk fietsers op de rijbaan.

#### *Fietsstraten*

---

Net als in de Broekstraat en Vaarleseweg is ook in de Oudvensestraat een inrichting als fietsstraat denkbaar. In de huidige situatie is de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer immers ondergeschikt aan de intensiteit van het fietsverkeer. Met een fietsstraat ontstaat een duidelijk fietsroute van Mierlo naar Brandevoort (met meest dichtbij gelegen NS-station). In 2010 vervangt de gemeente Eindhoven de brug over het Eindhovens kanaal.

Voor Luchen start echter een onderzoek naar een derde ontsluiting van deze nieuwbouwwijk. Daarbij wordt nadrukkelijk naar de Oudvensestraat gekeken. In dat geval is de fietsintensiteit ondergeschikt aan de intensiteit van het gemotoriseerd verkeer. Een goed functionerende fietsstraat is dan niet mogelijk. De beschikbare ruimte laat enkel fietsstroken als alternatief toe. Daarmee voldoet de inrichting overigens nog steeds aan de gestelde kwaliteitseisen. Het uitvoeringsprogramma in §5.5 gaat uit van een fietsstraat, omdat de kosten hiervan hoger zijn dan van het aanbrengen van fietsstroken.

#### *Suggestiestroken*

---

Suggestiestroken hebben geen juridische status en bieden fietsers dus onvoldoende bescherming of comfort. Dit in tegenstelling tot fietsstroken. Suggestiestroken dienen alleen ter visuele versmalling van de rijbaan en geven hoogstens aan dat het overige verkeer fietsers kan verwachten. Een nadelig effect van suggestiestroken is dat ze fietsers schijnveiligheid bieden. Dit type fietsvoorziening wordt daarom niet meer toegepast. In het verleden is dit wel gebeurd op de fietsroutes Industrieweg, Brugstraat en Kerkakkers. Op de Industrieweg is de ruimte beperkt en is een opwaardering tot fietsstroken in rood asfalt het hoogst haalbare. Op de Brugstraat wordt op dit moment een herinrichting voorbereid. De Kerkakkers maakt op termijn deel uit van een verblijfsgebied. Omdat het een 30km/uur zone betreft, gaat de voorkeur uit naar menging van fietsers met het overige verkeer.

#### *onverplichte fietspaden*

---

In sommige woonbuurten zijn routes met onverplichte fietspaden gelegen, uitgevoerd in asfalt. Deze liggen in groene assen, centraal in de buurten. De paden hebben geen functie in het netwerk, omdat ze niet bijdragen aan een sluitend netwerk. Ze dienen hoogstens als 'inprikkers' in de woonbuurten. Het gebruik van onverplichte fietspaden is recreatief bedoeld, vandaar dat snor- en bromfietsen verboden zijn. Handhaving hierop is echter niet haalbaar, waardoor er in de praktijk oneigenlijk gebruik van de paden bestaat.



We stellen voor om de status van deze paden op te waarderen tot verplichte fietspaden. Zo ontstaat uniformiteit met het beleid in Geldrop. De status van het bord 'verplicht fietspad' is bij weggebruikers beter bekend dan het bord 'onverplicht fietspad'. Snorfietzers zijn dan toegestaan, bromfietsen niet.

#### **4.4 comfort**

---

De onverharde delen van de Oudvensestraat en Kasteelweg voldoen niet aan de gestelde kwaliteitseisen ten aanzien van comfort. Een asfaltverharding is eenvoudig aan te brengen en geeft fietsers de gewenste kwaliteitsverbetering. Bovendien draagt het bij aan de herkenbaarheid van de route.

Op de Santheuvel Oost en West is aanpassing van de verharding wenselijk. Deze dient bij gelegenheid in zijn geheel in rood asfalt te worden uitgevoerd, waarbij tevens de worteldruk van bomen wordt aangepakt. Worteldruk veroorzaakt ook overlast op het fietspad langs de Bekelaar. Het betreft vooral het noordelijke fietspad tussen de bebouwde komgrens en de gemeentegrens. Op het gehele traject van de Bekelaar, aan beide zijden van de rijbaan, is sprake van verzakkingen en scheurvorming.

Het tweerichtingen fietspad langs de Aardborstweg en Wolfsberg heeft een breedte van 1.50-2.00 meter en is onvoldoende voor een regionale verbinding. Of de gewenste breedte van 3.30 meter haalbaar is, moet blijken uit aanvullend onderzoek. Door de ligging in het bos gelden ook randvoorwaarden en uitgangspunten vanuit het groenbeleid, bijvoorbeeld voor verlichting.

Het fietscomfort op de Goorsedijk neemt toe door de huidige verkeerssluizen te vervangen door kruispunt- en wegvakplateaus. Dit voorkomt het afsnijden van fietsers direct na de sluisen door gemotoriseerd verkeer. Door de afstand van de markering tussen de kant verharding en de rijloper aan te passen, wordt de aanwezigheid van fietsers op de wegvakken tussen de plateaus benadrukt. Dit leidt tot een smallere rijloper en een visuele snelheidsremmer.

Waar fietsroutes gebiedsontsluitingswegen voor gemotoriseerd verkeer kruisen, moet extra aandacht uitgaan naar fietscomfort en verkeersveiligheid. Volgens de landelijke richtlijnen is voorrang voor fietsers bij voorkeur te realiseren met verkeerslichten, ongelijkvloerse kruispunten of rotondes. Verkeerslichten en ongelijkvloerse kruispunten zijn niet passend bij het schaalniveau van Mierlo. Wanneer een rotonde niet inpasbaar of wenselijk is, moet alle verkeer op de doorgaande route voorrang krijgen.

Kaart 4 toont welke routes voldoen aan alle kwaliteitseisen en op welke routes verbeteringen nodig zijn.

#### **4.5 Parkeren**

---

Uit de inventarisatie blijkt dat bij de fietsaantrekkende voorzieningen in Mierlo voldoende stallingsplaatsen aanwezig zijn. Het centrum is een uitzondering. Fietsen staan hier buiten stallingsplaatsen geparkeerd, omdat er een tekort is. De grootte van het tekort kan met een fietstelling vastgesteld worden. Verder valt de diversiteit van stallingsplaatsen in Mierlo op.



## **4.6 Bewegwijzering**

---

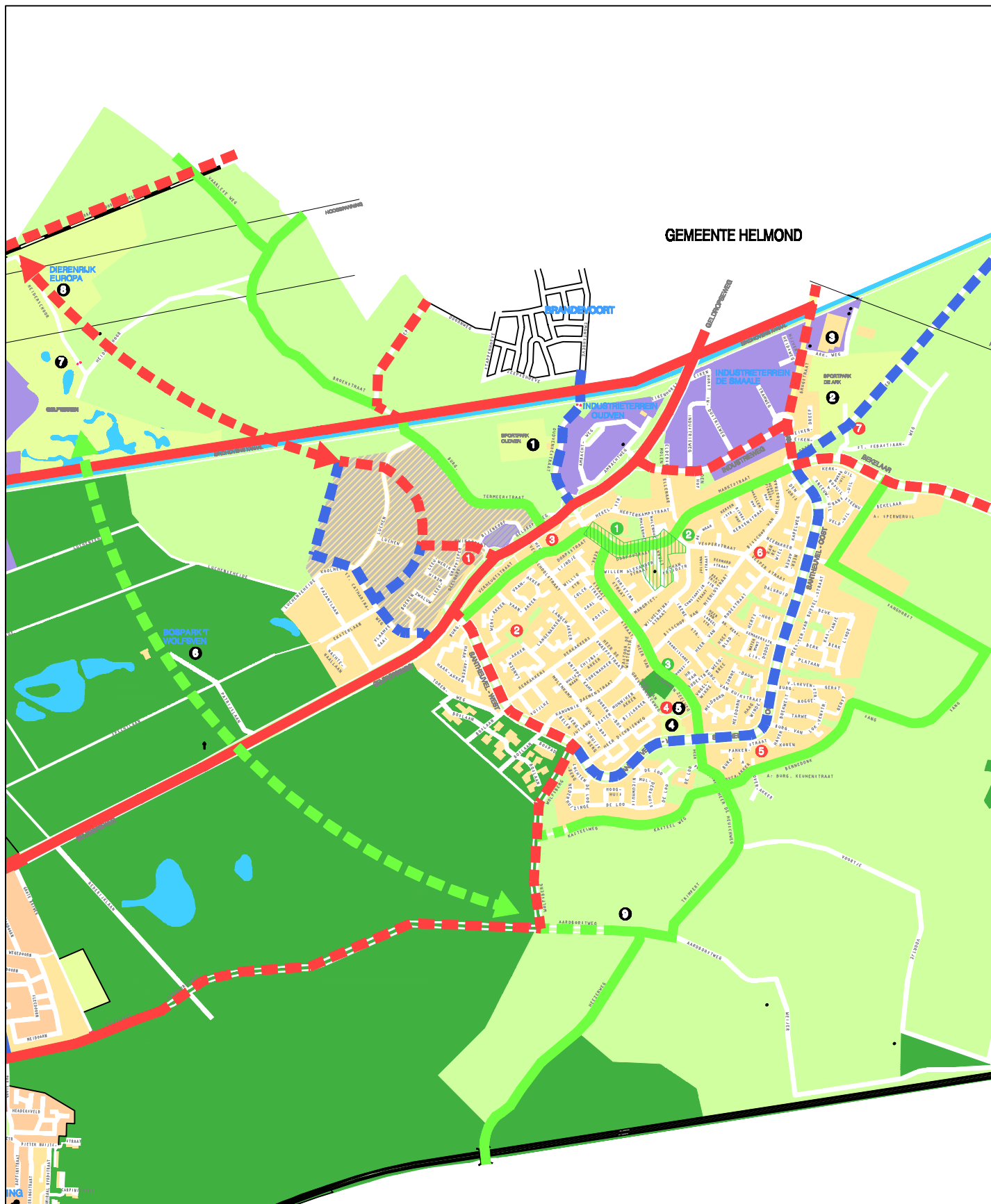
Tenslotte is de bestaande bewegwijzering voor fietsers geïnterviewd. Er zijn verschillende vormen:

- recreatieve landelijke fietsroutes (ANWB);
- recreatieve knooppuntenroutes (SRE/ANWB);
- paddestoelen (verouderd recreatief bewegwijzeringssysteem ANWB);
- bewegwijzering hoofdfietsroutes (ANWB);
- waar fietsroutes en routes voor gemotoriseerd verkeer samenvallen, geldt de ANWB-bewegwijzering voor gemotoriseerd verkeer.

De bestaande borden bewegwijzeren de lokale voorzieningen voldoende. Een uitzondering daarop is de verbinding Sluisstraat (Geldrop) – Mierlo centrum. Aanvullende ANWB bewegwijzering van hoofdfietsroutes is op meerdere locaties gewenst. Een inventarisatie van de Fietsersbond kan hiervoor als uitgangspunt worden gebruikt.







KAART 4: KOPPELING KWALITEITSEISEN

**Regionaal netwerk**

- voldoet
- - - te realiseren/verbeteren

**Lokaal netwerk**

- voldoet
- - - te realiseren/verbeteren

**Recreatief netwerk**

- voldoet
- - - te realiseren/verbeteren

**Voorzieningen onderwijs**

- 1 bs Luchen
- 2 bs Den Boogerd
- 3 bs St. Johannes
- 4 bs 't Schrijverke
- 5 bs St. Lucia
- 6 bs Loeswijk
- 7 opleidingscentrum bouw

**Voorzieningen sport/recreatie**

- 1 sportpark Oudven
- 2 sportpark De Ark
- 3 Carlton active
- 4 tennispark MTV
- 5 sporthal De Weijer
- 6 't Wolfsven
- 7 golfterrein Gulbergen
- 8 Dierenrijk
- 9 Aardborsthoeve

**Voorzieningen overig**

- 1 openbare bibliotheek
- 2 gemeentehuis
- 3 medisch centrum
- ||||| centrum

## 5. Prioriteitstelling

### 5.1 Inleiding

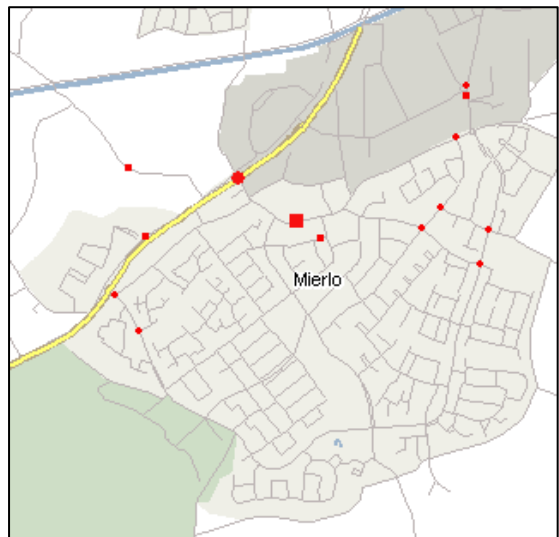
---

Om te komen tot een prioriteitstelling geven we vooraf globaal inzicht in de verkeersveiligheid ten aanzien van fietsers. Daarop volgen de regionale subsidiemogelijkheden voor fietsgerelateerde projecten en de mogelijkheden voor realisatie binnen reeds geplande projecten uit de meerjarenbegroting.

### 5.2 Verkeersveiligheid

---

In Mierlo zijn in de jaren 2004 t/m 2008 tien fietsers en zeven bromfietser geregistreerd bij letselongevallen. Onder fietsers vielen drie ziekenhuisgewonden en dat geldt ook voor bromfietzers. Daarnaast is er onder bromfietzers een dodelijk slachtoffer te betreuren. De figuur geeft de locaties van de ongevallen aan. Ongevallen op kruispunten zijn rond en op wegvakken vierkant. Hoewel het aantal ongevallen beperkt is, vallen drie locaties op:



- Dorpsstraat (drie ongevallen);
- Ronde Brugstraat-Industrieweg (twee ongevallen);
- Kruispunt P. Brantenstraat-Geldropseweg (twee ongevallen, waarvan één dodelijk).

Uit een nadere analyse blijkt dat de ongevallen in de Dorpsstraat gerelateerd zijn aan de parkeersituatie. Gebruikers bij de haakse parkeervakken komen in conflict met fietsers bij het verlaten van de vakken. Het centrumplan biedt hier op (middel)lange termijn verbetering voor. Voor de rotonde Brugstraat-Industrieweg is in 2010 een herinrichting voorzien. De herinrichting geeft fietsers meer fysieke bescherming op de rotonde en de toe- en afritten ervan. De ongevallen op het kruispunt Prelaat Brantenstraat-Geldropseweg zijn geregistreerd voor de herinrichting. Na de aanleg van een rotonde hebben geen ongevallen plaatsgevonden.

Verder enkele opvallende zaken:

- in 75% van de gevallen betreft het een ongeval met een personenauto;
- bij 40% wordt geen voorrang verleend, bij 15% geen doorgang en in 15% van de gevallen is onvoldoende rechts rijden de oorzaak.;
- 23% van de ongevallen vinden plaats tijdens duisternis;
- bij 60% van de ongevallen is de (brom)fietsers de veroorzaker.

Naast infrastructurele maatregelen richt het uitvoeringsprogramma in dit actieplan ook op mensgerichte maatregelen. Hiervoor is inzicht in risicogroepen wenselijk. De onderstaande tabel laat voor de slachtofferongevallen de verdeling naar leeftijd zien. Vooral de leeftijdscategorie 16 t/m 17 jaar en in mindere mate de categorie 12 t/m 15 jaar lijkt gebaat met mensgerichte maatregelen. Daarom is het Strabrecht College in 2008 verzocht deel te nemen aan het Brabants Verkeersveiligheids Label (BVL). Door een vol schoolprogramma blijkt dit niet mogelijk. De school staat wel open voor kortlopende acties, die bij voorkeur gecombineerd worden met geplande acties van Veilig Verkeer Nederland (VVN). Bijvoorbeeld tijdens een voorlichtingscampagne over fietsverlichting.

leeftijd	slachtoffer	%	ernstig	%
0 t/m 3 jaar	0	0%	0	0%
4 t/m 11 jaar	1	6%	1	14%
12 t/m 15 jaar	2	12%	1	14%
16 t/m 17 jaar	4	24%	0	0%
18 t/m 24 jaar	1	6%	1	14%
25 t/m 59 jaar	7	41%	3	43%
60 jaar en ouder	2	12%	1	14%

### 5.3 Regionale subsidiemogelijkheden

---

Het SRE stelt zich de kwalitatieve taak het fietsgebruik te laten toenemen. De aanpak van knelpunten is in de eerste plaats echter een lokale verantwoordelijkheid. Het SRE heeft beperkte middelen gereserveerd voor de aanpak. Een aanpak voor de optimale besteding van deze beperkte middelen moet nog worden ontwikkeld. Vooralsnog heeft de realisatie van het regionaal fietsnet, en vooral het sternet, prioriteit. Voor de realisatie en verbetering van onderdelen van het sternet fiets draagt het SRE bij met 50% subsidie met een maximum van €250.000. Voor de overige onderdelen van het regionaal fietsnet wordt 25% bijgedragen in het geval van realisatie, met vooralsnog een maximum van €125.000.

De tabel in paragraaf 5.5 geeft aan welke maatregelen uit dit fietspadenplan in aanmerking komen voor regionale subsidie.

### 5.4 Koppeling meerjarenbegroting

---

Het uitvoeringsprogramma in paragraaf 5.5 koppelt het maatregelenpakket aan de meerjarenbegroting. Het ligt voor de hand om aan maatregelen die passen binnen reeds geplande projecten een hogere prioriteit toe te kennen.



## 5.5 Uitvoeringsprogramma met prioriteitstelling

Infrastructurele maatregelen				
prioriteit	locatie	maatregel	raming	subsidie
1 (2010)	OV-haltes	stallingsmogelijkheden combineren met toegankelijk maken van OV-haltes	€ 20.000 <sup>1</sup>	ja
2 (2010)	Centrum	uitvoeren fietsparkeeronderzoek en gewenste capaciteit opnemen in Masterplan centrum	€ 2.000 <sup>2</sup>	n.v.t.
3 (2010+)	Attractiepunten	toepassen kentallen fietsparkeren bij realiseren nieuwe attractiepunten	n.v.t.	n.v.t.
4 (2010)	Kasteelweg	open verharding bij aansluiting Aardborstweg vervangen door asfalt	€ 16.500 <sup>4</sup>	nee
5 (2011)	Oudvensestraat	open verharding bij brug Eindhoven Kanaal vervangen door asfalt	€ 12.500 <sup>4</sup>	nee
6 (2011)	Brugstraat	fietsvoorzieningen in rood asfalt meenemen met herinrichting	€ 190.000 <sup>3</sup>	ja
7 (2011)	Recreatieve en regionale fietsverbinding middengebied	Onderzoek recreatieve (Gulbergen – Wolfsven – Aardborsthoeve) en regionale verbinding (Mierlo – Nuenen) door werkgroep 'middengebied'	n.v.t.	n.v.t.
8 (2011)	Industrieweg	binnen geplande herinrichting de suggestiestroken vervangen door fietsstroken in rood asfalt	€ 60.000 <sup>3</sup>	ja
9 (2011)	Diverse locaties	plaatsen ANWB bewegwijzering voor fietsroutes	€ 5.000 <sup>5</sup>	nee
10 (2012+)	Regionale fietsroute Mierlo – Luchen – Nuenen	uitvoering geplande fietsvoorzieningen	€ 300.000 <sup>6</sup>	ja
11 (2013)	Onverplichte fietspaden	status onverplicht fietspad wijzigen in verplicht fietspad, toepassen juiste type fietssluisen, aanbrengen inritblokken bij beëindiging fietspaden	€ 10.000 <sup>7</sup>	Nee
12 (2013)	Bekelaar	opwaardering / groot onderhoud fietspaden	€ 380.000	Ja
13 (2014)	Aardborstweg – Wolfsberg	verbreding van tweerichtingen fietspad	€ 400.000	Ja
14 (>2015)	Santheuvel Oost	tegelerharding vervangen door (rood) asfalt	€ 400.000	Nee
15 (>2015)	Santheuvel West	tegelerharding vervangen door (rood) asfalt	€ 440.000	ja
16 (>2015)	Oudvensestraat	herinrichting uitvoeren als fietsstraat (alternatief is fietsstroken)	€ 40.000	Nee
17 (>2015)	Goorsedijk	Verkeerssluisen vervangen door plateaus (wegvakmarkering aanpassen bij onderhoudswerkzaamheden)	€ 20.000	Nee
Mensgerichte maatregelen				
prioriteit	maatregel		raming	subsidie
1 (2010+)	Voorlichting Strabrecht College	programma afstemmen op actieprogramma VVN	€ 2.000	ja





Voor prioriteit 1 t/m 11 is dekking gevonden binnen bestaande budgetten. De noten in de kolom 'raming' (zie tabel) komen overeen met de volgende budgetten:

- 1 post toegankelijke haltevoorzieningen;
- 2 post centrumplan Mierlo;
- 3 geplande herinrichtingen, respectievelijk Brugstraat en Industrieweg;
- 4 post onderhoud wegen;
- 5 post bewegwijzering;
- 6 grondbedrijf, woonrijpmaken Luchen (Betreft kosten voor het fietspad in Luchen. De kosten voor grondverwerving en aanleg van het fietspad aan de noordzijde van het kanaal, alsmede de kosten voor een fietsbrug moeten blijken uit aanvullend onderzoek);
- 7 post kleine verkeersknelpunten.

De afdeling Openbare Werken is voornemens de prioriteiten 12 t/m 17 op te nemen in het activiteitenplan. Jaarlijks bij de begrotingsbehandeling ten aanzien van die projecten heeft de gemeenteraad de mogelijkheid om een integrale afweging te maken met betrekking tot de prioritering.

