

# Fietsplan Heeze-Leende

*Definitief concept*



Datum: April 2016  
Projectnr: 2015-014  
Opdrachtgever: Michiel Tromp (gemeente Heeze-Leende)  
Opstellers: Bart Christiaens (Tibs)  
Koen van Neerven (& Verkeersadvies)



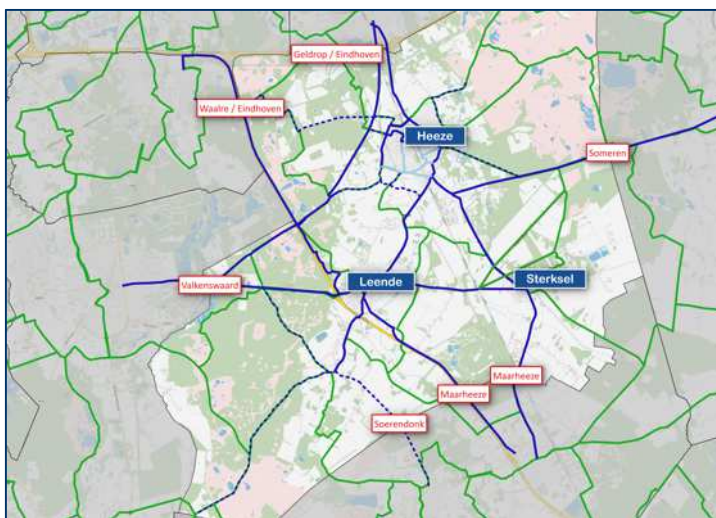
# Inhoud

Hoofdstuk 1:	Inleiding	5
Hoofdstuk 2:	Beleidskaders en fietsambities	7
	2.1 Belangrijkste beleidskaders	7
	2.2 Visie en uitgangspunten fietsbeleid gemeente Heeze-Leende	10
	2.3 Doelstellingen fietsbeleid gemeente Heeze-Leende	12
	2.4 Doelstellingen fietsnetwerk	13
	2.5 Doelstellingen recreatie en toerisme	15
Hoofdstuk 3:	Fietsnetwerk gemeente Heeze-Leende	17
	3.1 Gemeentelijk fietsnetwerk	17
	3.2 Wensprofielen	20
Hoofdstuk 4:	Infrastructurele maatregelen	22
Hoofdstuk 5:	Niet-infra maatregelen fietsstimulering en verkeersveiligheid	25
Hoofdstuk 6:	Fasering uitvoering maatregelen	27
Bijlage 1:	Fietsnetwerk Heeze-Leende	
Bijlage 2:	Fietsnetwerk inclusief voorzieningen	
Bijlage 3:	Kaarten gladheidsbestrijding	
Bijlage 4:	Overzicht knelpunten	
Bijlage 5:	Overzicht mogelijke maatregelen	



# Inleiding

Het huidige gemeentelijk fietspadenplan stamt uit 2009, in het coalitieakkoord 2014-2018 is afgesproken dit plan te actualiseren. Daarnaast wil de gemeente Heeze-Leende een fietsplan waarin richting wordt gegeven aan de gemeentelijke financiën voor de komende jaren. Dit fietsplan geeft hiervoor handvatten.



## Leeswijzer

In dit fietsplan worden in hoofdstuk 2 de beleidskaders geschetst en fietsambities voor de gemeente Heeze-Leende verwoord. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het gemeentelijke fietsnetwerk beschreven. In het kader van dit fietsplan zijn landelijke eisen voor fietsnetwerken op maat gemaakt voor de situatie in de gemeente Heeze-Leende. Het Heeze-Leendes fietsnetwerk is vervolgens op straat bekeken. Op basis daarvan is een groslijst aan mogelijke infrastructurele maatregelen opgesteld, deze zijn weergegeven in diverse kaarten in hoofdstuk 4. Om het fietsgebruik en de verkeersveiligheid te bevorderen zijn naast infrastructurele maatregelen ook niet-infrastructurele maatregelen zoals op het gebied van educatie, stimulering, verkeersveiligheidsacties en handhaving nodig. De mogelijkheden hiervoor zijn opgenomen in hoofdstuk 5. In het laatste hoofdstuk wordt een voorzet gegaan voor hoe de mogelijke maatregelen de komende jaren geprioriteerd kunnen worden.

Dit gemeentelijke fietsplan is opgesteld in samenwerking met wethouder Van der Rijt – Van der Kruis en een ambtelijke groep bestaande uit:

- Michiel Tromp                      Verkeer
- Jan Corstens                        Beheer en vastgoed
- Esther van Sambeek              Toerisme en recreatie
- Michiel Hendriks                  Milieu
- Rob Peeters                         Projecten
- Liesbeth Ponsen                  Projecten
- Ron Lavrijsen                      Projecten

Verder is bij het opstellen van het fietsplan de Verkeerscommissie van de gemeente Heeze-Leende betrokken geweest en is het plan op hoofdlijnen aan inwoners, belangengroepen en gemeenteraadsleden voorgelegd tijdens een informatiemarkt.



# Beleidskaders en fietsambities

In dit beleidshoofdstuk staan kaders, ambities en uitgangspunten / doelstellingen voor de komende 10 tot 15 jaar om het fietsgebruik in de gemeente Heeze-Leende te faciliteren en te verbeteren.

## 2.1 Belangrijkste beleidskaders

### Landelijk beleid en trends

In 2012 is de Nota Mobiliteit vervangen door de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR). De SVIR bevat de visie van het Rijk op het gebied van mobiliteit, bereikbaarheid, ruimte, milieu en leefbaarheid. Centraal daarin staat dat er meer taken naar provincies en gemeenten gaan. Betreffende de fiets blijven de onderstaande twee essentiële onderdelen van de Nota Mobiliteit (gewijzigd) van kracht:

- Alle overheden stimuleren het lopen en het gebruik van de fiets als hoofdvervoermiddel en als schakel in de ketenverplaatsing van deur tot deur. Decentrale overheden en waterschappen doen dit onder meer door te zorgen voor:
  - een fietsnetwerk dat voldoet aan de verkeerskundige hoofdeisen samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort. T.b.v. de realisatie worden in PVVP's en het gemeentelijk beleid doelen voor 2020 opgenomen.
  - parkeervoorzieningen voor fietsers die op het gebied van kwaliteit, kwantiteit en locatie voldoen aan de vraag.
- Alle beheerders van wegen, spoorwegen en vaarwegen hebben bij de aanleg en aanpassing van infrastructuur (mede)verantwoordelijkheid voor het zo veel mogelijk in stand houden en verbeteren van kruisende routes voor fiets- en wandelverkeer.

Daarnaast stelt de SVIR dat de fiets een belangrijke rol speelt in het beter benutten van het woon-werkverkeer binnen stedelijke regio's en het verbeteren van het voor- en natransport. Daarbij gaat het ook om elektrische fietsen, scooters en andere voertuigen zoals Segway's. De twee belangrijkste 'onderdelen' in de SVIR zijn:

- De verantwoordelijkheid voor het fietsbeleid en de aanleg van bijbehorende infrastructuur ligt bij de decentrale overheden. Hierbij hoort ook het realiseren van goede verbindingen tussen woon- en werkgebieden ('fietsnelwegen') om de spitsreiziger de mogelijkheid te bieden de fiets te kiezen.
- Ter bevordering van het treingebruik blijft het Rijk ook in de toekomst, op basis van cofinanciering, investeren in de uitbreiding van het aantal fietsenstallingen bij stations.

### Veiligheid

In 2008 heeft het Rijk samen met provincies, stadsregio's, gemeenten en waterschappen het Strategisch Plan Verkeersveiligheid 2008-2020 vastgesteld. In 2012 bleek dat de doelstelling voor het aantal ernstig verkeersgewonden in 2020 waarschijnlijk niet gehaald wordt zonder aanvullende maatregelen. Daarom zijn in 2012 (extra) acties afgesproken en opgenomen in de Beleidsimpuls Verkeersveiligheid. De beleidsimpuls richt zich vooral op twee doelgroepen waarvan de verkeersveiligheid zich ongunstig ontwikkelt: fietsers en ouderen.

Verder zijn er in de landelijke Modelaanpak fietsveiligheid maatregelen, met name gericht op eenzijdige fietsongevallen, naar voren gekomen die de fietsveiligheid kunnen verbeteren zoals kantmarkering, verwijderen van paaltjes, gladheidsbestrijding en educatieve maatregelen bijvoorbeeld onder senioren.

### Landelijke trends in fietsgebruik

In 2015 constateerde het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid dat er 9% meer gefietst wordt dan in 2004, waarbij de E-bike (die niet langer het domein is van recreërende ouderen) een grote rol speelt. Het aandeel fiets neemt vooral in de stad / stedelijke gebieden toe, terwijl op het platteland het aandeel fiets met 9% daalde.



### Provinciaal en regionaal

Voorheen was voor de gemeente Heeze-Leende vooral de fietsvisie van het Samenwerkingsverband Eindhoven (SRE) van belang. Per 1 april 2015 zijn de mobiliteitstaken van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven overgegaan naar de provincie Noord-Brabant die haar taken op het gebied van fiets uitvoert via de Metropoolregio Eindhoven (MRE). Het fietsbeleid van de provincie Noord-Brabant is daarmee leidend en wordt via de regionale fietsvisie en het regionaal uitvoeringsprogramma (RUP) gestimuleerd.

De fietsnetwerkaart vanuit het voormalige SRE is opgenomen in het fietsnetwerk van de provincie Noord-Brabant. Het provinciale netwerk is in 2015 geactualiseerd maar de regio Zuidoost Brabant is daarbij nog niet meegenomen.

De MRE gaat in de eerste helft van 2016 een fietsvisie en criteria voor het regionaal uitvoeringsprogramma (RUP) opstellen en in de 2<sup>e</sup> helft van 2016 kunnen fietsprojecten aangedragen worden voor het RUP.

Provincie Noord-Brabant stimuleert samen met partners, waaronder de MRE en de Brabantse gemeenten, het fietsgebruik in Brabant. Doel is om in 2020 dé fietsprovincie van Nederland te zijn met een aandeel fiets van 28-30% van alle verplaatsingen in de provincie. Door het fietsgebruik te stimuleren kan een bijdrage geleverd worden aan de verbetering van de bereikbaarheid (van met name stedelijke kerngebieden), leefbaarheid en gezondheid. Daarbij wordt ingezet op comfort en gemak (o.a. fietsnetwerk en stallingen/OV-fiets bij stations), verleiden tot meer fietsgebruik (met name onder forenzen en scholieren) en samenwerking tussen (overheids)partijen en communicatie/promotie.

Het thema utilitair fietsen is de laatste jaren verbreed. Naast forenzen en scholieren worden ook grote fietsstromen naar grote recreatieve bestemmingen als utilitair fietsen beschouwd. Voor de gemeente Heeze-Leende gaat het daarbij (wat betreft de MRE en de provincie Noord-Brabant) om de natuurpoorten Strabrechtse Heide en de Achelse Kluis.

Aan gemeenten wordt gevraagd om knelpunten in het fietsnetwerk kwalitatief op te lossen, waarbij minder dan in het verleden onderscheid is tussen utilitair en recreatief fietsen. Belangrijk is wel dat aan hoogwaardige kwaliteitscriteria wordt voldaan (anders zijn er geen subsidiemogelijkheden).

Verder streeft de provincie in het kader van ketenmobiliteit bij ieder treinstation naar voldoende fietsparkeerplaatsen en huurfietsen (OV-fietsen).

Daarnaast stimuleert de provincie het woon-werkfietsen via het programma B-riders, wordt geëxperimenteerd met fietsstimulering, hebben de Brabantse fietspartners de website 'Ons Brabant fietst' gelanceerd en wordt via het Brabants Verkeersveiligheidslabel (BVL) bij basisscholen gewerkt aan gedragsbeïnvloeding (o.a. fietsstimulering en fietsveiligheid).

Op het gebied van recreatief fietsen heeft de provincie Noord-Brabant nog geen vastgesteld beleid, wel past het stimuleren van recreatief fietsen in het provinciale streven om fietsprovincie nummer 1 van Nederland te worden.

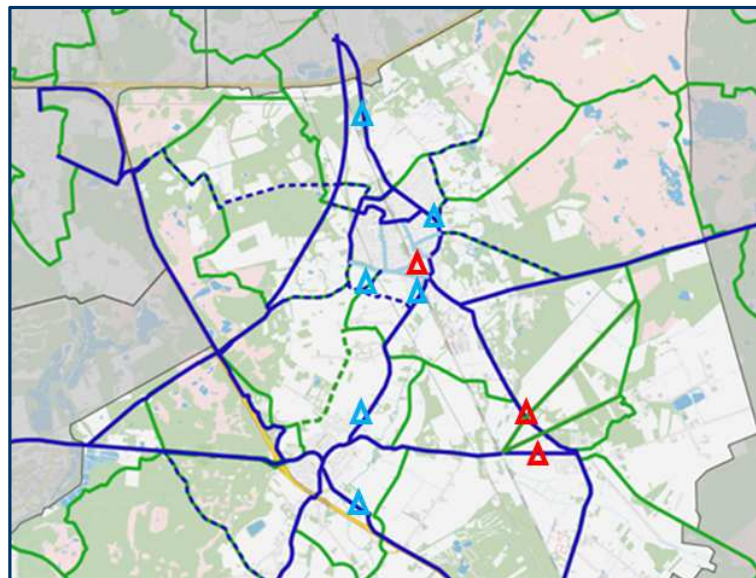






### Fietsongevallen

In de periode 2011-2015 zijn er 10 ongevallen geregistreerd waarbij een of meerdere fietsers betrokken waren. Er zijn in deze periode 3 ongevallen met fietsers geregistreerd waarvan 2 met een ernstig slachtoffer. Bij sommige ongevallen is alleen betrokkenheid (gedrag) schade of slechts lichte verwondingen, doordat deze ongevallen niet of nauwelijks gemeld worden, is er geen beeld van het totaal aantal fietsongevallen.



Aantal fietsongevallen per locatie in Heeze-Leende (2011-2015)

**Blackspots** (Locaties waar in een periode tussen drie en vijf jaar tien ongevallen (of vijf vergelijkbare ongevallen) zijn gebeurd)

Er zijn geen blackspots voor fietsers.

### Leeftijden

t/m 15	2
16 t/m 24	2
25 t/m 59	3
60 en ouder	2

De 2 ernstige slachtoffers komen uit de kwetsbare leeftijdsgroepen 12 t/m 15 jaar en 60 jaar en ouder.

### Relevant beleid gemeente Heeze-Leende

Het lokale fietsbeleid wordt, inclusief voorzet voor een uitvoeringsprogramma/faseringsplan, op basis van het voorliggende fietsplan in de 1<sup>e</sup> helft van 2016 vastgesteld.

In dit plan worden wat betreft de fiets ook bestaand(e) gemeentelijk beleid en plannen meegenomen:

- Coalitieakkoord 2014-2018 waarin de actualisatie van het fietsplan staat opgenomen in het kader van het stimuleren van fietsgebruik en het bevorderen van verkeersveiligheid en waarbij de mogelijkheden van een uniforme uitstraling van fietspaden moet worden bekeken, waarbij veiligheid en comfort leidend zijn hetgeen ook stimulerend werkt voor recreatief fietsen. Concreet worden een aantal maatregelen benoemd op het fietstracé Leenderstrijp-Valkenswaard (Strijperpad), tussen Leende en Sterksel en borging van onderhoud van fietspaden in het onderhoudsprogramma wegen. Fietsverbeteringen moeten wel passen in de visie dat de gemeente Heeze-Leende een groene, leefbare en aantrekkelijke gemeente moet blijven met een dorps en eigen karakter. Verder past fietsen in andere genoemde thema's zoals duurzaamheid, regiosamenwerking, leefbaarheid, recreatie & toerisme en het actief houden van senioren.
- Uitvoeringsprogramma Infrastructuur 2016-2017
- Fietsplan 2009 waarin het fietsnetwerk van de gemeente Heeze-Leende met daaraan eisen en maatregelen gekoppeld is vastgesteld.
- Lokale Aanpak Veilig Fietsen (2014) met daarin een uitgebreide inventarisatie van knelpunten o.b.v. input van de Fietsersbond, VVN en ongevalleengegevens.
- Structuurvisie Heeze-Leende 2030 (ruimtelijk beleid) en beleid op andere beleidsterreinen zoals duurzaamheid en milieu, recreatie/toerisme, economie, woningbouw, sociaal-maatschappelijk, WMO (wet maatschappelijke ondersteuning) en lokaal gezondheidsbeleid.

## 2.2 Visie en uitgangspunten voor het fietsbeleid van de gemeente Heeze-Leende

### Visie

De gemeente Heeze-Leende wil het fietsgebruik passend bij een landelijke, groene, leefbare, aantrekkelijke, dorpse en recreatief ingestelde gemeente door een mix van infrastructurele maatregelen en niet-infrastructurele maatregelen faciliteren en stimuleren. Belangrijk daarbij is dat de dorpen en voorzieningen in haar gemeente per fiets via een kwalitatief goed fietsnetwerk bereikbaar zijn en het fietsen naar werk, school en recreatieve bestemmingen/recreatief fietsen op een veilige manier mogelijk is. Daarbij dient de economische potentie van de fietser verder te worden benut en draagt fietsen bij aan doelstellingen ten aanzien van duurzaamheid/milieu, vitaliteit/gezondheid en natuur/landschap.

Het fietsbeleid kan daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan het realiseren van de visie van de Structuurvisie Heeze-Leende 2030: "Heeze-Leende is in 2030 nog steeds een groene gemeente waar het aantrekkelijk is om te wonen, werken en recreëren. De gemeente richt zich hiermee met name op kenniswerk, recreatie en toerisme en cultuur."

### Uitgangspunten voor fietsbeleid

De gemeente Heeze-Leende heeft een relatief laag fietsgebruik (20% van alle verplaatsingen tot 7,5 kilometer wordt met de fiets gedaan, provinciaal is dit 34% en landelijk 35%) maar er worden gemiddeld grotere afstanden dan landelijk afgelegd (3,7 kilometer per persoon per dag ten opzichte van 2,9 landelijk).

Het lage fietsgebruik kan verklaard worden vanuit het feit dat de gemeente Heeze-Leende een landelijke gemeente is met een gemiddeld relatief hoog inkomen en een relatief hoog autobezit. Verder zijn de afstanden tussen kernen redelijk groot, moeten voor woon-school (middelbaar) verplaatsingen (van/naar kernen buiten de gemeente) en voor woon-werk verplaatsingen





relatief grote afstanden afgelegd worden en wordt door forenzen en scholieren ook met de trein gereisd. Daarnaast wordt er in de gemeente Heeze-Leende (hogere gemiddelde leeftijd inwoners) veel recreatief gefietst (waarbij de afstanden langer zijn dan voor andere motieven). Nieuwe bewoners (vaak kenniswerkers die in de groene periferie van de stad Eindhoven willen wonen) zijn waarschijnlijk meer dan de huidige inwoners van de gemeente Heeze-Leende te stimuleren om de fiets of E-bike te gebruiken.

De gemeente Heeze-Leende heeft een uitgebreid fietsnetwerk dat een actualisatie op netwerk- en maatregelniveau behoeft. Aanpassingen in het fietsnetwerk en (prioriteiten in) maatregelen moeten realistisch zijn en passen bij het daadwerkelijke fietsgebruik van scholieren, woon-werkfietsers (vooral binnen de gemeente en naar Eindhoven, bron: CBS), recreanten en dagelijkse fietsers. Op een aantal routes kan het verschil in inrichting vervagen tussen utilitaire fietsroutes (tussen kernen, woon-werk, woon-school) en recreatieve routes.

Het fietsplan sluit aan op (beleids)documenten als het Coalitieakkoord 2014-2018, Fietsplan 2009, Lokale Aanpak Veilig Fietsen, Structuurvisie Heeze-Leende 2030 en beleid op andere beleidsterreinen zoals duurzaamheid en milieu, recreatie/toerisme, economie, woningbouw, sociaal-maatschappelijk, WMO (wet maatschappelijke ondersteuning) en lokaal gezondheidsbeleid.

Het fietsplan inclusief het fietsnetwerk, infrastructurele en niet-infrastructurele maatregelen houdt rekening met:

- Diverse soorten fietsers: forenzen, scholieren, ouderen, toeristische fietsers, wielrenners en sociaal-recreatieve fietsers, met speciale aandacht voor toegankelijkheid van scootmobielen en risicogroepen in het kader van verkeersveiligheid zoals kinderen van 0 tot 16 jaar (school-omgevingen en schoolroutes) en senioren.
- Het landelijke, groene en dorpse karakter van de gemeente Heeze-Leende waar het aantrekkelijk is om te wonen, werken en recreëren.
- De inwoners van Heeze-Leende (relatief hoog inkomen, hogere gemiddelde leeftijd inwoners)
- Aandachtspunten zoals gezondheid (overgewicht) en welzijn (eenzaamheid) in relatie tot grote sociale cohesie).
- De bijdrage van fietsers aan de lokale economie en doelstellingen ten aanzien van duurzaamheid/milieu, vitaliteit/gezondheid en natuur/landschap.
- Kansen voor optimalisaties binnen andere gemeentelijke beleidsprogramma's en bij ruimtelijke ontwikkelingen zoals De Bulders en verkeerskundige ontwikkelingen en plannen, bijvoorbeeld om doorgaand (vracht)autoverkeer door de kernen weren.
- Kansen voor optimalisaties van fietsinfrastructuur op grondeigendom van andere partijen zoals Brabants Landschap, Staatsbosbeheer, Waterschap De Dommel, Prorail en Brabant Water. Dit mag in principe niet belemmerend zijn om de gewenste verbeteringen uit te voeren.
- Kansen voor cofinanciering van de provincie Noord-Brabant, terreinbeheerders en private partijen zoals de Rabobank (programma 'Samen vitaal') en uit de toeristisch-recreatieve sector.
- Kansen voor samenwerking met partners zoals de Metropoolregio Eindhoven (MRE), regiogemeenten, de Fietsersbond, VVN, politie, de participatieraad, VVV, ouderenbonden, dorpsraden en andere belangenvertegenwoordigers.
- Fietsendiefstal: Volgens het CBS zijn er in 2012 in de gemeente Heeze-Leende 65 fietsen als gestolen geregistreerd. In 2009 werden nog 130 fietsen als gestolen geregistreerd. Ter vergelijking: in de gemeenten Cranendonk, Someren en Valkenwaard werden in 2013 respectievelijk 80, 65 en 220 gestolen fietsen geregistreerd.
- Landelijke (autonome) ontwikkelingen zoals de toename van recreatief fietsen, toename E-bikegebruik waardoor senioren langer en zelfstandiger blijven fietsen en de afstanden die worden gefietst in het woon-werkverkeer toenemen, etc.

## 2.3 Doelstellingen fietsbeleid gemeente Heeze-Leende

### Hoofddoelstellingen

Het fietsgebruik (meer, langer, veiliger en comfortabeler) in de gemeente Heeze-Leende te faciliteren en te stimuleren door het bestaand fietsnetwerk kwalitatief te verbeteren, waar nodig uit te breiden en een aantal gerichte niet-infrastructurele oftewel mensgerichte maatregelen te nemen. Meer over het fietsnetwerk is terug te vinden in paragraaf 2.4.

Het voor recreatieve fietsers aantrekkelijk maken om langer in de gemeente Heeze-Leende te verblijven waardoor de toeristisch-recreatieve sector economisch kan blijven groeien. Meer hierover is terug te vinden in paragraaf 2.5

### Overige doelstellingen

Door het verbeteren van fietsvoorzieningen en stimuleren van het fietsen naar werk, school en recreatieve bestemmingen/recreatief fietsen en dagelijkse bestemmingen (visite, sport, cultuur, winkel) bij te dragen aan:

- Het versterken van de identiteit van de gemeente Heeze-Leende.
- Het verbeteren van de gunstige ligging ten opzichte van Eindhoven.
- Het verbeteren van het verblijfsklimaat in de centra van Heeze, Leende en Sterksel.
- Het verbeteren van een gezonde leefstijl met meer beweging onder de inwoners van de gemeente Heeze-Leende en daarmee met de vermindering van o.a. eenzaamheid, en overgewicht en een toename van zelfstandige verkeersdeelname.
- Het bijdragen aan de verbetering van het klimaat en milieu.
- Het opdoen van ervaring in het verkeer door kinderen en leren omgaan met nieuwe (e)-bikes voor senioren.

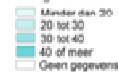
Bij ruimtelijke en/of verkeerskundige ontwikkelingen en ontwikkelingen op het gebied van natuur en landschap en recreatie en toerisme de fiets meenemen en waar mogelijk het belang van de fiets voorop stellen. Daarbij gaat het om zaken als kwalitatief goede en veilige fietsroutes en zaken rondom fietsparkeren die er voor zorgen dat de fiets een logische keuze wordt voor het maken van een verplaatsing.

Wat betreft fietsparkeren is het doel om voldoende en kwalitatief goede fietsparkeer-voorzieningen en eventueel aanvullende voorzieningen voor diverse typen fietsen te bieden bij winkelvoorzieningen, horecaondernemers (oplaadpunten E-bikes, fietsservicepunten), OV-haltes en andere publieksaantrekkelijke voorzieningen.

### Overige doelstellingen:

- Het voorkomen van ernstige ongevallen met fietsers. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar:
  - Jongere fietsers (educatie, veilige schoolroutes, fietsen in groepen, geen gebruik telefoon, deugdelijke fietsen inclusief verlichting en het opdoen van fietservaring)
  - Oudere fietsers (veilig en langer fietsgebruik, samen fietsen en educatie)
  - Veilige inrichting van fietspaden bij gevaarlijke kruispunten, wegvakken, menging met gemotoriseerd verkeer, schoolomgevingen, gladheidbestrijding
  - Handhaving gericht op fietsendiefstal, verkeersonveilige situaties en doelgroepen.
- Het terugdringen van fietsendiefstal.

Gerogistreerde diefstallen per duizend inwoners naar gemeente, 2013



Bron: CBS





## 2.4 Doelstellingen fietsnetwerk

**De gemeente Heeze-Leende wil op haar fietsnetwerk zoveel mogelijk voldoen aan de uitgangspunten die landelijk worden gesteld aan een goed fietsnetwerk (CROW-publicatie 230 'Ontwerpwijzer fietsverkeer'\*). Het betreft uitgangspunten ten aanzien van samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.**

### Samenhang:

- Alle kernen, natuurpoorten en belangrijke dagelijkse en toeristisch/recreatieve voorzieningen in de gemeente Heeze-Leende worden door het fietsnetwerk ontsloten en liggen op maximaal 150 meter van het fietsnetwerk.
- Op belangrijke keuzepunten met het utilitaire hoofdfietsnetwerk staan fietswegwijzers (zie foto hiernaast).

### Directheid :

- De omrijdfactor op het utilitair hoofdfietsnetwerk dient zo minimaal mogelijk te zijn.
- Prioriteit wordt gegeven aan directe woon-werkroutes naar bestemmingen in de gemeente en naar Eindhoven, routes van middelbare scholieren en toeristisch/recreatieve fietsroutes naar natuurpoorten.
- Er wordt gestreefd naar een ongehinderde afwikkeling op het utilitaire hoofdfietsnetwerk door in te zetten op:
  - het vermijden van scherpe bochten;
  - het vermijden van onnodige bochten in wegvakken;
  - het minimaliseren van kruispunten waar fietsers voorrang moeten verlenen;
  - het minimaliseren van de stopkans en / of wachttijden.
- Op het utilitaire hoofdfietsnetwerk is een ontwerpsnelheid van 30 km/uur het uitgangspunt. Op het overige hoofdnetwerk en het secundaire en/of recreatieve netwerk wordt een ontwerpsnelheid van 20 km/uur aangehouden.

### Aantrekkelijkheid:

- Het zo aantrekkelijk mogelijk inpassen van de fietsinfrastructuur in de (natuurlijke) omgeving en de openbare ruimte rondom de fietsroutes goed onderhouden.
- Vrijliggende fietspaden of fiets(suggestie)stroken met voldoende breedte.
- Zoveel mogelijk voorkomen van verkeershinder van overig verkeer.
- Verbeteren toegankelijkheid van de knooppunt-informatieborden, waardoor overlast op de fietspaden en / of rijbaan voorkomen wordt.
- Voldoen aan de eisen ten aanzien van sociale veiligheid:
  - De verlichting van de fietsroutes moeten passend zijn bij de functie van de route en de omgeving. In natuurgebieden wordt gestreefd naar natuurvriendelijke verlichting.
  - Fietsroutes door drukke gebieden waardoor er toezicht is vanuit de omgeving en in het buitengebied vrij zicht op de omgeving.
- Het verbeteren van de aantrekkelijkheid van de fietsnetwerk door realisatie bomen, struiken en poelen door particulieren (in het kader van de subsidieregeling 'groen-blauwe diensten').

\* in de loop van 2016 brengt de CROW een nieuwe versie van de 'Ontwerpwijzer fietsverkeer uit, deze is dan leidend voor wat betreft de eisen aan een goed fietsnetwerk.

### Veiligheid:

- Aandacht voor de risicogroepen zoals benoemd in de Lokale Aanpak Veilig Fietsen: kinderen (0-4 jaar, 4-12 jaar, 12-16 jaar) en ouderen (60+)
- Aandacht voor thema's benoemd in Lokale Aanpak Veilig Fietsen: gevaarlijke kruispunten, wegvakken, menging met snelverkeer, schoolomgevingen, gladheid, fietsen in groepen, zichtbaarheid / verlichting, gebruik van MP3-spelers en telefoons op de fiets.
- Daarnaast is voldoende aandacht nodig voor herkenbare wegcategorieën, uniforme verkeerssituaties en zaken als hinderlijke paaltjes en hekjes, ruime boogstralen, veilige oversteken en voorkomen van oneffenheden in wegdek en wegganten.
- Bij (toekomstige) inrichting van fietspaden wordt rekening houden met de geldende CROW-eisen (voor zover ruimtelijk inpasbaar) en de toegenomen snelheidsverschillen op het fietspad door de opkomst van de E-bike (vooral het geval bij 50-plussers) en groei van het aantal recreatieve wielrenners. Hierdoor zijn ook op recreatieve fietspaden bredere fietspaden nodig.
- Voorkomen dat fietsroutes gebruikt worden door brommobielen (wettelijk bromfietsers, in principe op hoofdrijbaan en moeten de regels voor een auto volgen en mogen dus niet op fietspaden).
- Op utilitaire hoofd fietsroutes buiten de bebouwde kom zijn overal fietsvoorzieningen. Binnen de bebouwde kom is dat afhankelijk van de functie van de weg, intensiteiten gemotoriseerde verkeer en wegbreedte.
- De verlichting van de fietsroutes moeten passend zijn bij de functie van de route en de (natuurlijke en gebouwde) omgeving. Op utilitaire hoofd routes waar geen verlichting mogelijk is kan in de toekomst kantmarkering aan beide zijden van de fietsvoorziening aangebracht worden.
- Handhaving gericht op verkeersonveilige situaties en doelgroepen.

### Comfort:

- Het gehele fietsnetwerk bestaat zoveel mogelijk uit comfortabele verharding, idealiter asfalt. Bij veel boomopdruk is beton een alternatief. In Natura 2000-gebieden, op locaties waar de gemeente geen grondeigenaar is en waar belangrijke kabels en leidingen onder de grond liggen, wordt passend bij de situatie gezocht naar het maximaal behaalbare comfort voor fietsers.
- Voorkomen van steile hellingen en beperken stopkansen bij VRI's (indien dit niet mogelijk is moeten wachttijden geminimaliseerd worden).
- Zoveel mogelijk voorkomen van verkeershinder door overig verkeer.
- Op utilitaire hoofd fietsroutes een voldoende breedte zodat twee fietsers naast elkaar kunnen fietsen en inhalen mogelijk is.
- Voorkomen van te krappe bochten.
- Kwalitatief goede en voldoende fietsparkeervoorzieningen dichtbij de ingangen van voorzieningen. Bij OV-haltes moet de fietsparkeervoorzieningen passend zijn bij de vraag.

### **Beheer en onderhoud : verhogen onderhoudsniveau**

- Op dit moment hanteert de gemeente voor zijn fietsvoorzieningen het CROW-onderhoudsniveau basis. Voor het utilitaire fietsnetwerk wordt in het nieuwe onderhoudsplan (op termijn en indien financieel haalbaar) gestreefd naar onderhoudsniveau B.
- De utilitaire hoofd fietsroutes worden indien mogelijk bij sneeuw en vorst geveegd en/of gestrooid (in natuurgebieden wordt niet gestrooid). Bij bladoverlast worden bladeren van de utilitaire hoofd fietsroutes en/of specifieke overlastlocaties verwijderd.
- Voorkomen van plasvorming op fietsroutes, te lage berm (bermhoogte even hoog als fietspad), overgroei berm over fietspaden waardoor de beschikbare ruimte beperkt wordt en vuil (afkomstig van bomen, stuiken, bermen maar ook van honden, paarden, landbouwverkeer en/of overig verkeer) op fietsroutes.
- Periodieke check op comfort van het fietsnetwerk (jaarlijkse wegininspectie op schadebeelden).



## 2.5 Doelstellingen recreatie en toerisme

De belangrijkste doelstelling op dit gebied is het voor recreatieve fietsers aantrekkelijk maken om langer in de gemeente Heeze-Leende te verblijven waardoor de toeristisch-recreatieve sector economisch kan blijven groeien.

In de gemeente Heeze-Leende wordt zowel door bewoners als bezoekers veel recreatief gefietst. Het recreatief fietsen zal naar verwachting verder toenemen door zaken als een vergrijzende bevolking, economisch herstel en de ontwikkeling van de E-bike. Door realisatie van de natuurpoorten Strabrechtse Heide en Achelse Kluis en het daarop aansluiten van het recreatieve (knooppunten)fietsnetwerk, heeft de gemeente Heeze-Leende de economische potentie van het recreatief fietsen in de afgelopen jaren vergroot. Maar ook de kernen Heeze, Leende, Sterksel en buurtschap Leenderstrip en de natuurgebieden de Grootte Heide, Heezenbosch, Leenderbos en de Pan zijn belangrijke recreatieve trekkers. Verder is bekend dat de gemeente Heeze-Leende minimaal 134.000 overnachtingen per jaar heeft, ruim 2,7 miljoen dagrecreanten trekt (fietsen, wandelen, e.d.) en dat er per jaar 35 miljoen euro wordt besteed in de vrijetijdsector (grotendeels horeca en detailhandel).  
*Bron: Monitor economische betekenis vrijetijdsector Zuidoost-Brabant*

Het economisch belang van recreatief en toeristische fietsen door bezoekers en bewoners kan verder vergoot worden door te stimuleren dat fietsers langer verblijven in de gemeente Heeze-Leende, in de kernen en in de horeca in de natuur-/buitengebieden van de gemeente. Enerzijds gaat het daarbij om het fietsnetwerk op kwalitatief goed niveau te hebben maar anderzijds gaat het ook om voorzieningen en arrangementen (in samenwerking met de markt/ondernemers) op te zetten gericht op natuurpoorten, kernen en (horeca)ondernemers.

### **Landelijk onderzoek economisch belang van recreatief en toeristisch fietsen**

Op jaarbasis wordt ruim € 450 miljoen besteed aan recreatief fietsen; € 201 miljoen aan binnenlandse fietsvakanties (2012) en € 251 miljoen tijdens fietsdagtochten (2013). Fietsers gaven in een jaar tijd € 165 miljoen uit aan consumpties tijdens dagtochten. Dit is 66% van de totale bestedingen tijdens fietsdagtochten. Gemiddeld wordt € 1,27 per persoon per fietsdagtocht uitgegeven. Tijdens een fietsvakantie gaven Nederlanders gemiddeld 27 euro per persoon per dag uit, dit is 12% meer dan tijdens een gemiddelde binnenlandse vakantie (24 euro). (gemeten in de periode april-september 2012).  
*Bron: Bovag-RAI 2015 /CBS/ GfK R&T Benelux B.V., 2012/2013, Bron: NBTC-NIPO - CVTO 2012/2013 & CVO april-september 2009-2012*







# Fietsnetwerk gemeente Heeze-Leende

In dit hoofdstuk zijn de netwerken en de bijbehorende wensprofielen om het fietsgebruik in de gemeente Heeze-Leende te faciliteren en te verbeteren beschreven.

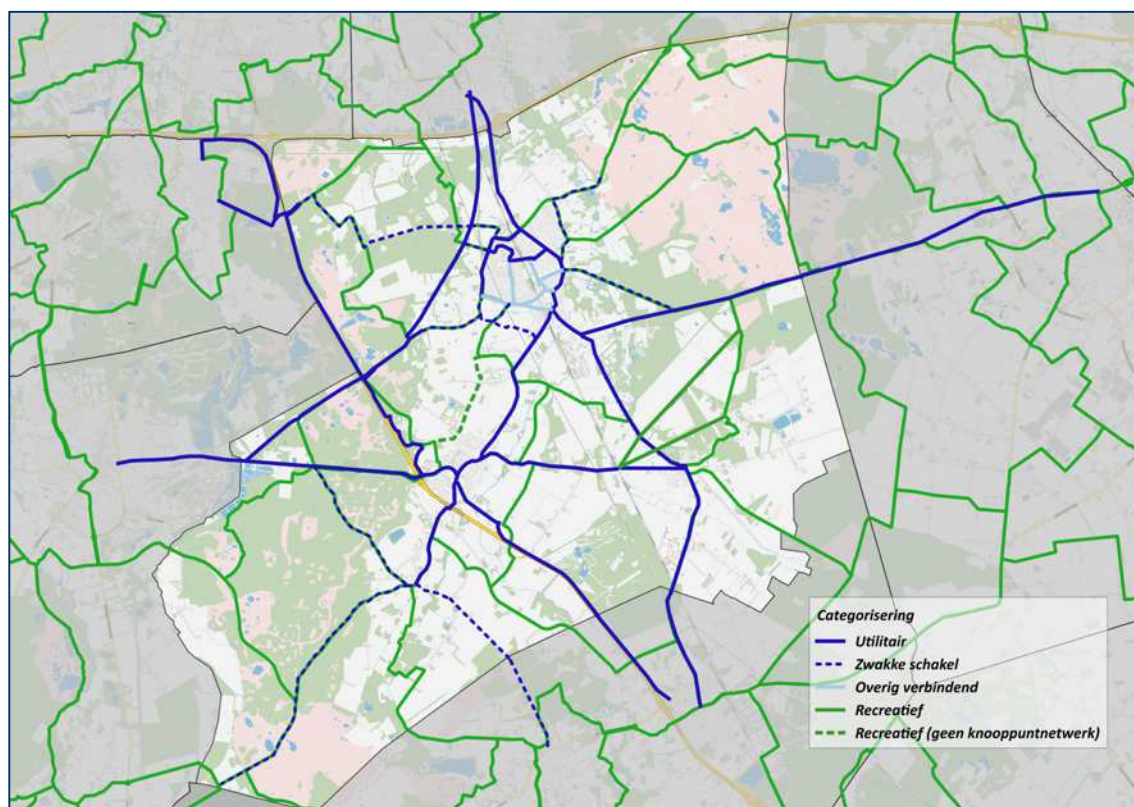
## 3.1 Gemeentelijke fietsnetwerk

De gemeente Heeze-Leende wil dat de dorpen en voorzieningen in haar gemeente per fiets goed bereikbaar zijn. Op bijna alle straten kan gefietst worden, echter een goed werkend fietsnetwerk bestaat uit fietsroutes waarop al veel gefietst wordt en/of waar het je wilt dat mensen fietsen. Voor een goed werkend fietsnetwerk dat zowel aantrekkelijk is voor utilitaire (bijv. woon-werk en woon-school) fietsers als voor recreatieve fietsers, wordt het netwerk onderverdeeld in de volgende drie type fietsroutes:

**Utilitaire hoofdroutes:** de belangrijkste verbindende routes tussen de kernen in de gemeente Heeze-Leende en de omliggende kernen. Deze routes zijn met name gericht op het verwerken van grotere stromen forenzen, scholieren en fietsers naar de dorpskernen en de natuurpoorten.

**Lokale routes:** overige verbindende fietsroutes tussen woonwijken en voorzieningen in de kern in Heeze. Deze routes hebben daarmee een belangrijke feederfunctie voor het utilitair hoofdnetwerk.

**Secundaire en/of recreatieve routes:** aantrekkelijke en rustige recreatieve fietsroutes. Dit netwerk heeft een beperkte functie voor het utilitaire fietsverkeer.



Fietsnetwerk gemeente Heeze-Leende

De diverse type routes verschillen in specifieke eisen ten aanzien van profiel, vormgeving, verharding e.d. De eisen zijn in de volgende paragraaf uitgewerkt in enkele gewenste verschijningsvormen.



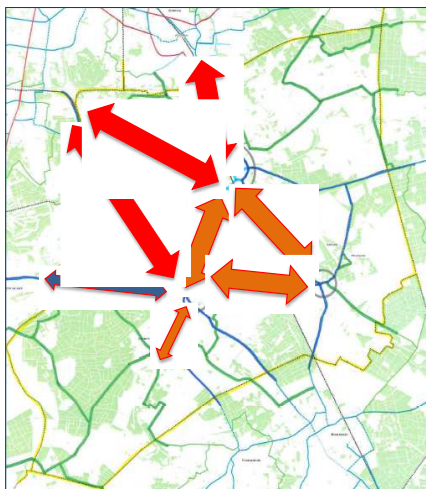
- Sternetwerk
- Regionaal fietsnetwerk
- Belangrijkste lokale verbindingen
- Recreatieve fietsnetwerk
- Gemeentegrens
- Korngrens (indicatief)

Het bovenstaande fietsnetwerk uit het fietspadenplan 2009 is de basis voor het nieuwe gemeentelijke fietsnetwerk van Heeze-Leende. Voor het bepalen van het nieuwe fietsnetwerk is allereerst gekeken naar de relaties van/naar Heeze-Leende voor woon-werk, woon-school en recreatie. Door middel van de onderstaande kaarten zijn deze relaties in beeld gebracht.

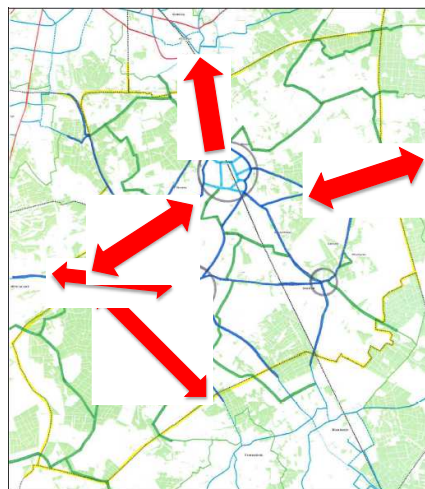
**Woon-werk:** de belangrijkste woon-werk relaties (bron CBS) liggen binnen de gemeente Heeze-Leende en van/naar Eindhoven (bijv. High-Tech Campus). Daarna volgen werkbestemmingen in de gemeente Geldrop-Mierlo en de gemeente Valkenswaard. Slechts een kleine groep mensen werkt in de gemeente Cranendonck

**Woon-school:** in Heeze-Leende staat geen middelbare school. Leerlingen gaan naar Geldrop, Valkenswaard en Someren naar school.

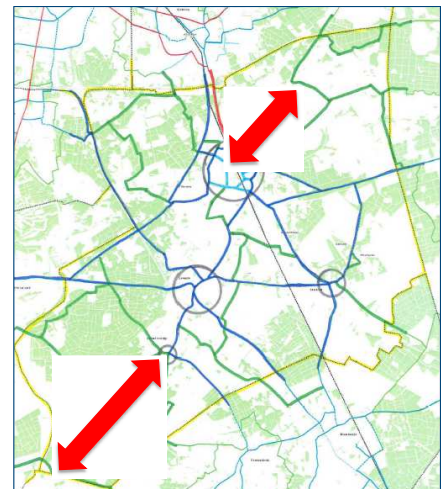
**Recreatie:** door het MRE is aangegeven dat verbindingen met de recreatieve bestemmingen Strabrechtse heide en de Achelse Kluis uit kunnen maken van het hoofd fietsnetwerk.



Woon-werk



Woon-school

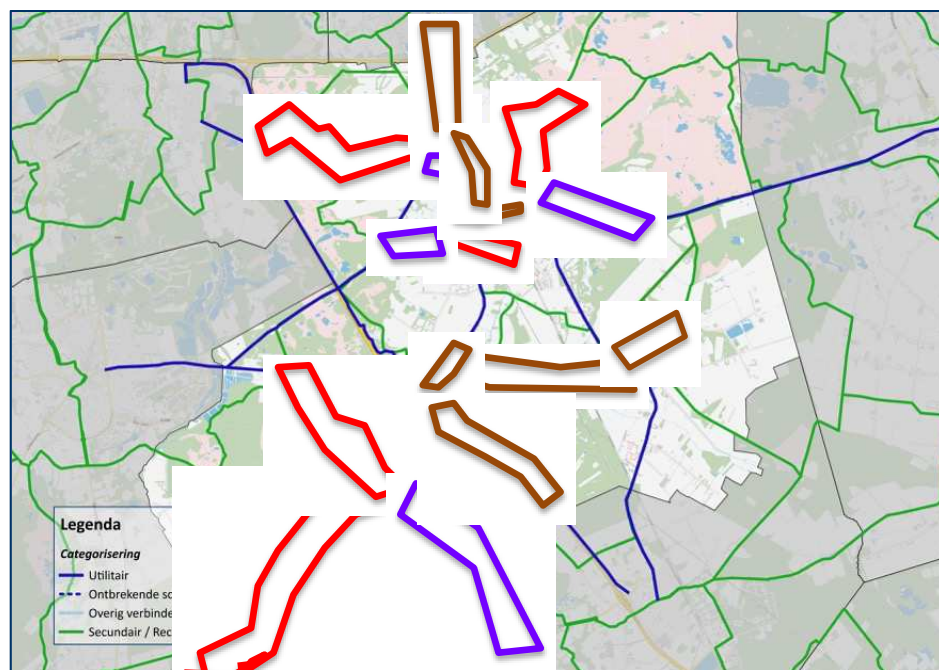


Recreatie



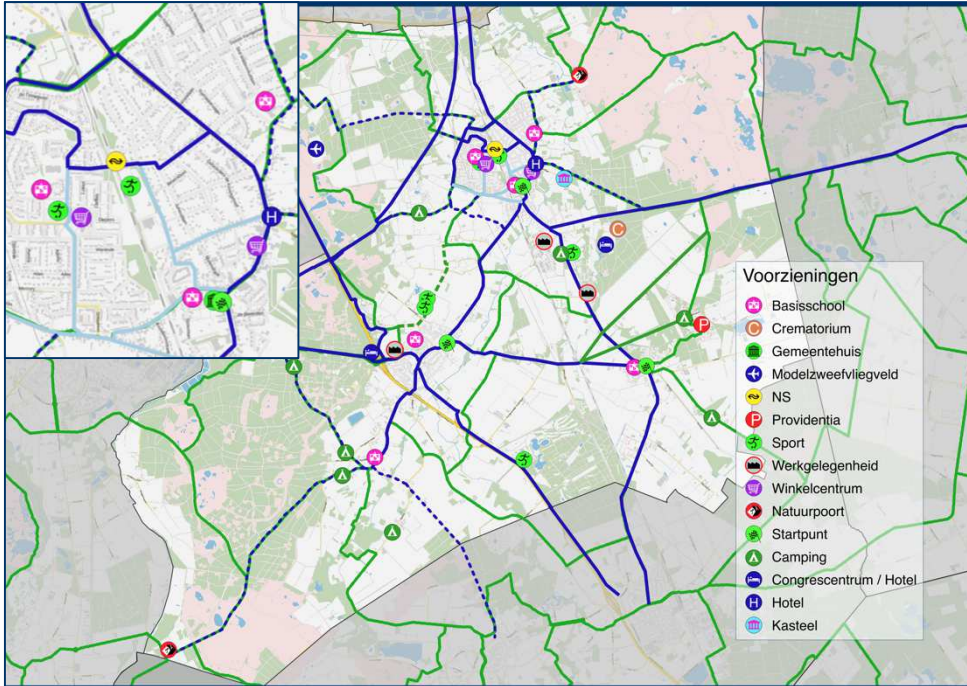
Op basis van de relaties zoals beschreven op de vorige pagina is gekeken in hoeverre het oude fietsnetwerk voldeed en waar verbindingen toegevoegd moeten worden. In onderstaande kaart is aangegeven welke aanpassingen er in het fietsnetwerk gedaan zijn.

- In **rood** zijn de belangrijkste ontbrekende schakels gemarkeerd. Dit zijn zowel woon-werk, woon-school als recreatieve relaties;
- In **paars** zijn de zwakke schakels aangemerkt. Deze schakels waren al onderdeel van het oude fietsnetwerk echter de kwaliteit van deze fietsverbindingen laat nog te wensen over;
- In **bruin** zijn de overige verbindingen met aandachtspunten aangemerkt. De huidige staat van deze schakels is echter acceptabel en/of de verbindingen hebben een minder sterke potentie en daarmee de maatregelen hebben een lagere prioriteit.



*Relatie voorzieningen met het fietsnetwerk*

Alle kernen en belangrijke voorzieningen in Heeze-Leende worden ontsloten door middel van het fietsnetwerk.



*Voorzieningen op het fietsnetwerk in gemeente Heeze-Leende en in Heeze*

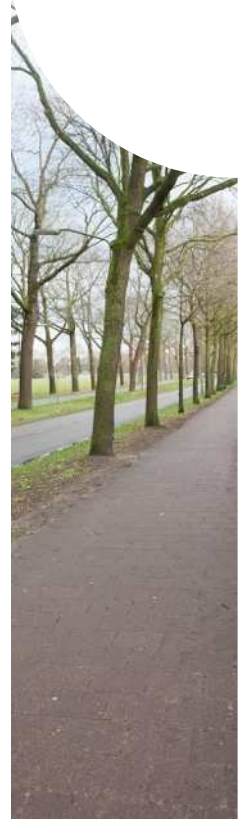
Het fietsnetwerk sluit aan op fietsnetwerken van omliggende gemeenten. Voor een grotere versie van de bovenstaande kaart zie bijlage 2.

**3.2 Verschijningsvormen fietsnetwerken**

Het fietsnetwerk van de gemeente Heeze-Leende is onderverdeeld in drie categorieën. Elke categorie zoals beschreven in paragraaf 3.1 heeft zijn eigen type infrastructuur met specifieke eisen ten aanzien van comfort, aantrekkelijkheid, veiligheid en onderhoud.

Het netwerk van fietsinfrastructuur is belangrijk. Daarnaast moet, om het fietsen daadwerkelijk aantrekkelijk te maken, de kwaliteit van de fietsvoorzieningen comfortabel, aantrekkelijk en veilig zijn. Het gaat dan om de kwaliteit bij aanleg van nieuwe én goed beheer en onderhoud van bestaande fietsvoorzieningen. In een aantal gewenste verschijningsvormen is aan de hand van concrete ontwerp-eisen beschreven hoe in de gemeente Heeze-Leende een ‘kwalitatief goed, aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk’ eruit kan zien.

De eisen voor de utilitaire hoofdroutes liggen hoger dan voor het lokale fietsnetwerk in Heeze en de secundaire / recreatieve fietsroutes. De onderstaande verschijningsvormen geven een leidraad voor de gemeente Heeze-Leende bij toekomstige werkzaamheden aan het fietsnetwerk. Nieuwe routes (ontbrekende- / zwakke schakels) worden overeenkomstig onderstaande uitgangspunten ontworpen. Bestaande routes worden - indien deze niet voldoen - op termijn aangepast.



### Utilitaire hoofdroutes

Deze routes zijn de belangrijkste en naar verwachting drukste fietsroutes van de gemeente.

#### *Buiten bebouwde kom:*

- Voor gebiedsontsluitingswegen, met een maximum snelheid van 80 km/u zijn vrijliggende fietspaden het uitgangspunt.
- Erftoegangswegen, met een maximum snelheid van 60km/u hebben bij voorkeur fietsstroken. Fietssuggestiestroken zijn een alternatief maar niet subsidiabel vanuit de provincie. Vooral nog wil de gemeente de fiets(suggestie)stroken zwart houden. Indien het financieel haalbaar is om binnen enkele jaren alle fiets(suggestie)stroken uit te voeren in rood asfalt verdient dit de voorkeur. Indien dit niet mogelijk is dan is het in verband met de uniformiteit van het netwerk beter dit niet te doen.
- Er wordt gestreefd naar een onderhoudsniveau B.

#### *Binnen bebouwde kom:*

- Op gebiedsontsluitingswegen hebben indien ruimtelijke inpasbaar vrijliggende fietspaden (rood asfalt), of anders fietsstroken, de voorkeur. Fietssuggestiestroken zijn een alternatief maar niet subsidiabel vanuit de provincie. De gemeente heeft de ambitie om fiets(suggestie)stroken binnen bebouwde kom zoveel mogelijk rood uit te voeren. In woonwijken kan volstaan worden met fietsvriendelijke woonstraten, daarbuiten hebben fietsstroken de voorkeur (alternatief: fietssuggestiestroken).
- Breedte fietsvoorzieningen: idealiter worden deze voldoende breed ingericht zodat twee fietsers naast elkaar kunnen fietsen, waarbij op fietspaden (aanvullende) ruimte is om in te halen.
- Het utilitaire netwerk moet voldoende verlicht zijn. Over het algemeen kan dit met de bestaande rijbaan verlichting. Bij vrijliggende / solitaire fietspaden is (natuurvriendelijke) fietspad verlichting gewenst.
- Er wordt gestreefd naar een onderhoudsniveau B.

### Lokale routes

Deze routes komen bij voorkeur voor in de vorm van:

- Vrijliggende / solitaire fietspaden in asfalt of beton en fietssuggestiestroken.
- Indien deze vormen niet mogelijk zijn (i.v.m. wegbreedte, parkeren, e.d.) dan kan bij relatief weinig gemotoriseerd verkeer ook volstaan worden met fietsers op de rijbaan.
- Het onderhoudsniveau dient minimaal C te zijn.

### Secundaire en/of recreatieve routes

Deze routes komen bij voorkeur voor in de vorm van:

- Buiten de bebouwde kom: solitaire fietspaden (bij voorkeur grijs asfalt/beton, alternatief: tegels of klinkers) of op rijbaan.
- Binnen de bebouwde kom: fietssuggestiestroken of op rijbaan.
- Het onderhoudsniveau dient minimaal C te zijn.

### Gladheidsbestrijding

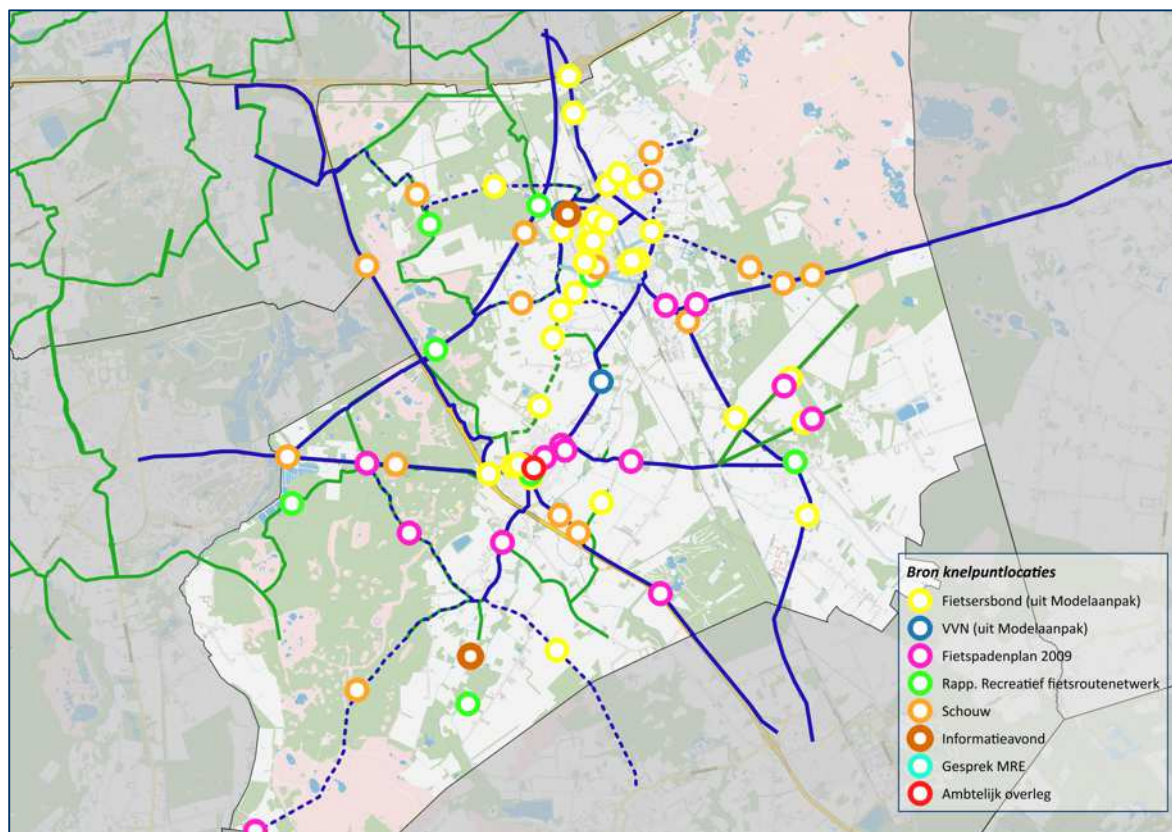
In bijlage 3 staan de strooiroutes per dorpskern benoemd.



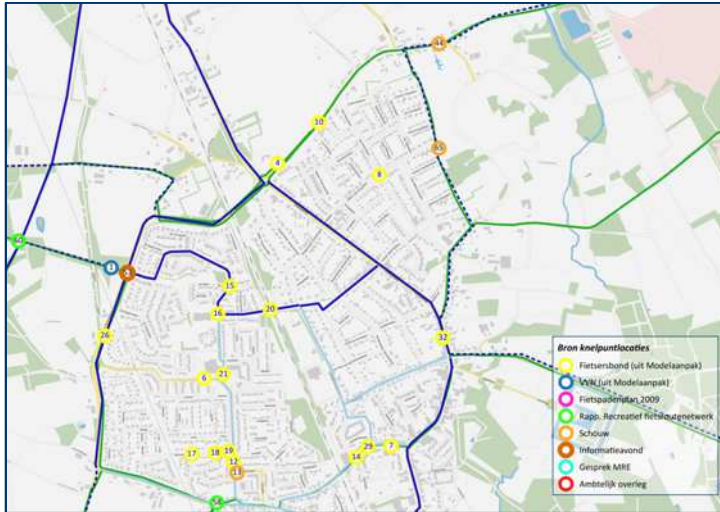
# Infrastructurele maatregelen

In dit hoofdstuk staan de knelpuntlocaties (die verzameld zijn op basis van diverse bronnen) in het fietsnetwerk van de gemeente Heeze-Leende weergegeven. In bijlage 4 staat een tabel met beschrijvingen van de knelpunten behorende bij knelpuntlocaties zoals deze op de kaarten in dit hoofdstuk zijn opgenomen. De kleuren van de knelpuntlocaties verwijzen naar de bron waaruit het knelpunt naar voren is gekomen.

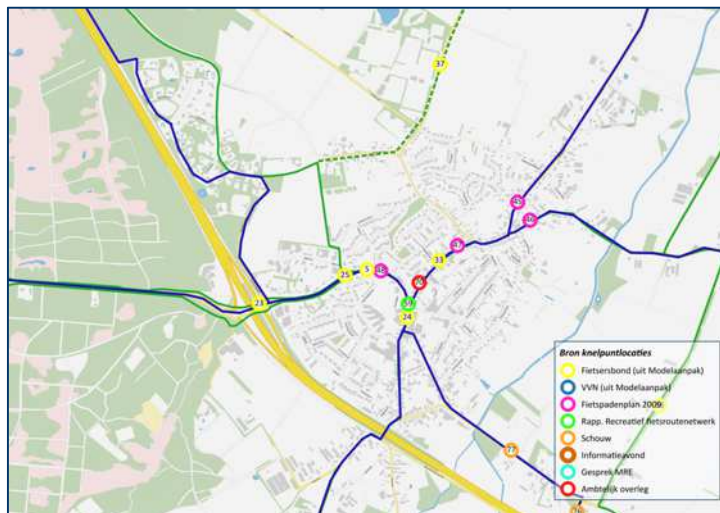
In bijlage 5 staat een overzicht van de mogelijke infrastructurele maatregelen die wenselijk zijn om te komen tot een beter functionerend fietsnetwerk voor de periode tot 2021. De maatregelen zijn tevens voorzien van een kostenindicatie. De totaalbedragen zijn het resultaat van opgemeten oppervlakten te vermenigvuldigen met eenheidsprijzen. Onzekerheden, zoals kabels en leidingen, grondslag, teerhoudend asfalt, saneringen, etc. zijn in de raming niet meegenomen. Bij de verdere uitwerking van de maatregelen moet bekeken worden of deze onzekerheden op de specifieke locatie aan de orde zijn. De bedragen zijn exclusief BTW en exclusief grondverwerving, voorbereiding en directievoering.



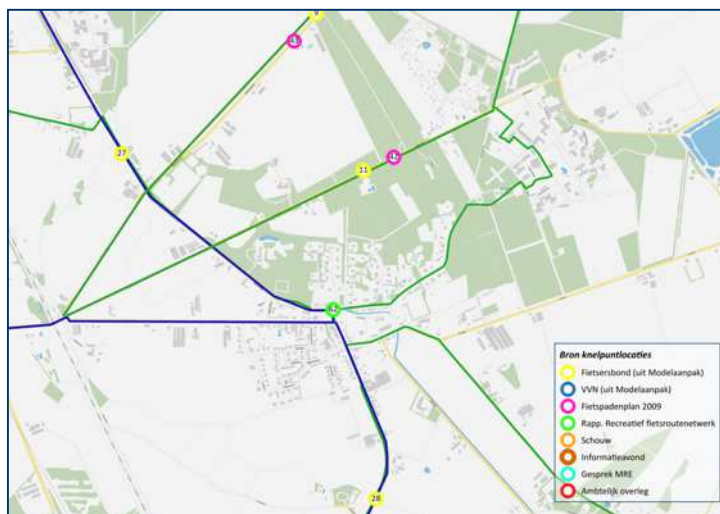
Overzicht knelpuntlocatie afkomstig van diverse bronnen



Knelpunten Heeze

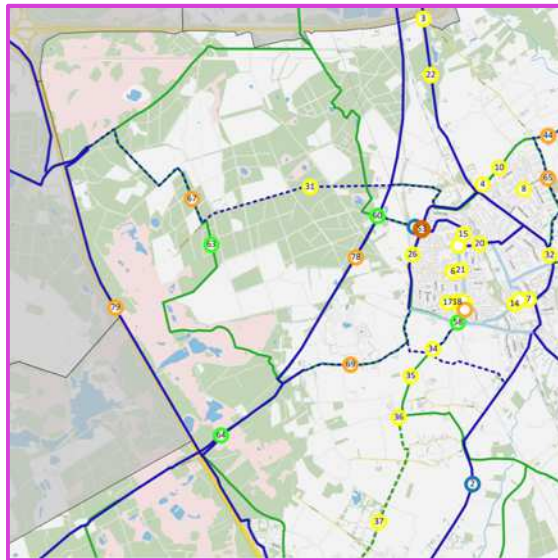


Knelpunten Leende

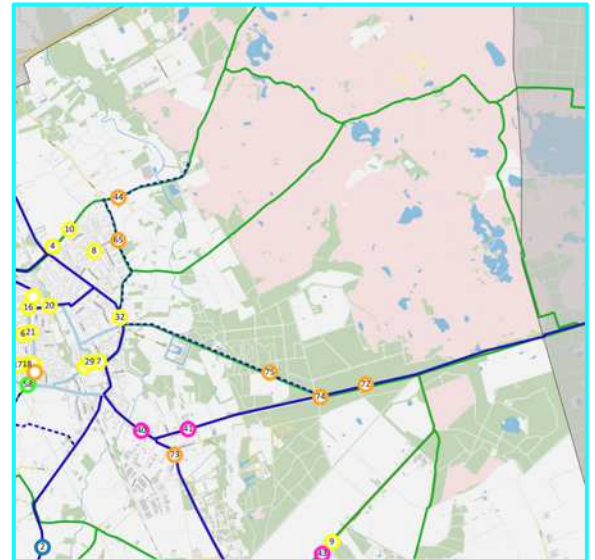


Knelpunten Sterksel

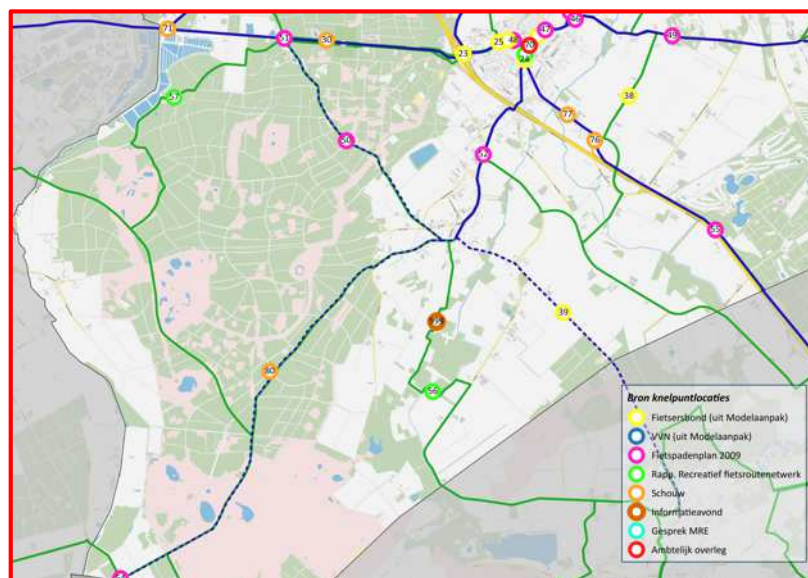
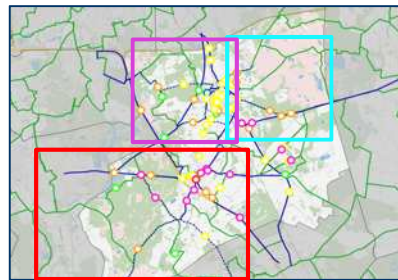




Knelpunten buitengebied Noord-West



Knelpunten buitengebied Noord-Oost



Knelpunten buitengebied Zuid-West



## Niet-infrastructurele maatregelen

Om het fietsgebruik onder inwoners te bevorderen en de gemeente aantrekkelijker te maken voor recreatieve fietsers van buiten de gemeente worden niet alleen infrastructurale maatregelen getroffen. De niet-infrastructurale maatregelen zijn onder te verdelen in twee categorieën:

- Stimuleringsmaatregelen
- Verkeersveiligheidsmaatregelen

De maatregelen zijn, gericht op een aantal specifieke thema's, opgenomen op de volgende pagina.

De niet-infrastructurale maatregelen richten zich enerzijds op alle inwoners van de gemeente Heeze-Leende maar anderzijds ook op specifieke doelgroepen zoals:

- Kinderen (basisschool en middelbare school leeftijd)
- Ouderen
- Recreatieve fietsers
- Bedrijven en werknemers
- Fietsers naar sport, cultuur en sociale voorzieningen
- Nieuwe inwoners van de gemeente Heeze-Leende
- Gemeentebestuur en -personeel

### Samenwerking

Momenteel verzorgd VVN en ANWB Streetwise in overleg met de gemeente Heeze-Leende een aantal niet-inframaatregelen. Bij de uitvoering van de niet-infrastructurale maatregelen gaat de gemeente Heeze-Leende de samenwerking opzoeken met lokale, regionale en provinciale partners. Denk hierbij aan partijen als ondernemers, basisscholen, Fietsersbond, ouderenbonden (KBO-Heeze, ANBO Geldrop-Mierlo/Heeze), dorpsraden, VVN, politie, provincie Noord-Brabant, etc.



### 5.1 Fietsveiligheid

Verkeersveiligheid	
Campagne	Campagne / gerichte actie bij verkeersonveilige locaties (waar geen fysieke maatregelen haalbaar zijn) gemaakt)
Handhaving	Fietsverlichting (lijkt voor sommige doelgroep weinig prioriteit te hebben)
	Handhaving illegaal gebruik fietspaden door motorcrossers, ruiters en voetgangers (op de grootste overlastlocaties)
	Camerabewaking bij station Heeze inzetten tegen fietsendiefstal
Basisscholen	Verkeersexamen basisscholen (i.s.m. VVN)
	Dode hoek actie bij basisscholen (i.s.m VVN)
	Verlichtingscampagne basisscholen (i.s.m. VVN & politie) inclusief maken kapotte verlichting.
	BVL-zaken zoals gebruik verkeersmethode, campagne de Scholen zijn weer begonnen, actiedag/-week Op Voeten en Fietsen naar School en voorlichting / uitleg fietsroutes middelbare school
Ouderen	E-bike cursus

### 5.2 Fietsstimulering

Fietsstimulering	
Gemeente	Bij (ruimtelijke) ontwikkelen, gekoppeld aan mobiliteitsambities, de fiets vroegtijdig en volwaardig meenemen en mogelijk zelfs parkeernormen strikter maken
	fietsparkeren opgenomen.
	Waar mogelijk gekoppeld aan fietsparkeernormen naar een lagere autoparkeernorm bij woningen
	Nieuwe inwoners stimuleren fiets te (blijven) gebruiken bijv. door fietskaart, fietstassen, Elektrische leenfietsen voor werkverplaatsingen ambtenaren en bestuurders (voorbeeldfunctie)
Buurgemeenten / regio	Afstemming over uit te voeren maatregelen op regionale / interlokale verbindingen zoals Heeze-Eindhoven en Valkenswaard-Soerendonk
	Afstemming MRE over (meer)jaarlijkse subsidiemogelijkheden
Toerisme	Complete dagarrangementen met als doel dagactiviteiten fietsende recreanten te verbreden en/of te verlengen en om mensen langer in de gemeente te houden
	Stimulering uitbreiding Fietscafés
	Samenwerking B&B's, hotels, etc.
	Uitbereiding fietsservicepunten in de gemeente. Nu zijn er 2 fietsservicepunten bij
Voorzieningen	Uitbreiden oplaadpunten, in de gemeente zijn zover bekend zeven oplaadpunten voor elektrische
	Actieve campagne bij pilot / realisatie P&R-voorziening recreatieve fietsers.
	Fietsstimuleringsbeleid, -maatregelen, -voorlichting en -educatie bij basisscholen.
Gezondheid	Fietsstimuleringscampagnes en -veiligheidscampagnes in sportkantines.
	Fietsstimuleringscampagnes en -veiligheidscampagnes in buurtcentra.
	Campagne fietsen is gezond (Lokaal gezondheidsbeleid 2013-2016: lopen en fietsen minder milieuvuiling. Verder is beweging goed tegen overgewicht en depressie. Doelstelling
	Stimuleren samen fietsen / fietstoerclubjes (o.a. KBO) in het kader van eenzaamheidsbestrijding
Algemeen	Fietsen via de Buurtsportcoach bij o.a. ouderen onder de aandacht brengen
	Elektrische oplaadpunten voor fietsen stimuleren bij horeca en andere voorzieningen (staat ook in Rabobank-vitaliteitsscan dus mogelijk liggen hier kansen voor cofinanciering).
	E-bike trainingen / fietscursussen.
	E-bike uitprobeerweken (i.s.m. lokale fietswinkels)
	Promotie / publiciteit rondom routes die nu al kwalitatief goed zijn.
	Promoten fietsstimuleringsacties provincie Noord-Brabant zoals B-riders.
	Fietsambassadeurs via vacaturesite en/of andere kanalen zoeken.
Gerichte fietscampagne bij de 3 grote bedrijventerreinen, gemeente en eventuele andere grotere werkgevers. Rij 2-op-5, Trappers, etc. Fiscale mogelijkheden	



# Fasering uitvoering maatregelen

Eerder in dit fietsplan staan de visie en de ambities beschreven van het fietsbeleid van de gemeente Heeze-Leende. Daarnaast staan in de vorige twee hoofdstukken mogelijke maatregelen benoemd. De gemeente Heeze-Leende heeft in de periode 2017-2021 niet voldoende middelen beschikbaar om alle maatregelen van de groslijst met mogelijke maatregelen uit te kunnen voeren. In dit hoofdstuk wordt een voorzet gedaan voor hoe de mogelijke maatregelen de komende jaren geprioriteerd kunnen worden. Op basis hiervan wordt door de gemeente Heeze-Leende de komende jaren, passend binnen haar de financiële mogelijkheden, aan de gemeenteraad gefaseerd budget gevraagd voor de uit te voeren fietsmaatregelen.

## Verdeling budget voor fietsmaatregelen

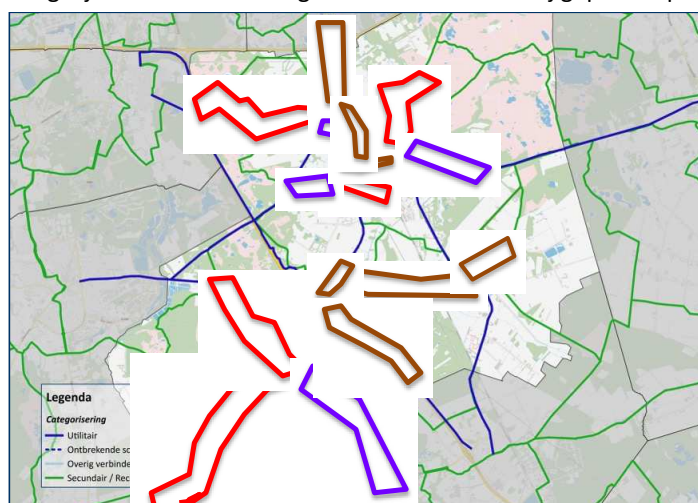
Het budget voor fietsmaatregelen dat gefaseerd bij de gemeenteraad wordt aangevraagd zal in iedere fase bestaan uit vier componenten:

- A. Het verbeteren van de zwakke schakels op de belangrijke verbindingen in het hoofdfietsnetwerk
- B. Overige infrastructurele maatregelen om het fietsnetwerk te verbeteren
- C. Niet-infra maatregelen voor fietsstimulering en verkeersveiligheid
- D. Ambtelijke capaciteit voor fietsbeleid en fietsmaatregelen

### A. Het verbeteren van zwakke schakels op belangrijke verbindingen in het hoofdfietsnetwerk

Op blz. 18 en 19 van dit fietsplan is, op basis van de belangrijke relaties voor woon-werk, woon-school en recreatie (natuurpoorten), bepaald welke verbindingen belangrijk zijn om op te nemen in het (utilitair) hoofdfietsroutenetwerk. Bij het prioriteren van de infrastructurele maatregelen op het hoofdroutenetwerk is het belangrijk om te kijken naar:

- Zwakke schakels op belangrijke relaties voor woon-werk, woon-school en recreatie (natuurpoorten). Op onderstaand kaartbeeld zijn deze in rood aangegeven.
- Andere zwakke schakels in het hoofdfietsnetwerk. Op onderstaand kaartbeeld zijn deze in paars aangegeven.
- Overige verbindingen met aandachtspunten. Op onderstaand kaartbeeld zijn deze in bruin aangegeven.
- Economische rendabiliteit van de maatregelen (afweging kosten – (maatschappelijk) belang)
- Kansen voor cofinanciering bij andere wegbeheerders en/of provincie Noord-Brabant
- Mogelijkheden om maatregelen te combineren bij geplande projecten / werkzaamheden



Zwakke schakels en overige verbindingen met aandachtspunten op het hoofdfietsroutenetwerk

Ook kan er in plaats van het aanpakken van individuele maatregelen gekeken worden naar mogelijkheden om meerdere individuele maatregelen op één verbinding tussen kernen tegelijkertijd uit te voeren om zo de totale verbinding op te waarderen.

Een volgende prioriteitsvolgorde lijkt realistisch:

1. Verbinding Valkenswaard – Leenderstrip - Soerendonk (Strijperpad in 2016 en Strijperdijk zo snel mogelijk na 2016, belangrijke verbinding voor scholieren).
2. Dorpsstraat Leende (werk-met-werk, wordt in 2016/2017 uitgevoerd).
3. Verbinding Leende - Sterksel (genoemd in coalitieakkoord, wordt uitgevoerd in 2016).
4. Verbinding langs de nieuwe woonwijk De Bulders (geplande ontwikkeling, waarschijnlijk in 2018 uitgevoerd)) en aansluitende fietsverbindingen (werk-met-werk met ontwikkeling De Bulders of met project/programma gestuurde waterberging, steven naar uitvoering 2018).
5. Verbinding Heeze - natuurpoort Strabrechtse Heide (lage kosten, streven naar uitvoering 2018).
6. Verbinding Heeze - Eindhoven (hoge kosten, maar belangrijke woon-werkverbinding, streven naar uitvoering in 2019).
7. Verbinding Heeze - Bels Lijntje (Sandermannen)
8. Verbinding Maarheeze - Leende (verbinding voor scholieren van/naar Valkenswaard).
9. Pas haalbaar op lange termijn (na 2021 i.v.m. hoge kosten, tenzij cofinanciering van minstens 80% tot 100% beschikbaar komt):
  - Verbinding Heeze - Someren (via de Boschlaan deels eigendom kasteelheer);
  - Verbinding naar de natuurpoort Achelse kluis (verbreden asfalt).

Verder kan in overleg met ProRail bekeken worden op welke termijn de fietstunnel bij het station Heeze te verbeteren is.

#### Subsidie provincie Noord-Brabant

Bij het samenstellen van het fietsnetwerk en het voorstel voor de fasering van uitvoeren van maatregelen is een inschatting gemaakt van mogelijke cofinanciering door provincie Noord-Brabant. Afhankelijk van het wel of niet verkrijgen van deze cofinanciering kunnen in enkele jaren slecht beperkt maatregelen of ook (enkele) extra maatregelen uitgevoerd worden.

Vanuit de provincie Noord-Brabant zijn er de komende jaren in het kader van het RUP (regionaal uitvoeringsprogramma) subsidiemogelijkheden voor fietsprojecten die op het hoofdnetwerk liggen en die voldoen aan hoogwaardige kwaliteitseisen. Daarnaast zijn er wellicht mogelijkheden voor cofinanciering voor enkele maatregelen die gericht zijn op het bevorderen van recreatief fietsen. Aanbevolen wordt om op basis van het fietsplan, inclusief het faseringsplan, op korte termijn ambtelijk en bestuurlijk met de provincie Noord-Brabant in overleg te gaan om de mogelijkheden voor cofinanciering te bespreken. Voorsnog wordt ervan uitgegaan dat voor een aantal van bovenstaande projecten bij voldoende fietskwaliteit een provinciale bijdrage van 50% mogelijk is.

#### **B. Overige infrastructurele maatregelen om het fietsnetwerk te verbeteren**

Op basis van goed overleg en samenwerking met belangenpartijen zoals de Fietsersbond, VVN, participatieraad en de dorpsraden kan, per fase waarvoor de gemeenteraad budget beschikbaar stelt voor fietsmaatregelen, een pakket worden samengesteld van infrastructurele maatregelen die zich richten op het verbeteren van het overige fietsnetwerk.

Deze maatregelen dienen ook goed afgestemd te zijn met geplande projecten op het gebied van verkeer, ruimtelijke ordening, toerisme en de gemeentelijke werkzaamheden op het gebied van wegbeheer. Daarnaast kan ook bekeken worden of er verbeteringen kunnen worden uitgevoerd door andere wegbeheerders of terreineigenaren zoals Staatsbosbeheer, Brabants Landschap, Brabant Water en particuliere grondeigenaren. Op deze manier wordt voorkomen dat er kansen voor fiets gemist worden.





Maatregelen op het utilitaire fietsnetwerk en maatregelen met cofinanciering of externe financiering hebben voorrang op maatregelen op het lokale fietsnetwerk en het recreatief / secundair fietsnetwerk.

Daarnaast kan prioriteit gelegd worden bij onveilige locaties en relatief kleine maatregelen die duidelijke kwaliteitsverbetering voor het huidige fietsnetwerk opleveren. Denk daarbij aan zaken als verbetering van oversteken, boogstralen, wegkanten, kleine ergernissen en het weghalen van onveilige fietspaaltjes en/of andere obstakels.

Verder kan gedacht worden aan het opzetten van een proef of permanente P&R-voorziening gericht op recreatieve fietsers bij één van de natuurpoorten of in de dorpskern van Heeze of Leende.

Ook kan met de provincie Noord-Brabant gekeken worden naar zaken als verbeteren verkeersveiligheid bij de afritten van / rotondes bij de A2, aanbrengen verlichting op hoofdfietsroutes, aanbrengen middeneiland op oversteek N396 naar Valkenwaard, etc.

Ook ligt er een mogelijkheid in het combineren van fietsmaatregelen met verkeersmaatregelen die, o.a. in het kader van duurzaam veilige weginrichting, nog uitgevoerd moeten worden.

Minder prioriteit hebben bijvoorbeeld zaken als het aanbrengen van een rode top laag op (hoofd)fietsroutes buiten de bebouwde kom en maatregelen die op het lokale fietsnetwerk Heeze liggen en maatregelen die niet op het hoofd- of secundaire fietsnetwerk liggen. Dit soort zaken kunnen indien gewenst worden uitgevoerd wanneer het ingepast kan worden in projecten of wanneer de straat toe is aan periodiek onderhoud, vervanging riolering, etc.

### **C. Niet-infra maatregelen voor fietsstimulering en verkeersveiligheid**

Daarnaast wordt per jaar een keuze gemaakt welke niet-infrastructurele maatregelen (fietsstimulering en/of verkeersveiligheid) worden uitgevoerd. Maatregelen die samen met de betrokken doelgroep(en), winkeliers / horecaondernemers, politie, VVN, Fietsersbond, etc. kunnen worden uitgevoerd hebben daarbij prioriteit.

Daarbij kan in eerste instantie gedacht worden aan:

- Samen met ondernemers / recreatieve sector projecten/arrangementen opzetten, uitrollen en realiseren met als doel om (meer) fietsers langer in de gemeente te laten verblijven.
- Opstellen werkplannen en uitvoeren verkeersveiligheidsprojecten voor basisscholen (in het kader van het Brabants verkeersveiligheidslabel (BVL)).
- In overleg met VVN specifiek fietsgerelateerde activiteiten uitvoeren zoals verkeersexamen, dode hoek acties, fietsverlichtingscampagne bij basisscholen, maar wellicht zijn activiteiten en acties gericht op andere doelgroepen mogelijk en kan ook de Fietsersbond daarbij een rol spelen.
- Opzetten van activiteiten/campagnes in het kader van fietsstimulering en fietsveiligheid samen met VVN en mogelijk andere partijen. In hoofdstuk 5 zijn een aantal mogelijkheden voor gerichte campagnes genoemd.
- Zaken die de gemeente zelf op kan pakken in het kader van beleid of voorbeeldfunctie.
- De rol die externe (private) partijen vanuit maatschappelijke verantwoordelijkheid kunnen spelen. Zo zijn er wellicht mogelijkheden bij o.a. de Rabobank vanuit het programma 'Samen vitaal' en in de toeristisch-recreatieve sector.

#### **D. Ambtelijke capaciteit voor fietsbeleid en fietsmaatregelen**

Om de ambities uit dit fietsplan waar te kunnen maken is het nodig om ambtelijke capaciteit voor fietsbeleid, fietsmaatregelen en overleg met externe partijen beschikbaar te stellen.

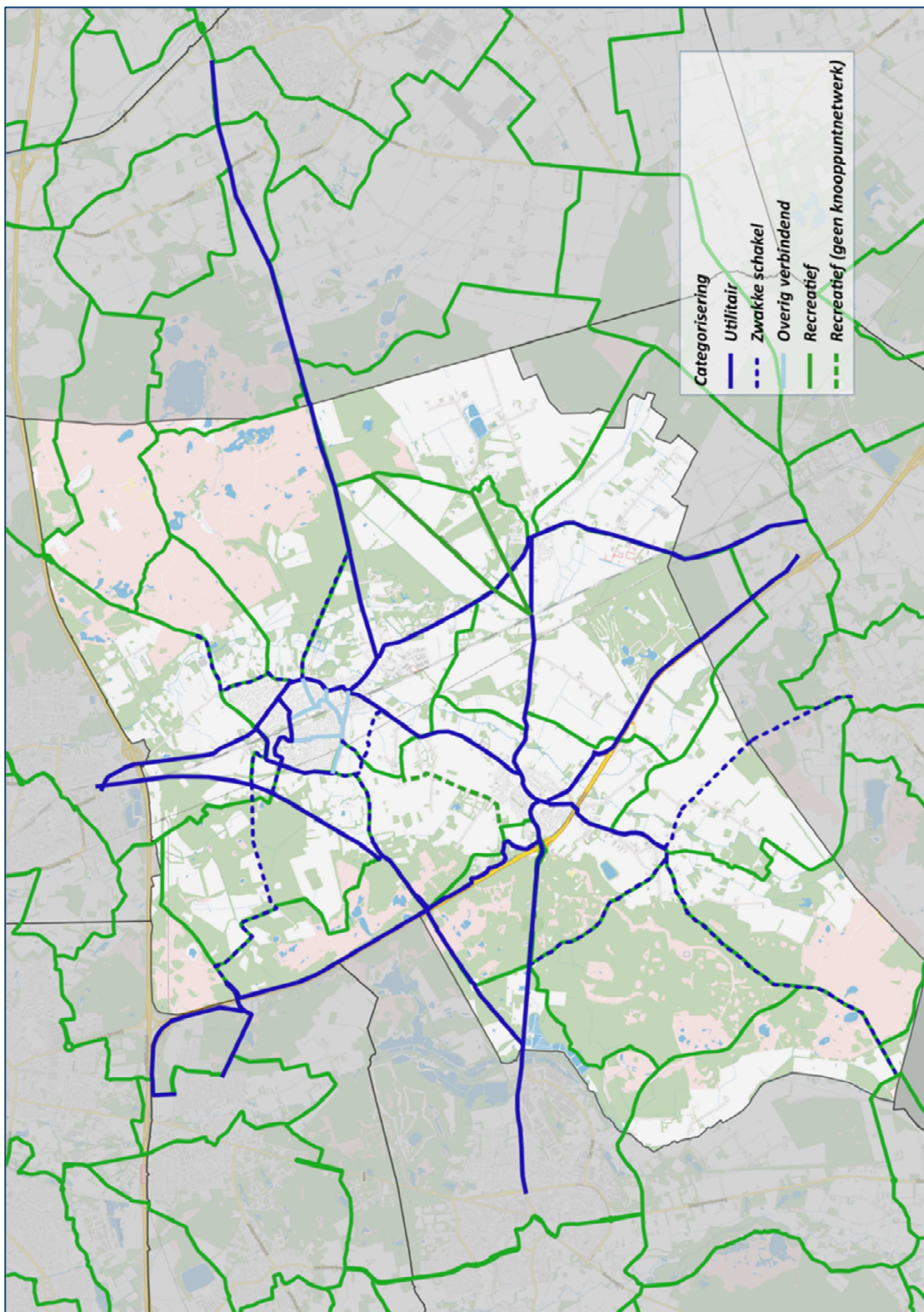
Deze ambtelijke capaciteit zit deels bij de beleidsadviseur Verkeer, maar ook medewerkers van Beheer en vastgoed, Toerisme en recreatie, Milieu en Projecten. Gezamenlijk zullen zij, gestuurd door de beleidsadviseur Verkeer en in overleg met de betrokken wethouder(s), jaarlijks of tweejaarlijks een ambtelijk voorstel maken om budget voor fietsmaatregelen bij de gemeenteraad aan te vragen.

Om de uitvoering van het fietsplan tot een succes te maken is een structurele inzet van de beleidsadviseur Verkeer voor 4 tot 6 uur per week nodig. Aangezien er ook een ambitieuze doelstelling op het gebied van recreatief fietsen zijn opgenomen, is extra inzet van ongeveer 2 tot 3 uur per week vanuit Toerisme en recreatie ook wenselijk. Voor de overige afdelingen geldt dat de werkzaamheden voortkomende uit het fietsplan ingepast moeten worden in de reguliere werkzaamheden of dat er bij specifieke projecten extra uren gereserveerd dienen te worden.

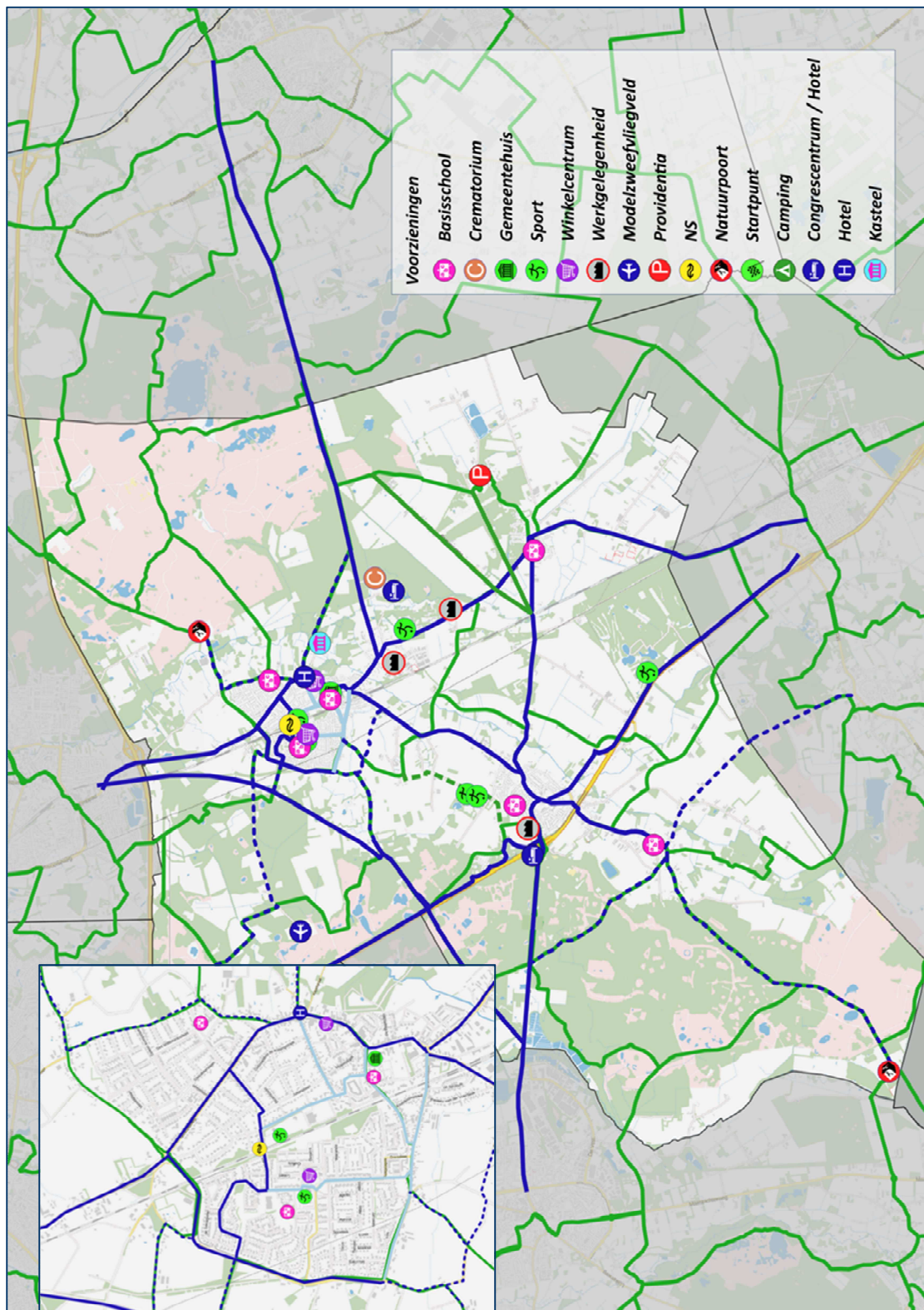


# Bijlagen 1

## Fietsnetwerk



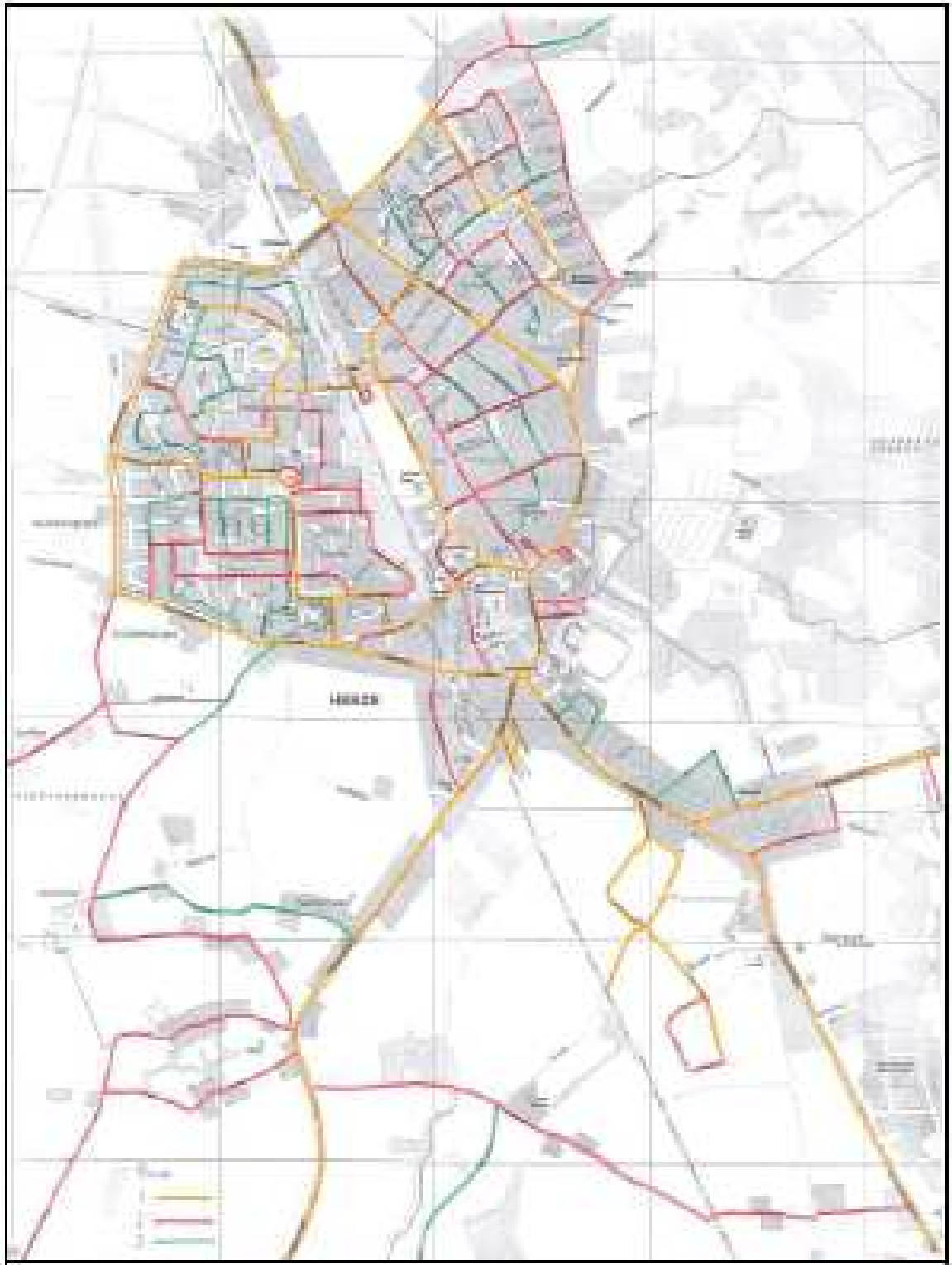
# Bijlage 2 Fietsnetwerk incl. voorzieningen





# Bijlage 3 Gladheidsbestrijding





# Bijlagen 4

## Overzicht knelpunten

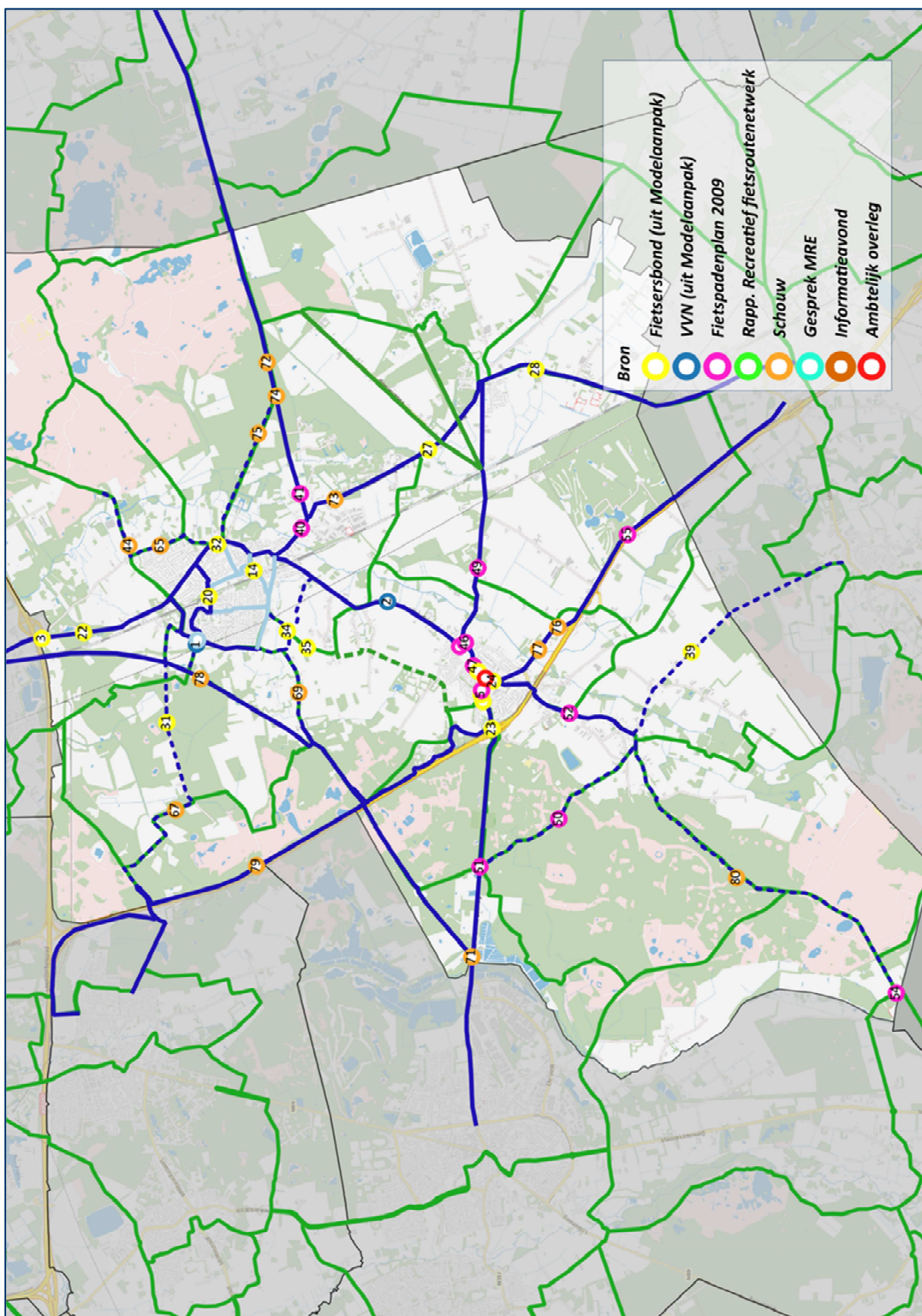
Knelpuntnr.	Kern	Straat/Straten	Knelpunt
1	Heeze	Sandermannen	Fietspad is 1,0m breed, onverlicht
2	Buitengebied	Leenderweg - Langstraat	Leenderweg: diverse klinkerverharding. Langstraat: wortelopdruk
3	Geldrop	Rotondes Geldropseweg	Rotondes nabij A67 Heeze zijn in ochtendspits slecht en gevaarlijk oversteekbaar voor fietsers
4	Heeze	Rulselaan	Fietspad eindigd op de rijweg zonder markering/geleiding
5	Leende	Valkenswaardseweg	Geen fietsvoorzieningen, 2e deel fietspaden tegels, overgang fietspad naar rijbaan is niet veilig
6	Heeze	Ter Borchwardlaan	Fietspad eindigd op de rijweg ter hoogte van een bossage die het zicht op het fietspad ontnemt
7	Heeze	Schoolstraat	Verharding van het fietspad is in een slechte staat. De bomen ontnemen het zicht van/op de fietser
8	Heeze	Willem van Oranjelaan - Dirk Heziusweg	Er is geen fietsvoorzieningen over de groenvoorziening. Fietsers moeten afstappen om de Willem van Oranjelaan te kunnen oversteken.
9	Heeze	Vlaamseweg	Grove, slechte verharding (comfort), bermen worden benut, breedte 3,55
10	Heeze	Rulselaan	Grove, slechte verharding (comfort), bermen worden benut, breedte 3,55
12	Heeze	Ter Borchwardlaan - Mercury - Kruseik	Grote onoverzichtelijke kruising
13	Heeze	Ter Borchwardlaan	Paaltjes worden niet ingeleid met markering. Enkele paaltjes staan dicht op elkaar wat onveilig is voor fietsers. Automobilisten kunnen langs paaltjes van Ventweg Ter Borchwardlaan naar fietspad rijden
14	Heeze	Spoorlaan - Schoolstraat	Door de verhoogde kruisingen, waardoor het trottoir doorloopt, is de voorrangssituatie niet duidelijk
15	Heeze	Imker - De Ambachten	Door de verhoogde kruisingen, waardoor het trottoir doorloopt, is de voorrangssituatie niet duidelijk
16	Heeze	De Leuren - De Ambachten	Door de verhoogde kruisingen, waardoor het trottoir doorloopt, is de voorrangssituatie niet duidelijk
17	Heeze	Mercury	Door de verhoogde kruisingen, waardoor het trottoir doorloopt, is de voorrangssituatie niet duidelijk
18	Heeze	Zuster Stellalaan - Mercury	Door de verhoogde kruisingen, waardoor het trottoir doorloopt, is de voorrangssituatie niet duidelijk
19	Heeze	Ventweg ten Borchwardlaan - Mercury	Door de verhoogde kruisingen, waardoor het trottoir doorloopt, is de voorrangssituatie niet duidelijk
20	Heeze	Stationstunnel (Laarstukken)	De tunnel voldoet om diverse redenen niet: de hellingen zijn steil, de drempels zijn iet prettig, door de knik is er geen doorkijk wat nadelig is voor de sociale veiligheid. De hellingen eindigen op trottoir
21	Heeze	Ter Borchwardplein	Fietspad loopt niet door, gelijkwaardige kruising (op fietspad na)
22	Buitengebied	Geldropseweg	Afstand tussen rijbaan en fietspad is onvoldoende
23	Leende	Rotondes A2	Fietsers moeten hier 2 rijstroken met dezelfde rijrichting (gescheiden met een middeneiland) oversteken. Fietsers worden hier niet voldoende attent op gemaakt
24	Leende	Dorpsstraat	Het sluisje is erg smal, hierdoor moeten automobilisten op elkaar wachten. Fietsers worden hierdoor gehinderd en moeten ook stoppen
25	Leende	VRI Valkenswaardseweg	Ter hoogte van de kruising is er veel sluisverkeer op een schoolroute
26	Heeze	Muggenberg	Slechte verharding
27	Buitengebied	Sterkselseweg	Er is een nieuw tegelfietspad zonder middenmarkering aangelegd
28	Buitengebied	Pastoor Thijssenlaan	(deels) Tegelfietspad. Tegel verharding zijn minder comfortabel voor fietsers
29	Heeze	Schoolstraat	Tegelfietspad. Tegel verharding zijn minder comfortabel voor fietsers
30	Buitengebied	N396	Geen verlichting langs fietspad
31	Buitengebied	Huisvenseweg	Verlichting is onvoldoende voor utilitaire route
32	Heeze	Kapelstraat-Jan Deckersstraat	De belangrijkste fietsroute door Heeze. Er zit veel en zwaar doorgaand verkeer op de rijbaan. Dit is voor fietsers onveilig en hinderlijk
33	Leende	Langstraat-Dorpsstraat	De belangrijkste fietsroute door Heeze. Er zit veel en zwaar doorgaand verkeer op de rijbaan. Dit is voor fietsers onveilig en hinderlijk
34	Buitengebied	Kruis	60km/u weg zonder fietsvoorzieningen
35	Buitengebied	Lijkweg	60km/u weg zonder fietsvoorzieningen
36	Buitengebied	Holeweg	60km/u weg zonder fietsvoorzieningen
37	Buitengebied	Hans van Breukelenweg	60km/u weg zonder fietsvoorzieningen
39	Buitengebied	Molenschut	80-weg zonder fietsvoorzieningen

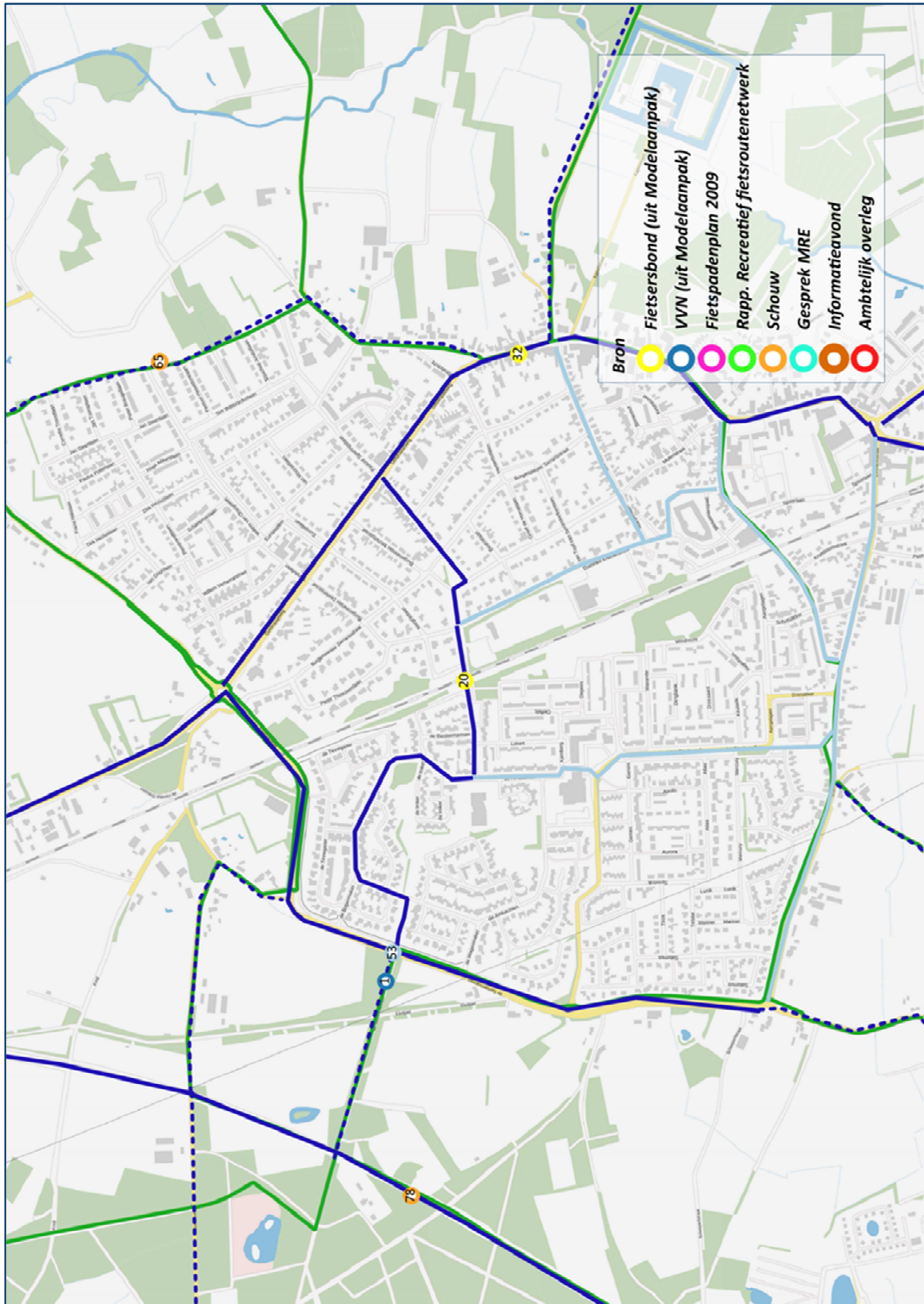
Knelpuntnr.	Kern	Straat/Straten	Knelpunt
40	Heeze	Ginderover	Fietssuggestiestrook bestaat uit tegels met een vervaagde belijning. Tevens wordt op de fietssuggestiestrook geparkeerd
41	Heeze	Somerenseweg	Fietssuggestiestrook bestaat uit tegels met een vervaagde belijning. Tevens wordt op de fietssuggestiestrook geparkeerd
42	Buitengebied	Albertlaan	60km/u weg zonder fietsvoorzieningen
43	Buitengebied	Vlaamseweg	Geen fietsvoorzieningen
44	Buitengebied	Rul	Geen fietsvoorzieningen
45	Leende	Langstraat-Oostrikkerstraat (Boschhoven-Brasserie Gezellig)	Geen fietsvoorzieningen (600m)
46	Leende	Oostrikkerdijk	Geen fietsvoorzieningen (300m)
47	Leende	Dorpsstraat (Valkenswaardseweg-Boschhoven)	Geen fietsvoorzieningen (400m)
48	Leende	Valkenswaardseweg	Geen fietsvoorzieningen
49	Buitengebied	Oostrikkerweg-Oostrikkerdijk-Beukenlaan	Markering is vervaagd
50	Buitengebied	Strijperpad	Het fietspad is onvoldoende breed
51	Buitengebied	Strijperpad - N396	Kwaliteit verharding is matig, bochten zijn haak, breedte van fietspad is beperkt
52	Buitengebied	Strijperstraat	Smal fietspad
53	Leende	Strijpertunnel	Geen fietsvoorzieningen in en rond de tunnel
54	Buitengebied	Petrus van Eijnattenlaan thv St. Benedictuslaan	Geen oversteekvoorzieningen over de St. Benedictuslaan. Veel fietsers steken de weg over van de natuurpoort naar de Abdij
55	Buitengebied	Maarhezerweg Noord (gemeentegrens - afrit A2)	Middenmarkering is vervaagd, er is verlichting aanwezig
56	Fietsknooppuntennetwerk		Compleetheid, leesbaarheid en/of duidelijkheid knooppuntenbebording is een aandachtspunt
57			
58			
59			
60			
61			
62			
63			
64			
65	Heeze	Hodibalduslaan	Geen fietsvoorzieningen
66	Heeze		Geen voorzieningen in de kernen voor start/einde recreatieve fietsronde
67	Buitengebied	Knooppunt 79-Huisvenseweg	Fietspad is 1,5m breed, onverlicht
68	Leende		Geen voorzieningen in de kernen voor start/einde recreatieve fietsronde
69	Buitengebied	Heezerenbosch	Nu alleen kantmarkering
70	Leende	Dorpsstraat	Inpassing fietsparkeerplaatsen in nieuwe inrichting Dorpsstraat
71	Buitengebied	N396 - De Oude Baan	Geen oversteekvoorziening over N396 thv aansluiting met De Oude Baan
72	Buitengebied	Somerenseweg	Geen verlichting langs fietspad
73	Heeze	Sterkselseweg	Fietssuggestiestrook bestaat uit tegels met een vervaagde belijning. Tevens wordt op de fietssuggestiestrook geparkeerd
74	Buitengebied	Somerenseweg	Geen oversteekvoorzieningen t.h.v aansluiting Boschlaan
75	Buitengebied	Boschlaan	Geen fietsvoorzieningen, slecht asfalt tot aan Jachtlust (3-sprong) daarna zandpad
76	Buitengebied	Maarhezerweg Noord	80-weg zonder fietsvoorzieningen
77	Buitengebied	Zevenhuizen	60-weg zonder fietsvoorzieningen maar met middenmarkering
78	Buitengebied	't Belslijntje	Verlichting ontbreekt, fietsers moeten voorrang verlenen bij zijwegen / zandpaden
79	Buitengebied	Fietspad parallel aan A2	Verlichting ontbreekt
80	Buitengebied	Fietspad Kruiserweg	Smal fietspad

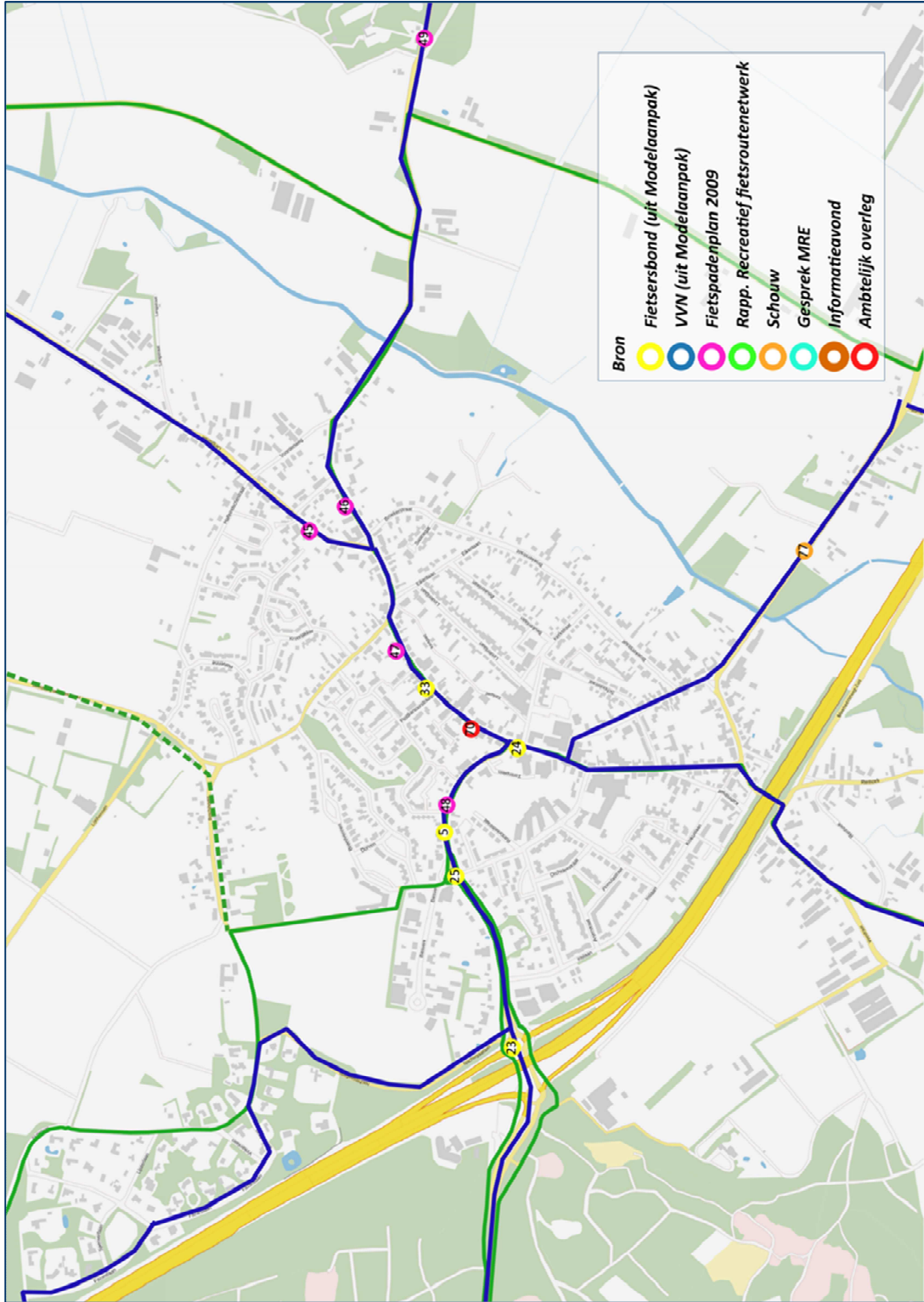
# Bijlagen 5

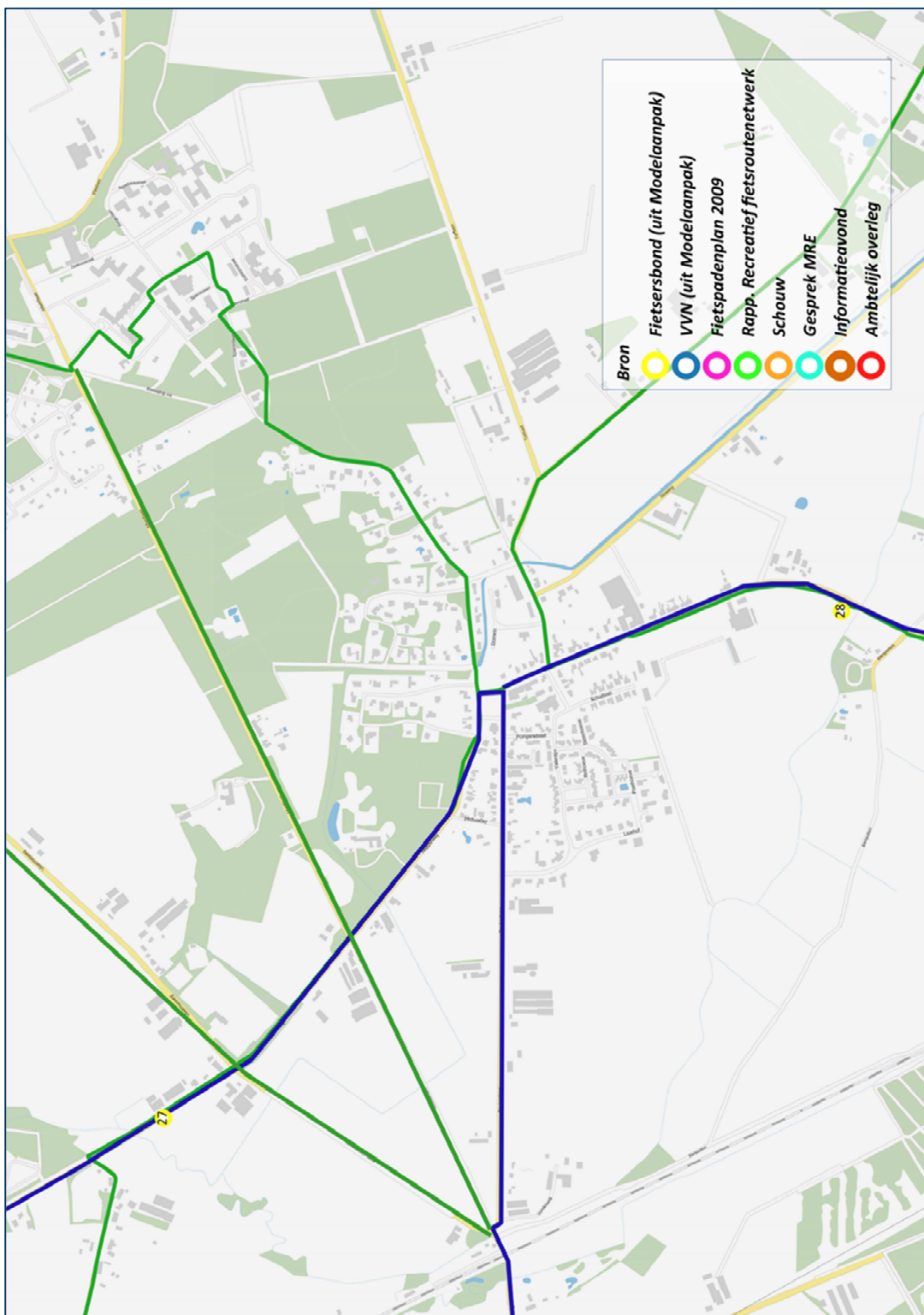
## Overzicht mogelijke maatregelen

### Utilitaire hoofdroutes











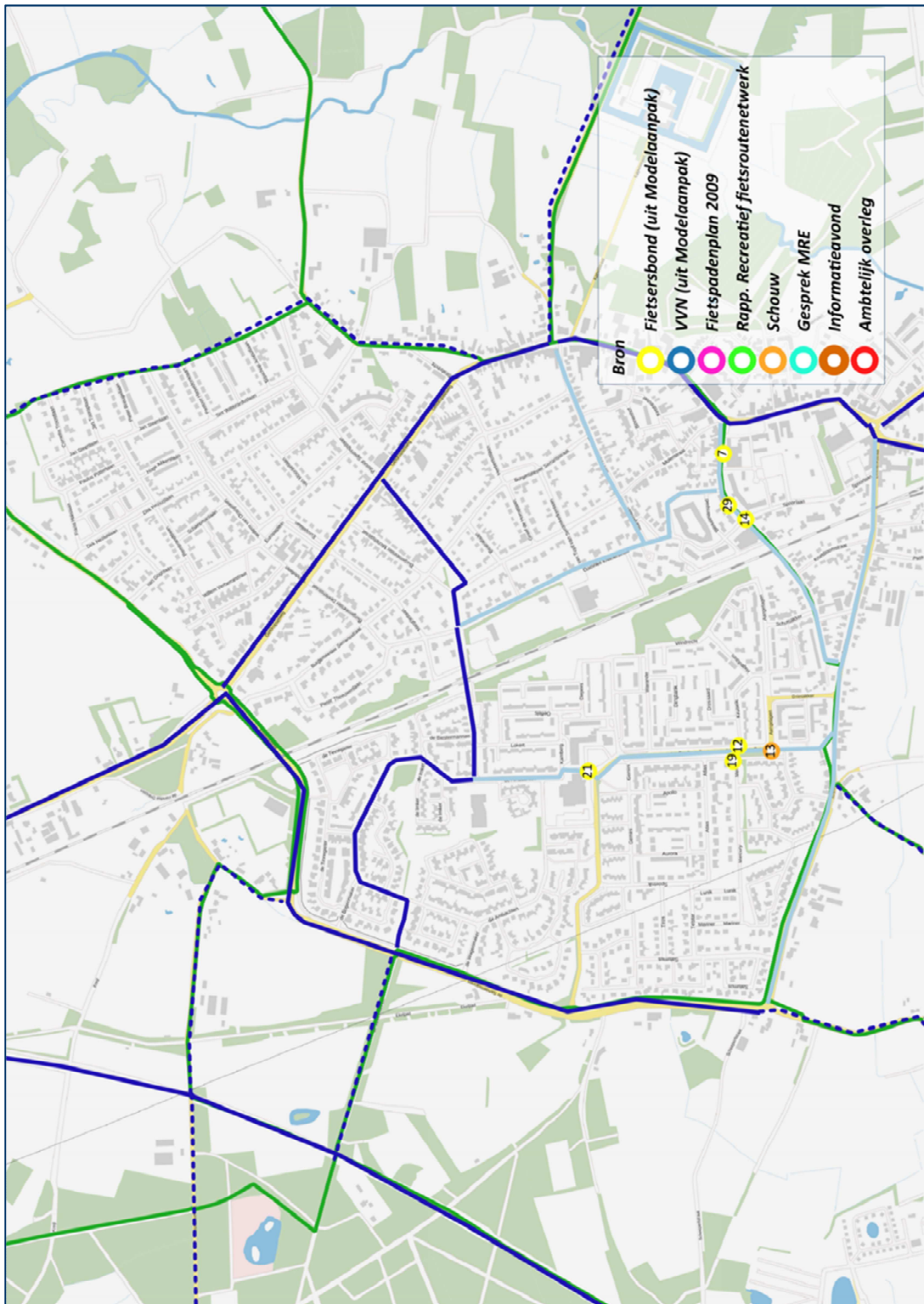
Nr.	Mogelijke maatregel	Gebied	Type maatregel	Kosten	terfaserimisplan	rioriteitsvolgorde	Opmerking
1	Verbreiden naar minimaal 2 meter (streven naar maximaal inpasbare breedte)	Heeze	Opwaarderen schakel	€ 70.000	A	7	Gekoppeld aan 53, planning 2021
2	Asfalteren: aanpak wortelopdruk (met name aan de kant van Leende) en klinkers vervangen door asfalt	Buiten de bebouwde kom	Comfort	€ 300.000	B		Lange termijn
3	Handhaven huidige situatie. Een fietsoversteek op snelwegaansluitingen in 2-richtingen brengt grotere verkeersveiligheidsrisico's met zich mee dan dat het hier functionele meerwaarde oplevert	Buiten de bebouwde kom	Geen maatregel	n.v.t.	B		Wegbeheerder gemeente Geldrop
5a	Aanbrengen (rode) fietsstroken en zorgen voor goede overgang fietspad-fietsstroken	Leende	Duurzaam veilig - verkeersveiligheid	€ 20.000	B		
5b	Comfortverbetering fietspad (idealer asfalt)	Leende	Comfort	€ 150.000	B		Lange termijn
20	Herinrichting tunnel (breedte, hellinggraad, comfort, sociale veiligheid, aansluiting rijbaan)	Heeze	Opwaarderen schakel	P.M.	B		Prioritering in overleg met ProRail
22	Aanbrengen haag / barri�r om gevoelsmatig de afstand auto-fiets te vergroten en oversteken fietsers te voorkomen. Ruimte voor verbreding tussenruimte en/of fietspad alleen mogelijk bij complete herinrichting	Buiten de bebouwde kom	Provincie - Verkeersveiligheid	P.M.	B		Provincie Noord-Brabant (in beheer bij gemeente Heeze-Leende)
23	Aanbrengen waarschuwingborden voor fietsers (let op: auto van links/rechts 2x) en waarschuwingborden fietsoversteek voor automobilisten.	Buiten de bebouwde kom	Provincie - verkeersveiligheid	provincie Noord-Brabant	B		2017, overleg met provincie is vereist
24	Alleen fysieke maatregel mogelijk bij totale herinrichting Dorpstraat Noord	Leende	kleine ergernissen - comfort / aantrekkelijkheid	n.v.t.	A	2	Gekoppeld aan maatregel 33 en 47
25	Verkeerslichten zijn in principe een veilige oplossing. Route van sluipverkeer krijgt minder groen, hiermee moet ook de parallelle fietsroute ook langer wachten	Leende	Geen maatregel	n.v.t.	B		Lange termijn
26	Comfortverbetering fietspaden (idealer asfalt)	Heeze	Comfort	€ 400.000	B		Lange termijn indien mogelijk bij onderhoud
27	Aanbrengen middenmarkering op rode tegels tussen Albertlaan en brug Sterkelse Aa, op de lange termijn op de hele Sterkelselweg comfortverbetering door asfalt aan	Buiten de bebouwde kom	Gepland werk - verkeersveiligheid	€ 2.000	B		2016
28	Binnen bebouwde kom Sterksel en bij bruggetje Sterkelse Aa twee korte gedeelte tegels vervangen door asfalt. Hele Pastoor Thijsenlaan (tussen Sterksel en gemeentengrens) aanbrengen fietspadverlichting	Buiten de bebouwde kom	Samen mee naar A2 en UPI - comfort en sociale veiligheid	€ 100.000	B		Mogelijk te combineren met aanpassing snelheidsregime op hoofdrijbaan. Dit zit in UPI2016/2017
30	Aanbrengen natuurvriendelijke verlichting	Buiten de bebouwde kom	Provincie - sociale veiligheid	€ 100.000	B		Wegbeheerder provincie Noord-Brabant
31	Bijplaatsen en vervangen verlichting door natuurvriendelijke verlichting	Buiten de bebouwde kom	Opwaarderen schakel - sociale veiligheid	€ 70.000	A	6	2019, gekoppeld aan maatregel 67 (Provincie / Brabant Water)
32	Geen. Op lange termijn als vrachtverkeer en doorgaand verkeer in verband met De Bulders verder geweerd is, dan zijn brede fietsstroken (idealer asfalt en klinkers rest	Heeze	Comfort	n.v.t.	B		2018 (UPI 2016/2017)
33	Geen maatregel benoemd, zie maatregelen 45, 46 en 47	Leende	Geen maatregel	n.v.t.	A	2	Gekoppeld aan maatregel 24 en 47
34a	Fietspaden (idealer asfalt) nieuwbouwwijk de Bulders	Heeze	Ontbreken en opwaarderen schakel	P.M. In projectbegroting de Bulders	A	4	2018, gekoppeld aan maatregel 34b en 69
34b	Kruis: bij ontwikkeling nieuwbouwwijk de Bulders fietsvriendelijk inrichten (fietsstroken)	Heeze	Opwaarderen schakel	P.M. In projectbegroting de Bulders	A	4	2018, gekoppeld aan maatregel 34a en 69
39	Inrichten als 60 km/uur weg met fietsstroken (aansluiten bij wegprofiel gemeente Cranendonck)	Buiten de bebouwde kom	Opwaarderen schakel	€ 20.000	B		2017
40	Verbeteren markering fietssuggestiestroken en handhaven huidige weginrichting. Bij toekomst onderhoud bezien of fietsstroken (rood asfalt) in combinatie met parkeervakken in te passen zijn	Heeze	Beheer en onderhoud Verkeersveiligheid	P.M.	B		Lange termijn indien mogelijk bij onderhoud
41	Verbeteren markering fietssuggestiestroken en handhaven huidige weginrichting. Bij toekomst onderhoud bezien of fietsstroken (rood asfalt) in combinatie met parkeervakken in te passen zijn	Heeze	Beheer en onderhoud Verkeersveiligheid	P.M.	B		Lange termijn indien mogelijk bij onderhoud
44	Aanbrengen middenmarkering (zoals op de Maarhezerweg langs A2). Fietsstraat is waarschijnlijk niet haalbaar en brede fietsstroken geven een onduidelijk wegbeeld	Buiten de bebouwde kom	Opwaarderen schakel	€ 7.500	A	5	P.M. Niet opgenomen in Uitvoeringsprogramma
45	Aanbrengen fietssuggestiestroken en verwijderen middenmarkering (meenemen bij herinrichting Dorpstraat)	Leende	Werk-met-werk - verkeersveiligheid	€ 10.000	B		
46	Aanbrengen fietssuggestiestroken en verwijderen middenmarkering (meenemen bij herinrichting Dorpstraat)	Leende	Werk-met-werk - verkeersveiligheid	€ 6.000	B		
47	Aanbrengen fietssuggestiestroken (ander klinkerpatroon)	Leende	Werk-met-werk - verkeersveiligheid	P.M. Project Dorpstraat	A	2	Gekoppeld aan maatregel 24 en 33
48	Geen maatregel, zie maatregel 5	Leende	Geen maatregel	n.v.t.	B		
49	Accentueren van de huidige fietsroute tussen Leende en Sterksel. Op diverse locatie opnieuw aanbrengen markering fietssuggestiestroken en markering gevaar	Buiten de bebouwde kom	Coalitieakkoord - verkeersveiligheid	P.M.	A	3	2017, discussie over rood asfalt moet nog beslecht worden, afwijkende meningen van belangengroepen. Dorpsraad Sterksel is tegen rood asfalt, fietsers vindt het nutteloos.
50	Verbreiden naar 2 meter breed fietspad in asfalt. (verlichting kan weg is niet opgenomen in het programma) Idealer wordt hier ook natuurlijkvriendelijke verlichting worden geplaatst (nu niet begroot in de	Buiten de bebouwde kom	Opwaarderen schakel	€ 50.000	A	1	2017, verlichting wordt (nog) niet geplaatst (overleg staatsbosbeheer)
51	Verbreiden boogstralen Oude Baan en fietspad Oude Baan verbreden en comfortverbetering (idealer asfalt)	Buiten de bebouwde kom	Comfort	€ 15.000	B		Provincie Noord-Brabant (in beheer bij gemeente Heeze-Leende)
..	Fietsstroken aanbrengen (onder viaduct en op Dorpstraat	Buiten de bebouwde					

53	Fietsstroken aanbrengen (onder viaduct en op Dorpstraat tot driesprong)	Buiten de bebouwde kom	Verkeersveiligheid	€ 30.000	B		Fietsuggestiestroken onder viaduct zijn reeds aangebracht
53	Oversteek Muggenberg	Heeze	Realiseren oversteeklocatie	€ 15.000	A	7	Gekoppeld aan 1, planning 2021
54	Geen maatregelen (gelijkwaardige kruising op een 60 km/uur-weg), eventueel attentieverhogende borden	Buiten de bebouwde kom	Verkeersveiligheid	€ 2.000	B		
55	Belijning middenmarkering opnieuw aanbrengen en fietspadverlichting (zoals in gemeente Cranendonk)	Buiten de bebouwde kom	Verkeersveiligheid en sociale veiligheid	€ 80.000	A	8	2017/2018, gekoppeld aan maatregelen 76 en 77. Als P.M. opgenomen in UII2016-2017
65	Aanbrengen fietsstroken (grijs)	Heeze	Opwaarderen schakel	€ 5.000	A	5	2017, gekoppeld aan maatregel 44
67	Fietspad verbreden (asfalt) en natuurlijkvriendelijke verlichting aanbrengen	Buiten de bebouwde kom	Opwaarderen schakel	€ 500.000	A	6	2019, gekoppeld aan maatregel 31 (Provincie / Brabant water)
69	Kantmarkering vervangen door fietssuggestiestroken	Buiten de bebouwde kom	Opwaarderen schakel - koppelen Bunders	€ 10.000	A	4	2018, gekoppeld aan maatregel 34a en 34b
70	Invassing voldoende kwalitatieve fietsparkeerplekken in Centrumplan Leende	Leende	Werk-met-werk: fietsparkeerplekken	P.M. project centrumplan Leende	B		2016 planvorming
71	Aanbrengen oversteek met middeneiland	Buiten de bebouwde kom	Provincie - verkeersveiligheid	€ 40.000 (provincie Noord-Brabant)	B		
72	Uitbreiden aantal OV-fietsen station Heeze	Heeze	Ketenmobiliteit	ProRail / provincie	B		situatie monitoren en indien nodig maatregel uitvoeren
72	Aanbrengen natuurvriendelijke verlichting	Buiten de bebouwde kom	Sociale veiligheid	€ 100.000 (provincie Noord-Brabant)	B		Gekoppeld aan maatregel 74
73a	Markering opnieuw aanbrengen. Kleine verbeteringen oversteek. Borden bromfiets naar rijbaan verwijderen. Bording aanpassen (fietspadbord verwijderen)	Heeze	Kleine ergernissen - juridische aspecten	€ 5.000	B		
73b	Comfortverbetering (ideaaliter asfalt)	Heeze	Comfort	€ 90.000	B		Lange termijn
74	Aanbrengen oversteek met middeneiland	Buiten de bebouwde kom	Verkeersveiligheid	€ 40.000 (provincie Noord-Brabant)	B		Gekoppeld aan maatregel 72
75	Wegdek vervangen, fietspad aanleggen en natuurlijkvriendelijke verlichting aanbrengen	Buiten de bebouwde kom	Opwaarderen schakel	€ 800.000	A	9	
76	Aanbrengen enkelzijdige éénrichtingsfietspaden (2m rood)	Buiten de bebouwde kom	Verkeersveiligheid	€ 50.000	A	8	2017/2018, gekoppeld aan maatregelen 55 en 77. Als P.M. opgenomen in UII2016-2017
77	Aanbrengen fietsstroken (aansluiten op rode fietssuggestiestroken in de bebouwde kom)	Buiten de bebouwde kom	Verkeersveiligheid	€ 35.000	A	8	2017/2018, gekoppeld aan maatregel 55 en 76. Als P.M. opgenomen in UII2016-2017
78	Aanbrengen verlichting en Bels lijntje in de voorrang zetten bij kruisingen met zandpaden en lokale zijwegen	Buiten de bebouwde kom	Verkeersveiligheid en sociale veiligheid	€ 275.000	B		
79	Aanbrengen verlichting	Buiten de bebouwde kom	Sociale veiligheid	€ 125.000	B		Provincie Noord-Brabant
80	Fietspad verbreden (asfalt)	Buiten de bebouwde kom	Opwaarderen schakel	€ 900.000	A	9	Lange termijn

## Algemene maatregelen

Nr.	Mogelijke maatregel	Type maatregel	Kosten			
A1	Extra kosten beheer en onderhoud voor CROW-onderhoudstype B (overig fietsnetwerk onderhoudstype C hetgeen momenteel de standaard is)	Algemeen	Beheer en onderhoud	€ 30.000	B	ieder jaar
A2	Gladheidsbestrijding fietspaden herzien	Algemeen	Beheer en onderhoud	regulier budget	B	ieder jaar
A3	Aanpak fietspaaltjes en hekjes (weghalen of zichtbaar maken). Locaties in overleg met de Fietsersbond.	Algemeen	Veiligheid	€ 5.000,00	B	2017
				€ 5.000,00		2018
				€ 2.500,00		2019
				€ 25.000,00		2020
				€ 1.000,00		2021
	Kleine maatregelen veiligheid, comfort, ect. (ergernissen)	Algemeen	Veiligheid			
	Boogstralen fietspaden verbeteren	Algemeen	Comfort			
A4	Verbeteren wegkanten fietsvoorzieningen (verharding - berm egaliseren aansluiten, geen molgoten)	Algemeen	Verkeersveiligheid, comfort	P.M.	B	ieder jaar
	Aanpak wortelopdruk	Algemeen	Comfort			
A5	Bij toekomstig wegonderhoud rekening houden met fietsvriendelijkere inrichting woonstraten, als voorbeeld wordt door de Fietsersbond de wijk Nieuwe Hoeven	Algemeen	Toekomst	werk-met-werk	B	lange termijn
A6	Bij toekomstige herinrichting de fiets(suggestie)stroken conform aanbevelingen Fietsberaad vormgeven	Algemeen	Toekomst	werk-met-werk	B	lange termijn
A7	Visuele inspectie hele fietsnetwerk (niet alleen utilitaire hoofdroutes)	Algemeen	Beheer en onderhoud	regulier budget	B	per 2 jaar
A8	Comfortmeting hele fietsnetwerk (niet alleen utilitaire hoofdroute)	Algemeen	Beheer en onderhoud	€ 10.000 - € 20.000	B	per 4 jaar
A9	Afspraken maken met andere wegbeheerders en nutsbedrijven over kwaliteitsniveau fietsinfrastructuur (of afspraken herzien) en gewenste verbeteringen.	Algemeen	Andere wegbeheerders en nutsbedrijven	afspraken maken over verplicht onderhoud en/of meerkosten kwaliteitsniveau	B	korte termijn
A10	Bijplaatsen stallingsvoorzieningen bij OV-haltes indien er regelmatig 2 of meer fietsen los geparkeerd staan	Algemeen	OV-haltes	P.M.	B	indien nodig
A11	Realisatie bomen, struiken en poelen door particulieren om de aantrekkelijkheid van het gemeentelijke fietsnetwerk te verbeteren (subsidie mogelijk vanuit regeling 'groen-blauwe diensten' (provincie/gemeente)	Algemeen	Aantrekkelijkheid	P.M. subsidieregeling 'groen-blauwe diensten'	B	

## Lokaal netwerk



Nr.	Mogelijke maatregel		Type maatregel	Kosten			
7	Aansluiting fietspad-rijbaan verbeteren (ten koste van 1 boom) en comfortverbetering fietspad (idealiter asfalt). Alternatief: opheffen fietspad	Heeze	Comfort	€ 25.000	B		2017/2018 (reconstructie GVRP)
12	Groot plateau (30-zone) Ter Borchwardlaan (hoofdringbaan en ventweg)-Mercury-Kruiseik	Heeze	Verkeerviligheid	€ 30.000	B		
13	Paaltjes verwijderen / functioneler plaatsen en conform landelijke richtlijnen inleiden	Heeze	Verkeerviligheid	€ 750	B		korte termijn
14	Voorrangssituatie verduidelijken	Heeze	Verkeerviligheid	€ 1.000	B		2017/2018 (reconstructie GVRP)
17	Voorrangssituatie verduidelijken (30km/uur)	Heeze	Verkeerviligheid	€ 1.000	B		
19	Voorrangssituatie verduidelijken	Heeze	Verkeerviligheid	€ 1.000	B		
21	Voorrangssituatie verduidelijken	Heeze	Verkeerviligheid	€ 1.000	B		
29	Zie maatregel 7	Heeze	Comfort	n.v.t.	B		2017/2018 (reconstructie GVRP)

## Secundaire en recreatieve fietsroutes

