

Fietsplan Heumen

Definitief



Datum: april 2016
Projectnr: 2015004
Opdrachtgever: Peter Rutten (gemeente Heumen)
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 Missie en visie voor het fietsbeleid van de gemeente Heumen	10
	2.3 Ambities en doelstellingen	11
Hoofdstuk 3:	Fietsnetwerk gemeente Heumen	15
	3.1 Gemeentelijk fietsnetwerk	15
	3.2 Wensprofielen	17
	3.3 Situatieschets centrum Malden	19
	3.4 Scenario's centrum Malden	22
Hoofdstuk 4:	Centrum Malden	
Hoofdstuk 5:	Infrastructurele maatregelen	27
Hoofdstuk 6:	Niet-infra maatregelen fietsstimulering en verkeersveiligheid	33
Hoofdstuk 7:	Mogelijke fasering uitvoering maatregelen	35
Bijlage 1:	Kaartenboek	
Bijlage 2:	Overzicht mogelijke maatregelen	

Inleiding

Binnen enkele jaren wil de gemeente Heumen starten met de herinrichting van de Rijksweg door Malden en worden er fietsmaatregelen uitgevoerd binnen het project Hart van Malden. De in dit fietsplan beschreven beleidsuitgangspunten, scenario's en maatregelen vormen voor de gemeente Heumen een belangrijke basis voor zowel voor het gemeentelijk verkeersbeleid als voor de concrete projecten in het centrum van Malden.



In dit fietsplan worden in hoofdstuk 2 een aantal belangrijke beleidskaders geschetst en fietsambities voor de gemeente Heumen verwoord. In hoofdstuk 3 wordt vervolgens het nieuwe gemeentelijke fietsnetwerk beschreven waarna vervolgens wordt ingezoomd op het wensprofielen en mogelijke scenario's om het fietsen in het centrum van Malden te verbeteren. In het kader van dit fietsplan zijn landelijke eisen aan een fietsnetwerk op maat gemaakt voor de situatie in de gemeente Heumen en is het Heumens fietsnetwerk op straat bekeken. Op basis daarvan is een groslijst aan mogelijke infrastructurele maatregelen opgesteld, deze staat weergegeven in hoofdstuk 4. Om het fietsgebruik en de verkeersveiligheid te bevorderen zijn naast infrastructurele maatregelen ook niet-infrastructurele maatregelen nodig, bijvoorbeeld op het gebied van educatie, stimulering, verkeersveiligheidsacties en handhaving. De mogelijkheden hiervoor staan opgenomen in hoofdstuk 5. In het laatste hoofdstuk zijn de mogelijke maatregelen geprioriteerd en is een lijst met maatregelen voor de komende jaren opgesteld die past binnen de financieringsmogelijkheden van de gemeente Heumen.

Dit gemeentelijke fietsplan is opgesteld in samenwerking met wethouder Henk van den Berg en een ambtelijk projectteam bestaande uit:

- Peter Rutten Verkeer
- Frans Roelofs Beheer
- Annoesjka Wintjes Hart van Malden
- René Joosten Toerisme en economie
- Els Rademaker Milieu

Beleidskaders en fietsambities

In dit beleidshoofdstuk wordt aandacht besteed aan de kaders, ambities en uitgangspunten / doelstellingen om het fietsgebruik in de gemeente Heumen te faciliteren en te verbeteren.

2.1 Belangrijkste beleidskaders

Landelijk beleid

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. Voor de realisering van het fietsnetwerk nemen zij in de PVVP's, RVVP's en het gemeentelijk beleid een doel voor 2020 op.
 - 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 de Segway. 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 ('fietsssnelwegen') 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. Uit in 2012 opgestelde prognoses bleek dat de doelstelling voor het aantal ernstig verkeersgewonden in 2020 waarschijnlijk niet gehaald worden 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.



Provinciaal en regionaal

Voorheen was voor de gemeente Heumen vooral de fietsvisie van de Stadsregio Arnhem Nijmegen van belang. Per 1 april 2015 zijn de mobiliteitstaken van de Stadsregio Arnhem Nijmegen overgegaan naar de provincie Gelderland. Het fietsbeleid van de voormalige Stadsregio Arnhem Nijmegen krijgt in de loop van 2015 een plek binnen de Fietskoers van de provincie Gelderland. De Fietskoers is in 2014 opgesteld en is voor de provincie Gelderland de richting gevende notitie op fietsgebied voor de komende jaren. Na de verkiezingen van 2015 wordt er verder invulling, inclusief programma met maatregelen en middelen, gegeven aan de provinciale Fietskoers.

In de Fietskoers gaat de provincie in op actuele ontwikkelingen zoals de E-bike en de groei van fietstoerisme en het fietsen in de stad. Verder blijft de in 2010 (beleidsplan 'Gelderland aan kop, koepelvisie op fietsen 2010-2020') vastgestelde ambitie om het hoogste/meeste fietsgebruik te hebben van alle provincies in Nederland actueel. Van daaruit stimuleert de provincie Gelderland fietsgebruik, fietsveiligheid en de ontwikkeling van snelfietsroutes. Daarbij worden de volgende doelgroepen onderscheiden: utilitaire fietsers (winkelend publiek, scholieren/studenten, forenzen en fietsers naar het OV) en recreatieve fietsers. Verder heeft de provincie op 9 juli 2014 de Omgevingsvisie Gelderland vastgesteld. Daarin wordt gestreefd naar een duurzaam mobiliteitssysteem waarbij de provincie het als haar taak ziet om het fietsen te bevorderen, met name in het woon-werkverkeer.

Om Gelderland nog nadrukkelijker als fietsprovincie op de kaart te zetten, heeft de provincie het initiatief genomen om het Gelders Fietsnetwerk op te richten. Samen met de betrokken partijen wil de provincie het fietsgebruik in Gelderland verder bevorderen door verbetering van het fietsnetwerk tussen gemeenten en de bekendheid ervan te vergroten. Het Gelders Fietsnetwerk richt zich specifiek op:

- versterking van een bovenlokaal fietsnetwerk;
- samengaan van het recreatieve- en woon-werk fietsnetwerk.

De netwerken en beleidsplannen van de diverse Gelderse regio's hebben een plek gekregen binnen het Gelders Fietsnetwerk.

Het regionale beleid en netwerk is vastgelegd in de Fietsvisie Stadsregio Arnhem Nijmegen waarin het beleid in hoofdlijnen gericht is op:

- Het fietsbeleid primair richten op utilitaire relaties;
- Het creëren van snelfietsroutes voor forenzen. De snelfietsroute Cuijk-Nijmegen die door de gemeente Heumen loopt is daar een voorbeeld van;
- Het verleiden van de (auto)mobilist om de fiets te nemen;
- Het aanbrengen van gelaagdheid in het fietsnetwerk. De Stadregio heeft een utilitair en recreatief fietsnetwerk vastgesteld. Het in hoofdstuk 3 beschreven fietsnetwerk van de gemeente Heumen is daarop afgestemd;
- Het stimuleren van ketenmobiliteit door fietsvoorzieningen om en nabij OV-knopen te verbeteren.

Op het gebied van veiligheid is er in de regio Arnhem Nijmegen een gezamenlijke inventarisatie uitgevoerd en aanpak opgesteld op basis van de landelijke Modelaanpak Veilig Fietsen. Op basis hiervan werken de gemeenten zelfstandig verder aan een lokale uitwerking van de Modelaanpak. Meer hierover staat in het kader op de volgende pagina.





Fietsongevallen

Uit de ongevallenstatistieken van ViaStat blijkt dat het verkeer in de gemeente Heumen in de periode 2009-2013 het onveiligste van de regio.

Bron: Veilig Fietsen in de regio Arnhem-Nijmegen

In de periode 2009-2013 zijn er 15 ongevallen geregistreerd waarbij een of meerdere fietsers betrokken waren. Er zijn in deze periode geen dodelijke ongevallen met fietsers geregistreerd. Doordat ongevallen waarbij alleen schade of slechts lichte verwondingen zijn niet of nauwelijks gemeld worden, is er geen beeld van het totale aantal fietsongevallen.



Er zijn geen duidelijke blackspots voor fietsers. Wel is de Rijksweg door Malden een aandachtspunt. Bij alle drie de ongevallen is een fietser over het hoofd gezien is door een afslaan automobilist.

Leeftijden

Van de 16 fietsslachtoffers die in de periode 2009-2013 in de gemeente Heumen vielen is 1/3^e jonger dan 18 en 1/3^e ouder dan 60. Gezien het aandeel in het verkeer van deze groepen t.o.v. van de groep 25 t/m 59 jaar zijn zij relatief vaak betrokken bij een (ernstig) fietsongeval.

Leeftijd	Aantal slachtoffers
4 t/m 11	2
12 t/m 15	2
16 t/m 17	1
18 t/m 24	0
25 t/m 59	6
60 en ouder	5

Aandachtspunten

- Sterke groei van de groep ouderen de komende jaren.
- Landbouwverkeer door de kernen van de gemeente, wat problemen geeft met fietsers. Samenwerking met LTO zou hierin kunnen helpen (bijv. in de vorm van voorlichtingsdagen).
- Meer informatie / samenwerking gewenst met ROV Oost Nederland, met name in combinatie met educatie op basisscholen.

Bron: Veilig Fietsen in de regio Arnhem-Nijmegen

Relevant beleid gemeente Heumen

Het lokale fietsbeleid wordt, inclusief een uitvoeringsprogramma, op basis van het voorliggende fietsplan eind 2015 vastgesteld in het kader van de actualisatie van het gemeentelijk verkeers- en vervoerplan (GVVP) Heumen.

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

- Strategische visie gemeente Heumen 2020 met thema's als goed bereikbare dorpen en stimuleren fietsverkeer.
- Structuurvisie Heumen 2025 waarin staat dat de bestaande wegenstructuur leidend is voor de afwikkeling van het toekomstige verkeer en dat knelpunten als gevolg van (boven)regionaal doorgaand verkeer in regionaal verband moeten worden opgelost. Verder staat de bereikbaarheid en veiligheid van langzaam verkeer voorop in het geval van nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen.
- Hart voor Malden waarin aandacht besteed wordt aan de bereikbaarheid per auto maar ook per fiets en te voet. Ten aanzien van de fiets zijn er een aantal bereikbaarheidsknelpunten. Een aantal concrete projecten gaan de komende jaren spelen zoals de herinrichting van de Schoolstraat, Zuidplein, Kerkplein, Kloosterstraat en Rijksweg.
- Coalitieakkoord 2014-2018 waarin staat dat de coalitie de fietspadenstructuur in de gemeente verder gaat versterken door bestaande fietspaden te verbeteren en met elkaar te verbinden. Een aantal concrete verbindingen staat daarin benoemd zoals Jachthuis-centrum Malden, fietspad Groesbeekseweg-zweefvliegveld en de snelfietsroute tussen Cuijk en Nijmegen.

2.2 Visie voor het fietsbeleid van de gemeente Heumen

Missie

De gemeente Heumen wil dat de dorpen en voorzieningen in haar gemeente goed bereikbaar zijn voor al het verkeer en in het bijzonder voor de fiets. Het centrum van Malden is daarbij een specifiek aandachtspunt. Daarnaast wil de gemeente Heumen het fietsverkeer binnen haar mogelijkheden maximaal stimuleren en (zeker bij nieuwe ontwikkelingen) de bereikbaarheid en de veiligheid voor het langzame verkeer voorop stellen.

Visie

De dorpen Malden, Heumen, Overasselt en Nederasselt hebben onderlinge relaties, maar hebben ook relaties met de stad Nijmegen. Daarbij is een goede (fiets-)bereikbaarheid voor woon-werkverkeer en recreatief verkeer belangrijk.

Inzetten op meer fietsgebruik biedt in de gemeente Heumen kansen voor de veiligheid en fietsbereikbaarheid van de kernen Malden, Heumen, Overasselt en Nederasselt en de voorzieningen in de gemeente Heumen. Daarnaast draagt het bij aan de reductie van de woon/werk-kilometers in Heumen en de regio, CO2-doelstellingen (klimaatneutraal 2050), het vergroten van de leefbaarheid in dorpen en buitengebied, het versterken van de regionale toeristische economie en werkgelegenheid, het versterken van de recreatieve positie van de



regio (uitstralend naar economie en vestigingsklimaat) en het verbeteren van de (volks)gezondheid.

Daarbij is er aandacht voor de diverse soorten fietsers: forenzen, scholieren, ouderen, toeristische fietsers en sociaal-recreatieve fietsers.

In het centrum van Malden wordt het fietsen nadrukkelijk gestimuleerd. Het is de bedoeling dat inwoners vooral met de fiets naar het winkelcentrum komen en minder met de auto. Een betere infrastructuur voor de fiets moet hier een belangrijke bijdrage aan leveren.

Om het fietsgebruik te bevorderen worden niet alleen infrastructurele maatregelen getroffen. Het opzetten van fietsstimulerings- en verkeersveiligheidsmaatregelen is een essentieel onderdeel van het uitvoeringsprogramma van dit fietsplan voor de gemeente Heumen. Het fietsen moet op de 'mental map' van weggebruikers, bedrijven, organisaties en gemeentebestuurders komen.

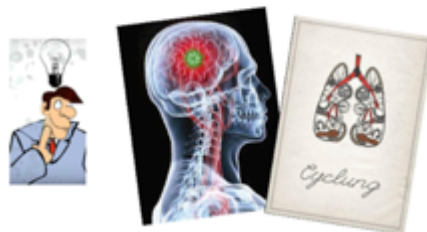
Infrastructuur....

Zet fietsroutes op de agenda en op de kaart...



& communicatie !

...maar ook op de 'Mental Map' !



2.3 Ambities en doelstellingen

Algemeen

Iedere verkeersdeelnemer dient, ongeacht leeftijd of gezondheid, op een veilige wijze op zijn bestemming te komen waarbij het primaat ligt op het stimuleren van de fietsers en voetgangers.

De afstanden binnen de gemeente zijn dusdanig dat de fiets een alternatief kan zijn voor de auto. Een hoog aandeel fietsgebruik kan op verschillende manieren een positieve bijdrage leveren aan de samenleving. Zo is fietsen gezond, leidt het tot schonere lucht, neemt het minder ruimte in beslag dan een auto en is het voor kinderen een goede manier om ervaring op te doen in het verkeer. Met de opkomst van de elektrische fiets worden steeds grotere afstanden aantrekkelijker om per fiets af te leggen. De elektrische fiets leidt er ook toe dat senioren langer zelfstandig kunnen deelnemen aan het verkeer.

Bereikbaarheid

Fietsgebruik: meer fietsgebruik in de gemeente Heumen

Het fietsgebruik is ondanks de relatief beperkte afstanden binnen de gemeente laag ten opzichte van het gemiddelde in Nederland. In 19% van alle verplaatsingen wordt door inwoners van de gemeente Heumen de fiets gebruikt. Voor verplaatsingen tot maximaal 7,5 kilometer wordt in 27% van de gevallen door de inwoners van Heumen de fiets gebruikt. Landelijk is dit 35% en in de provincie Gelderland is dit gemiddeld 36%.

Bron: CROW-Fietsberaad 2009

Economie en toerisme: vergroten van het belang van de fiets voor het doen van de dagelijkse boodschappen in het winkelcentrum van Malden en inspelen op het belang van recreatief fietsen.

Uit landelijk onderzoek blijkt dat voetgangers en fietsers (respectievelijk tot 1 en 2,5 km) een belangrijk deel van de weekomzet van supermarkten bepalen. Fietsers komen vaker in de week maar besteden minder per bezoek. Pas na 2,5 kilometer daalt het aandeel fiets in de weekomzet en zijn de automobilisten vooral belangrijk voor de omzet van supermarkten.

Bron: SOAB, 2010

Recreatief fietsen blijft een belangrijk speerpunt in het kader van de Beleidsnota Vrijtijdseconomie 2013 -2016 van de gemeente Heumen. Voldoende kwalitatieve fietsroutes en inspelen op de ontwikkeling van E-bikes spelen hierbij een belangrijke rol.

Fietsparkeren: voldoende en kwalitatief goede fietsparkeervoorzieningen voor diverse typen fietsen bij winkelveorzieningen, OV-haltes en andere publieksaantrekkelijke voorzieningen. Daarnaast worden ondernemers gestimuleerd oplaadpunten voor elektrische fietsen te realiseren

Rond het winkelcentrum van Malden zijn op diverse locaties fietsparkeervoorzieningen geplaatst. Het aantal verschillende type parkeervoorzieningen is zeer divers. Veel fietsen worden wel bij maar niet in de fietsparkeervoorzieningen geplaatst.

In de gemeente zijn zover bekend twee oplaadpunten voor elektrische fietsen (camping Heumens Bos en Zweef-inn Malden).

Bron: <http://www.fietsen.123.nl/page/oplaadpunten-overzicht>

Ruimtelijke ordening: het belang van de fiets staat voorop bij nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen

Daarbij gaat het om zaken als bereikbaarheid, fietsparkeren en veiligheid die er voor zorgen dat de fiets een logische keuze voor het maken van een verplaatsing. In de gemeentelijke bouwverordening worden richtlijnen/eisen ten aanzien van fietsparkeren opgenomen.

Duurzaamheid

Milieu en leefbaarheid: een goed fietsnetwerk en meer fietsgebruik levert een belangrijke bijdrage aan doelstellingen van Klimaatneutraal Heumen 2050

Wanneer een meer gefietst wordt heeft dit een positief effect op de uitstoot van CO₂, fijnstof en de productie van geluid door auto's. Daarnaast is het positief voor de gezondheid en vitaliteit van mensen.

Veiligheid

Verkeersveiligheid: voorkomen van dodelijke ongevallen met fietsers en het verminderen van het aantal (ernstige) ongevallen met fietsers. Speciale aandacht gaat daarbij uit naar jongere en oudere fietsers en de veilige inrichting van fietspaden

In Heumen zijn de afgelopen 5 jaar geen dodelijke ongevallen met fietsers geregistreerd.

Wel vielen er 16 (ernstig) gewonden fietsers te noteren in de periode 2009 - 2013.

Net zoals landelijk zijn in de gemeente Heumen de kwetsbare doelgroepen jongeren en ouderen oververtegenwoordigd in de fietsongevallencijfers.

Fietsendiefstal: minder fietsendiefstal in de gemeente Heumen

Volgens het CBS zijn er in 2013 in de gemeente Heumen 65 fietsen als gestolen geregistreerd. In 2009 werden nog 170 fietsen als gestolen geregistreerd. Ter vergelijking: in de gemeenten Groesbeek en Gemert-Bakel werden 160 en 80 gestolen fietsen geregistreerd in 2013. *Bron: CBS*



Fietsnetwerk: De gemeente Heumen 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 en belangrijke voorzieningen in de gemeente Heumen worden door het fietsnetwerk ontsloten en liggen op maximaal 150 meter van het fietsnetwerk.
- Het fietsnetwerk ontsluit ook de sportvoorzieningen in Balgoy (gemeente Wijchen) omdat deze een belangrijke functie voor de inwoners van Nederasselt hebben.
- Op belangrijke keuzepunten met het utilitaire hoofdfietsnetwerk staan fietswegwijzers (zie foto hiernaast). Op overige keuzepunten is ook bewegwijzering met 'paddestoelen' mogelijk.

Directheid :

- De omrijdfactor op het utilitair hoofdfietsnetwerk dient zo minimaal mogelijk te zijn.
- Er wordt gestreefd naar een ongehinderde afwikkeling op het utilitaire hoofdfietsnetwerk door in te zetten op:
 - 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.
 - Fietsroutes door drukke gebieden waardoor er toezicht is vanuit de omgeving en in het buitengebied vrij zicht op de omgeving.



Veiligheid:

- Voorkomen van fietsongevallen, zowel met andere voertuigen als enkelzijdige fietsongevallen. Dit door fysieke ingrepen zoals het verwijderen of beter markeren van paaltjes en andere obstakels op het fietspad en mensgerichte maatregelen om de fietsvaardigheid te verbeteren.
- Op utilitaire hoofdfietsroutes wordt autoparkeren niet toestaan.
- Op utilitaire hoofdfietsroutes zijn overal fietsvoorzieningen.
- Conflicten met kruisend verkeer worden zoveel mogelijk vermeden indien dit niet mogelijk is moet de snelheid van het kruisende verkeer reduceert worden.
- Herkenbare wegcategorieën en uniforme verkeerssituaties.
- Voldoende zicht op wegvakken en kruispunten.
- Geen grote oneffenheden in het wegdek.
- Waar mogelijk de breedte van de fietspaden aanpassen voor o.a. e-bikes, transport-/bakfietsen en grote groepen fietsers.
- De verlichting van de fietsroutes moeten passend zijn bij de functie van de route en de omgeving. Op utilitaire hoofdroutes waar geen verlichting mogelijk is kan in de toekomst kantmarkering aan beide zijden van de fietsvoorziening aangebracht worden.

Comfort:

- Het gehele fietsnetwerk bestaat zoveel mogelijk uit gesloten verharding, bij voorkeur asfalt. Bij veel boomopdruk is beton een alternatief.
- Voorkomen van steile hellingen.
- Beperken stopkans bij VRI's, indien dit niet mogelijk is moeten wachttijden geminimaliseerd worden.
- Zoveel mogelijk voorkomen van verkeershinder door overig verkeer.
- Op utilitaire hoofdfietsroutes 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 passen bij de vraag.

Beheer en onderhoud : verhogen onderhoudsniveau

- Op dit moment hanteert de gemeente voor zijn fietsvoorzieningen het CROW-onderhoudsniveau C. Voor het utilitaire fietsnetwerk moet gestreefd worden naar onderhoudsniveau B.
- De utilitaire hoofdfietsroutes worden bij sneeuw en vorst geveegd en gestrooid. Bij bladoverlast worden bladeren van de utilitaire hoofdfietsroutes en/of specifieke overlastlocaties verwijderd.
- Voorkomen van plasvorming op fietsroutes.
- Voorkomen overgroei berm over fietspaden waardoor de beschikbare ruimte beperkt wordt.
- Voorkomen van vuil (afkomstig van bomen, stuiken, bermen maar ook van landbouwverkeer en/of overig verkeer) op fietsroutes.
- Periodieke check op comfort van het fietsnetwerk.



Fietsnetwerk gemeente Heumen

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

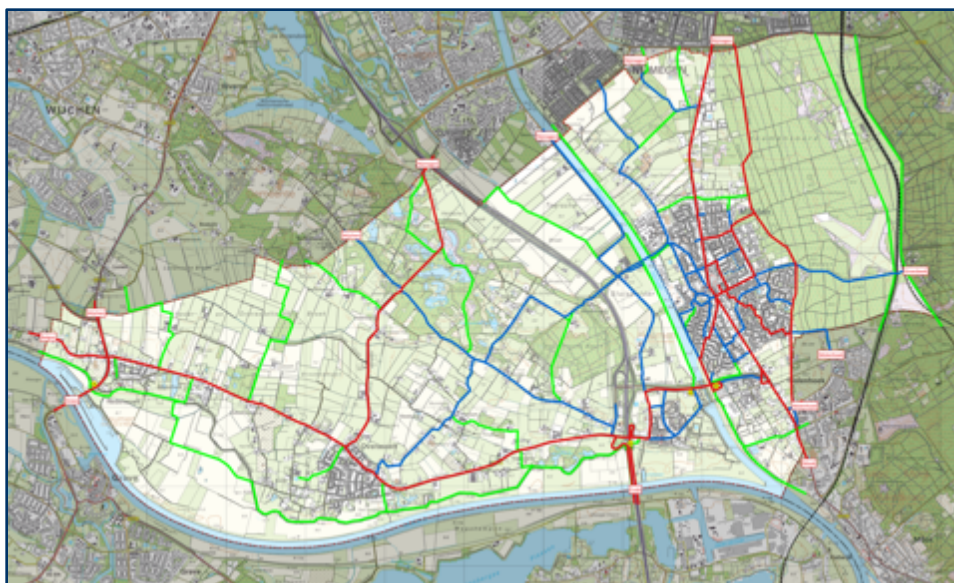
3.1 Gemeentelijke fietsnetwerk

De gemeente Heumen wil dat de dorpen en voorzieningen in haar gemeente per fiets goed bereikbaar zijn. Het centrum van Malden is daarbij een specifiek aandachtspunt. Op basis van de ambitie van de gemeente Heumen zijn de bestaande fietsnetwerken tegen het licht gehouden. Voor een goed werkend fietsnetwerk dat zowel aantrekkelijk is voor de utilitaire (bijv. woon-werk en woon-school) fietsers als voor de recreatieve fietsers wordt het netwerk onderverdeeld in drie type fietsroutes:

Utilitaire hoofdroutes: belangrijkste verbindende routes tussen de kernen in de gemeente Heumen en de nabij gelegen kernen. In Malden wordt het centrum door middel van dit netwerk ontsloten en verbonden met de (nog te ontwikkelen) snelfietsroute Nijmegen - Cuijk. Deze routes zijn met name gericht verwerken van grotere stromen forenzen, scholieren en fietsers naar het centrum van Malden.

Overige hoofdroutes: overige verbindende fietsroutes tussen kernen, woonwijken en voorzieningen in de gemeente Heumen. Deze routes hebben daarmee een belangrijke feederfunctie voor het utilitair hoofdnetwerk. Het netwerk verbindt daarnaast de verder weggelegen kernen.

Secundaire en/of recreatieve routes: rustige fietsroutes naar voorzieningen in de kleine kernen en aantrekkelijke en rustige recreatieve fietsroutes. Dit netwerk heeft een beperkte functie voor het utilitaire fietsverkeer.



Fietsnetwerk gemeente Heumen

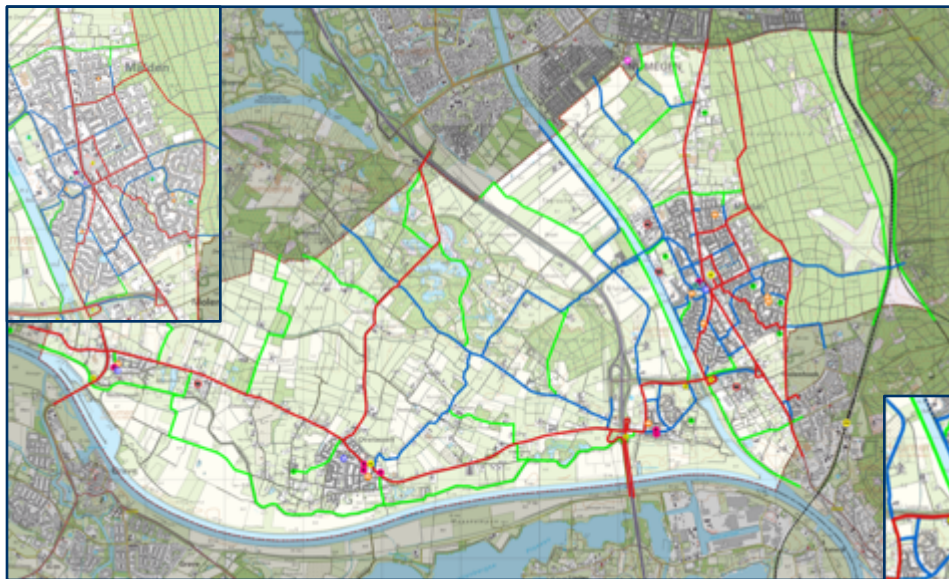
De diverse type routes verschillen in specifieke eisen ten aanzien van profiel, vormgeving, verharding e.d. De eisen zijn in de volgende paragraaf uitgewerkt in enkele wensprofielen.



Fietsnetwerk Malden

Relatie voorzieningen met het fietsnetwerk

Alle kernen en belangrijke voorzieningen in Heumen worden ontsloten door middel van het fietsnetwerk.



Voorzieningen op het fietsnetwerk in gemeente Heumen en in Malden

Het fietsnetwerk sluit aan op fietsnetwerken van omliggende gemeenten en provincies. Ook sluit het fietsnetwerk in Molenhoek aan op de meest logische fietsroutes naar het station Molenhoek (zie afbeelding hiernaast).



3.2 Wensprofielen

Het fietsnetwerk van de gemeente Heumen 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. Maar, om het fietsen daadwerkelijk aantrekkelijk te maken, moet de kwaliteit van de fietsvoorzieningen comfortabel, aantrekkelijk en veilig zijn. Het gaat dan om de kwaliteit bij aanleg én een goed beheer en onderhoud van de bestaande fietsvoorzieningen. In de wensprofielen is aan de hand van concrete ontwerpisen beschreven hoe in de gemeente Heumen een 'kwalitatief goed, aantrekkelijk en veilig fietsnetwerk' eruit kan zien.

De eisen voor de utilitaire hoofdroutes liggen hoger dan voor de overige hoofdroutes en secundaire / recreatieve fietsroutes. In de onderstaande wensprofielen zijn de kwaliteitseisen voor het utilitaire netwerk geconcretiseerd. De kwaliteitseisen voor het overige hoofd- en secundaire en/of recreatieve netwerk beschreven, zodat gewerkt kan worden aan een aantrekkelijk fietsnetwerk. De wensprofielen vormen de leidraad voor de gemeente Heumen bij toekomstige werkzaamheden aan het fietsnetwerk. Nieuwe routes (ontbrekende schakels) worden overeenkomstig onderstaande wensprofielen ontworpen. Bestaande routes worden - indien deze niet voldoen - op termijn aangepast.

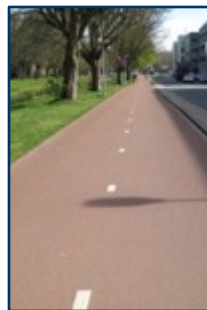
Utilitaire hoofdroutes

Buiten bebouwde kom		
	Vrijliggend fietspad (in 1 richting bereden)	Solitair fietspad / vrijliggend fietspad (in 2 richtingen bereden)
Breedte - minimaal / huidig	1,75 meter	2,5 meter
Breedte - Hoge kwaliteit	2,5 meter	4,0 meter
Kleur wegvakken	Grijs	Grijs / Rood
Kleur kruispuntvlakken	Rood indien voorrang	Rood indien voorrang
Voorrang bij gebiedsontsluitingswegen	Nee, verkeerslicht of rotonde (fiets uit voorrang)	Nee, verkeerslicht of rotonde (fiets uit voorrang)
Voorrang bij erftoegangswegen	Altijd	Altijd
Voorrang bij inritten, erftoegangen, etc.	Altijd	Altijd
Verharding	Asfalt / Beton	Asfalt / Beton
Verlichting / markering	Niet, behalve bij oriëntatiepunten en specifieke veiligheidslocaties. Streven naar markering op wegvakken.	Niet, behalve bij oriëntatiepunten en specifieke veiligheidslocaties. Streven naar markering op wegvakken.
Fietsbewegwijzering	Op beslispunten	Op beslispunten
Onderhoudsniveau - minimaal	C	C
Onderhoudsniveau - streefwaarde	A	B
Sneeuw-/ijs-/bladvrij	Ja, behalve in natuurgebieden	Ja, behalve in natuurgebieden



Utilitaire hoofdroutes

Binnen bebouwde kom			
	Voorkeur		Alternatief
	Vrijliggend fietspad (in 1 richting bereden)	Solitair fietspad / vrijliggend fietspad (in 2 richtingen bereden)	Fiets(suggestie)strook
Breedte - minimaal / huidig	1,75 meter	2,5 meter	1,0 meter
Breedte - Hoge kwaliteit	2,5 meter	4,0 meter	1,7 meter
Kleur wegvakken	Rood	Rood	Rood
Kleur kruispuntvlakken	Rood indien voorrang	Rood indien voorrang	Rood indien voorrang
Voorrang bij gebiedsontsluitingswegen	Nee, voorkeur rotonde (fiets in voorrang)	Alleen mogelijk bij lage intensiteiten en voldoende zicht en met plateau/drempel	Nee, voorkeur rotonde (fiets in voorrang)
Voorrang bij erftoegangswegen	Altijd	Altijd	Altijd
Voorrang bij inritten, erftoegangen, etc.	Altijd	Altijd	Altijd
Verharding	Asfalt /Beton	Asfalt / Beton	Asfalt
Verlichting	Zoveel mogelijk, behalve bij verstoring natuurgebieden	Zoveel mogelijk, behalve bij verstoring natuurgebieden	Rijbaanverlichting
Fietsbewegwijzering	Op beslipunten	Op beslipunten	Op beslipunten
Onderhoudsniveau - minimaal	B	B	B
Sneeuw-/ijs-/bladvrij	Ja, behalve in natuurgebieden	Ja, behalve in natuurgebieden	Ja



Overige hoofdroutes

Deze routes komen bij voorkeur voor in de vorm van:

- Vrijliggende / solitaire fietspaden (bij voorkeur rood gekleurd) in asfalt of beton en fietssuggestiestroken met een rood gekleurde asfaltlaag
- Indien deze vormen niet mogelijk zijn (i.v.m. wegbreedte, parkeren, e.d.) dan kan binnen de bebouwde kom bij relatief weinig gemotoriseerd verkeer ook volstaan worden met fietsers op de rijbaan. Het onderhoudsniveau dient wel minimaal B te zijn zodat het comfortabel fietsen blijft.

Secundaire en/of recreatieve routes

Deze routes komen bij voorkeur voor in de vorm van:

- Buiten de bebouwde komen: solitaire fietspaden (bij voorkeur grijs asfalt/beton, alternatief: tegels of klinkers) of op rijbaan
- Binnen de bebouwde kom: fietssuggestiestroken of op rijbaan.

Centrum Malden

4.1 Situatieschets centrum Malden

Binnen het gemeentelijke fietsnetwerk neemt het centrum van Malden een bijzondere positie in. Het is de belangrijkste bestemming in de gemeente maar is per fiets in de huidige situatie niet voldoende bereikbaar. Naast de oversteekbaarheid van de provinciale weg zijn vooral de bereikbaarheid en veiligheid van het winkelcentrum vanaf de diverse woonwijken en de fietsparkeersituatie belangrijke aandachtspunten.

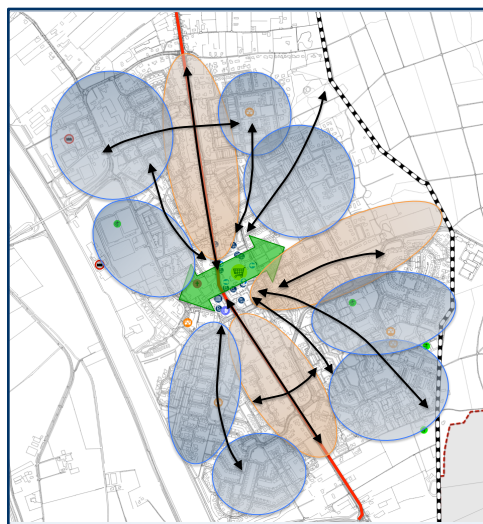
Daarnaast speelt het project Hart voor Malden dat een (ruimtelijke) kwaliteitsimpuls moet geven aan het centrum. In 2013 is door de gemeenteraad de 'Houtskoolschets Hart voor Malden' vastgesteld waarin richting wordt gegeven aan de toekomstige ontwikkelingen. Centrale opgaven in dit project zijn de bereikbaarheid, parkeren, herkenbaarheid, samenhang en belevingswaarde van het centrum van Malden. Daar is door de gemeente voor de komende jaren aan toegevoegd: een betere verkeercirculatie, het vergroenen van de oost-west as en het stimuleren van ontmoeting. De gemeenteraad heeft op 18 december 2014 prioriteit gegeven in het Hart voor Malden aan het verbeteren van de verkeersveiligheid voor alle doelgroepen en dus ook de fietser. Een aantal concrete projecten gaan de komende jaren spelen zoals de herinrichting van de Schoolstraat, Zuidplein, Promenade, Kloosterstraat en Rijksweg.

Schouwresultaten

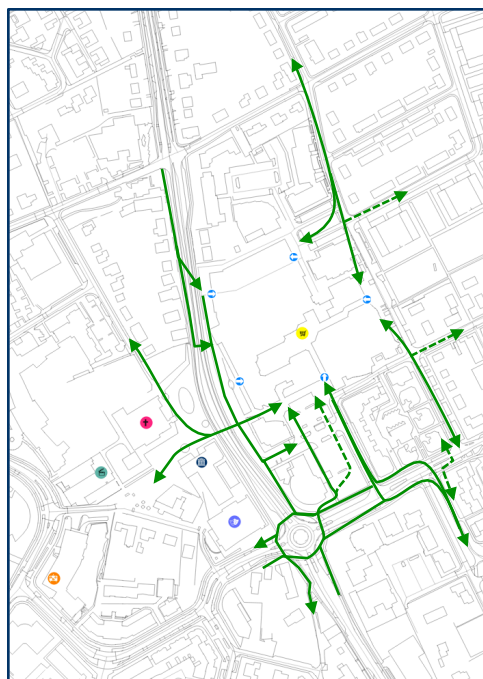
Op zaterdag 14 maart 2015 zijn de diverse aanrijdroutes en fietsparkeersituatie in het centrum bekeken en het gedrag van fietsers op deze routes en probleemlocaties in beeld gebracht en geanalyseerd.

Op de kaart hiernaast staan de belangrijkste fietsroutes van/naar het centrum van Malden weergegeven. De volgende pagina geeft een beeld van de fietsparkeersituatie.

Fietsers vanuit de zuidwestelijke en zuid-oostelijke woonwijken maken vooral gebruik van de Ericastraat. Daarnaast wordt door fietsers vanaf de rotonde de voetgangersdoorsteek nabij de HEMA gebruikt, waarbij soms ook over de parkeerplaats wordt gefietst. De ruimte voor een goede fietsvoorziening op die locatie ontbreekt op dit moment.



Fietsrelaties van/naar centrum Malden



Fietsstromen van/naar winkelcentrum Malden

Verder gaan fietsers vanuit het zuidoostelijk fietspad soms ook via de Schoolstraat naar de oostelijke winkelingang.

De oversteek van/naar dit fietspad op de Groesbeekseweg (richting Ericastraat) voldoet in de huidige situatie niet aan de verkeersveiligheidseisen (te smalle middengeleider om als fietser te kunnen wachten).

De fietsers maken het meest gebruik van de ingang bij het Zuidplein (65 fietsen). De westelijke en oostelijke ingangen worden ongeveer evenveel gebruikt (47 en 46 fietsen). De fietsers uit de noordoostelijke en de oostelijke wijken maken vooral gebruik van de Schoolstraat, die overigens ook een duidelijke functie heeft voor “doorgaande” fietsers. Verder maken enkele fietsers gebruik van de twee oost-westverbindingen die op de Schoolstraat uitkomen.

Op basis van de schouw lijken de minste fietsers vanuit het noordwesten naar het winkelcentrum te komen. Er zijn geen gegevens van herkomst en bestemmingen van fietsers bekend om dit te toetsen. Fietsers die vanuit het noordwestelijke deel van Malden naar het winkelcentrum gaan, maken gebruik van de Rijksweg of de fietsdoorsteek Kerkweg-Kerkplein. Deze laatste groep gaat vooral naar de winkelingangen aan de zuidzijde. Het gedrag van de fietsers komende vanaf de Rijksweg is meer divers. De winkelingang aan het Noordplein lijkt nauwelijks gebruikt te worden, mede omdat die voor fietsers slecht bereikbaar is. Redelijk wat fietsers steken over tegenover de noordwestelijk gelegen fietsenstalling, maar hier is geen oversteekvoorziening. Andere fietsen door naar één van de zuidelijk gelegen ingangen en steken óf schuin de Rijksweg over óf bij de voetgangersoversteek bij het gemeentehuis.



Fietsparkeren

De meeste fietsparkeerplaatsen staan op logische locaties

De fietsparkeerplaatsen die nabij winkelingangen zijn gelokaliseerd worden over het algemeen goed en netjes gebruikt. Er staan relatief weinig losse fietsen op locaties waar geen fietsparkeervoorzieningen zijn.



Kwaliteit fietsparkeervoorzieningen kan beter

Er staat een aantal verschillende type fietsparkeervoorzieningen bij het winkelcentrum van Malden. Op diverse locaties / ingangen staan verschillende typen bij of naast elkaar. Van de verschillende typen voldoet geen enkele aan het kwaliteitskeurmerk Fietsparkeur.

Bron: www.fietsersbond.nl

Daarnaast is het aanbod aan fietsparkeervoorzieningen onvoldoende afgestemd op de huidige diversiteit aan fietsen (bak-/transportfietsen, mountainbikes, fietsen met bredere banden, bredere sturen).



Bij de fietsenklemmen staan redelijk wat fietsen vóór de klemmen in plaats van in de klemmen. Dit is landelijk een bekend gegeven. Er ontbreekt een aanbindvoorziening en er is een risico dat er een slag

in het voorwiel ontstaat (bijvoorbeeld bij wind of een duw). De nietjes worden over het algemeen goed gebruikt, slechts enkele fietsen staan naast de nietjes geparkeerd. De overdekte stallingen bieden in de praktijk te weinig comfort tegen weer en wind. Verder is het aantal fietsen dat in de overdekte stalling per m2 geparkeerd kan worden laag door de breedte tussen de twee uitgestoken stangen.

Bevindingen per locatie

Kloosterhof: de nietjes bij de bibliotheek worden nauwelijks gebruikt (tijdens de schouw stond hier 1 fiets). Bij de ingang van de bibliotheek stond tijdens meerdere schouwmomenten een groep fietsen los geparkeerd.

Schoolstraat: bij de ingang staan zowel nietjes als klemmen. Beide type fietsparkeervoorzieningen werden tijdens de schouw gebruikt. De meeste fietsen stonden echter niet in de klemmen maar ervoor of ernaast.

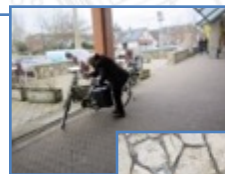
Zuidplein: zowel de overdekte stalling als de nietjes en klemmen worden op zaterdag goed gebruikt. Bij de HEMA is voldoende plek in de fietsklemmen. De hekken langs het trottoir worden wisselend gebruikt.

Rijksweg (noordwest): de nietjes worden bijna volledig gebruikt. Tijdens de schouw stonden maximaal twee fietsen los (tegen (een prullenbak) geparkeerd.

Nabij de zuidelijke ingang zijn twee locaties om fietsen te parkeren. De noordelijk gelegen klemmen (deels defect) worden niet/nauwelijks gebruikt. De zuidelijk gelegen klemmen (ter hoogte van het zebrapad staan op zaterdag soms overvol. Daardoor staan ook diverse fietsen los geparkeerd.



Bezettingsgraad
 0% - 50%
 50% - 80%
 80% - 100%



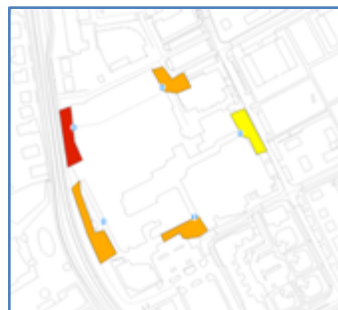
Toekomstige fietsparkeerbehoefte

De parkeerdruk zal de komende jaren door diverse ontwikkelingen veranderen. Zo wordt er uit gegaan van een jaarlijkse autonome groei van 2%. Tot 2025 zal het verkeer en daarmee ook de fietsparkeervraag met zo'n 20% groeien ten opzichte van de huidige situatie.

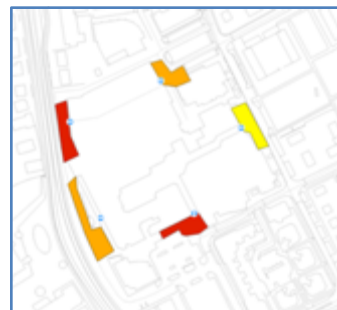
(bron: https://www.swov.nl/rapport/Factsheets/NL/Factsheet_Mobiliteit.pdf)

Daarnaast groeit de fietsparkeervraag naar verwachting verder wanneer het winkelcentrum beter bereikbaar wordt voor de fiets en door het stimuleren van het fietsgebruik.

Bezettingsgraad



Bezettingsgraad
 0% - 50%
 50% - 80%
 80% - 100%



Inzetten op een mix van fietsparkeervoorzieningen

Uit onderzoek van de Fietzersbond (*15 jaar Fietsparkeren*) naar fietsparkeervoorzieningen blijkt dat nietjes redelijk tot goed lijken te voldoen voor kort parkeren bij lage fietsparkeerdruk. Nietjes hebben geen Fietsparkeur maar worden wel hoog gewaardeerd door gebruikers en bestuurders.

Voor bepaalde doelgroepen kortparkeerders (vaak met afwijkende fietsmaten) functioneren fietsparkeervakken prima. Een nadeel is dat fietsen los staan en dus kunnen omvallen bij bijvoorbeeld wind.

Overdekte fietsparkeerplaatsen hebben vooral waarde voor mensen die hun fiets gedurende lange tijd willen parkeren. Goede plaatsing en voldoende overkapping zijn i.v.m. beschutting tegen weer en wind dan wel essentieel.

Rondom winkelcentra is het dan ook aan te bevelen om in te zetten op een mix van fietsparkeervoorzieningen die passen bij de korte fietsparkeervraag en diverse typen fietsen. Nader onderzoek is nodig om de vraag naar overdekte stallingsplekken te kunnen onderbouwen.

4.2 Scenario's centrum Malden

Voor de verbetering van de bereikbaarheid van het winkelcentrum per fiets worden enkele scenario's beschreven. Deze scenario's kunnen tevens richting geven aan andere (bereikbaarheids)maatregelen binnen Hart voor Malden.

Scenario's Zuidplein

Voor fietsers richting het Zuidplein richten de scenario's zich op:

- Verbetering fietsroute Ericastraat en eventueel aanpassen oversteek Groesbeekseweg
- Al dan niet faciliteren fietsers over huidig voetpad nabij de HEMA
- Verbetering oversteek Groesbeekseweg naar fietspad in zuidoostelijke richting
- Aanpassing fietsparkeersituatie

In het project Hart voor Malden wordt rekening gehouden met een mogelijke verplaatsing van de autoingang van het parkeerterrein rechtstreeks op de Groesbeekseweg tussen de rotonde en de Ericastraat. Dit brengt het risico van wachtrijvorming tot op de rotonde met zich mee.





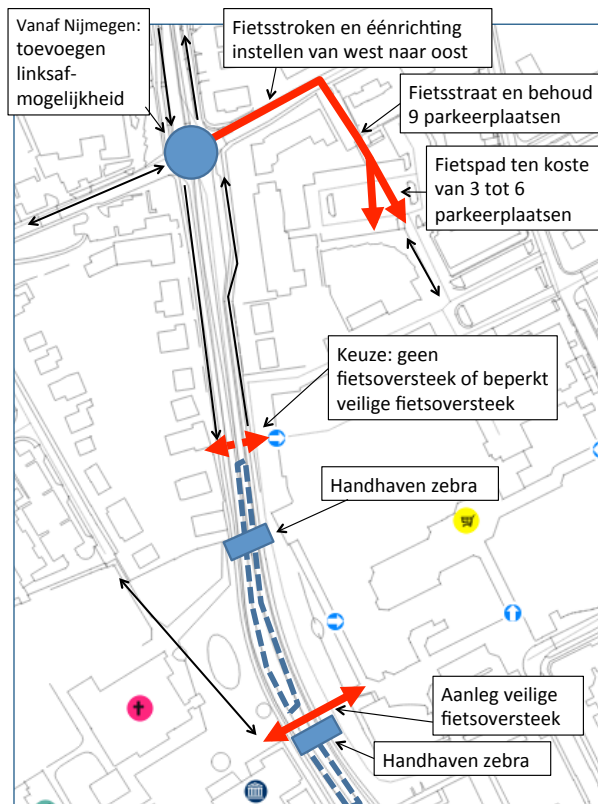
Indien de ingang verplaatst wordt, kan de Ericastraat ingericht worden als een fietsstraat met beperkte toegang voor vrachtwagens richting gefaciliteerde laad-/losplekken en beperkte toegang voor bewoners richting de aanliggende langspaarvakken. Het faciliteren van fietsers over het huidig voetpad nabij de HEMA is dan niet gewenst. De fietsoversteek Groesbeekseweg-Ericastraat verbeteren kan ertoe leiden dat minder fietsers van het voetpad nabij de HEMA gebruik gaan maken.

Indien de autoingang naar het parkeerterrein Zuidplein niet verplaatst wordt dan heeft het de voorkeur om ten koste van 9 parkeerplaatsen en wellicht een smaller trottoir een vrijliggende fietspad langs de Ericastraat aan te leggen. Een alternatief is inrichting als een fietsstraat waarbij auto's voor hun gevoel over een fietspad moeten rijden om bij het parkeerterrein te komen. Bij dit scenario kan fietsen over huidig voetpad nabij de HEMA gefaciliteerd worden en het fietspad tussen de rotonde en de doorgang ten koste van 3 bomen verbreed kan worden tot een tweerichtingsfietspad. De noodzaak om de oversteek Groesbeekseweg-Ericastraat te verbeteren is daarmee minder groot.

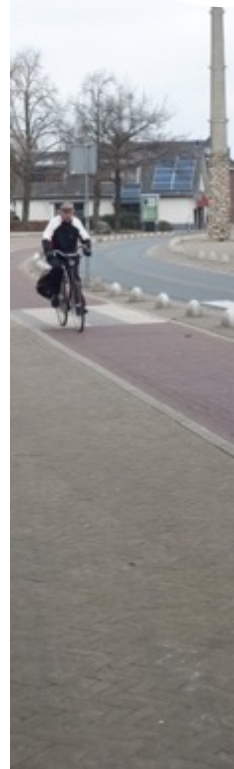
In beide scenario's dient de oversteek Groesbeekseweg naar fietspad in zuidoostelijke richting verbeterd te worden. De huidige middengeleider is te smal voor fietsers om zicht veilig op te stellen. Door de middengeleider weg te halen en de weg aan beide wegganten met circa 60-70 cm te versmallen hebben fietsers een kortere oversteek en meer zicht op de oversteek. Daarbij blijft er voor auto's voldoende wegbreedte beschikbaar om elkaar te passeren.

Op het gebied van fietsparkeren is in beide scenario's naar de toekomst toe behoefte aan een beperkte uitbreiding van het aantal fietsparkeerplaatsen. Door de huidige overdekte stallingen te vervangen door een mix van ruimtelijk efficiënte voorzieningen (nietjes, klemmen en vakken) kan dit gefaciliteerd worden. Tevens bieden deze voorzieningen meer flexibiliteit om rekening te houden met de looproute van/naar het parkeerterrein.

Scenario's fietsers vanaf noordwestzijde Malden, Kloosterstraat/Kloosterhof en Rijksweg



Bron: google-maps



Verbeteren fietsbereikbaarheid winkelingangen Noordplein via de Kloosterstraat en Kloosterhof

Door de Kloosterstraat te voorzien van fietsstroken (tevens parkeerverbod) en een fietsspad aan te leggen tussen de Kloosterstraat en het Noordplein (over het Kloosterhof) kan de winkelingang aan het Noordplein veel aantrekkelijker bereikt worden door fietsers. De 9 autoparkeerplekken gelegen aan de doorsteek tussen de Kloosterstraat en Kloosterhof kunnen gehandhaafd blijven door de doorsteek de status fietsstraat te geven. Het fietsspad over het parkeerterrein Kloosterhof dient verhoogd te worden aangelegd en het huidige looppad moet verbreed worden ten koste van 3 tot 6 parkeerplekken (afhankelijk van de inpassing).

Dit scenario past binnen de wens binnen het project Hart voor Malden om een linksaf-mogelijkheid aan te leggen op het kruispunt Rijksweg-Kloosterstraat-Raadhuislaan (in de huidige situatie met een verkeerslicht geregeld) en éénrichtingsverkeer (van west naar oost) op de Kloosterstraat in te stellen om ook het autoparkeren aan de noordzijde van het winkelcentrum meer te stimuleren.

Het aantal fietsparkeerplekken bij de winkelingang is voldoende. Voor het kortparkeren is het aan te bevelen om in de toekomst de nietjes te handhaven en de overdekte stalling te vervangen door nietjes en een fietsparkeervak.

Nabij de bibliotheek is het wenselijk om de huidige nietjes te verplaatsen en zo dicht mogelijk bij de ingang van de bibliotheek te plaatsen.



Veiliger maken oversteek Rijksweg en fietsparkeren westzijde

Een veilige oversteekplek over de Rijksweg waarbij de fietser geen voorrang heeft, vereist opstelruimte voorafgaand aan de oversteek en opstelruimte op een middengeleider van minimaal 2 meter.

Bij het gemeentehuis is een dergelijke oversteek te realiseren (al zal het fietspad langs de Rijksweg aan de westzijde wellicht wat uitgebogen moeten worden). Deze oversteek zal gebruikt worden door fietsers van/naar het 'sociale centrum' van Malden en bewoners die via de Kerkweg en het Kerkplein naar het winkelcentrum gaan.

Een tweede fietsoversteek zou gezien de fietsbewegingen tegenover de noordwestelijk winkelingang liggen. Hier is echter geen ruimte voor opstelruimte voorafgaand aan de oversteek (nodig i.v.m. zicht) en een middengeleider van 2 meter opstelruimte. Beter is om hier dus geen fietsoversteek te faciliteren en de huidige situatie te handhaven.



Bron: google-maps

Een voor de fietsbereikbaarheid van het winkelcentrum betere optie maar vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid minder gewenst, is om een fietsoversteek met kanalisatiestrepen aan te brengen en aan de westzijde ten koste van één parkeerplaats een opstelruimte te creëren.

Verder steken regelmatig fietsers de Rijksweg schuin over. Meestal zonder ongelukken maar door beperkt zicht over de schouder en inschattingfouten is dit vanuit verkeersveiligheid niet gewenst. Om dit oversteekgedrag te ontmoedigen kunnen hoge troittoirbanden of een haagje aan de centrumzijde op de middengeleider worden aangebracht. Bij de herinrichting van de Rijksweg kunnen fietsers beter geleid worden naar een veilige oversteekplek bij het gemeentehuis.

Bij de noordwestelijke ingang van het winkelcentrum is het naar de toekomst toe nodig om het aantal fietsparkeerplekken uit te breiden. Dit kan door enkele nietjes bij te plaatsen maar ook door een fietsparkeervak in te richten.

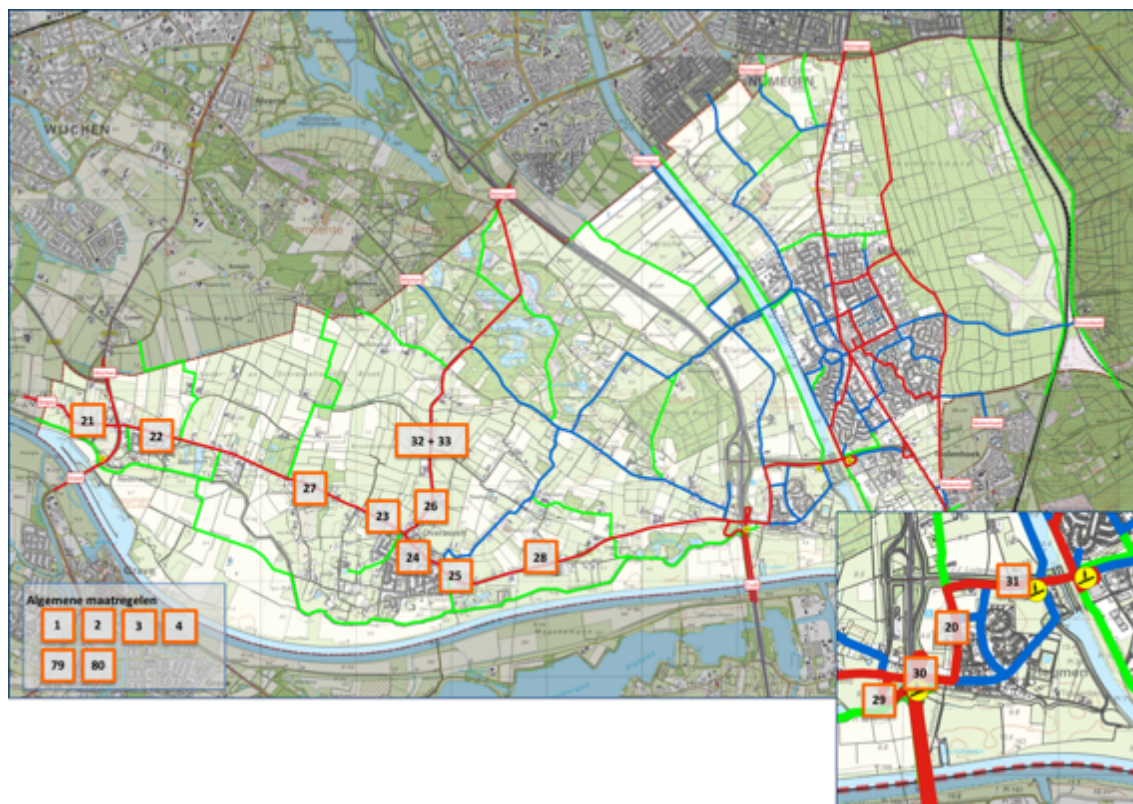
Nabij de zuidelijke ingang kunnen de noordelijk gelegen klemmen verwijderd worden. Aan de zuidkant (ter hoogte van het zebrapad) is uitbreiding met nietjes en een fietsparkeervak nodig. Door de fietsparkeervoorzieningen een kwartslag te draaien lijken er mogelijkheden om meer stallingsplekken te realiseren. Dichter op de ingang fietsparkeerplekken realiseren is ruimtelijke gezien wellicht mogelijk maar niet aantrekkelijk i.v.m. locatie tegen een muur.

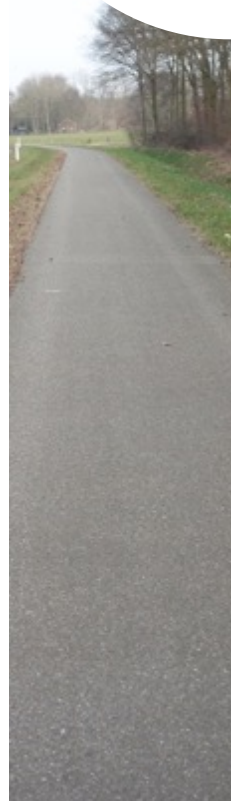
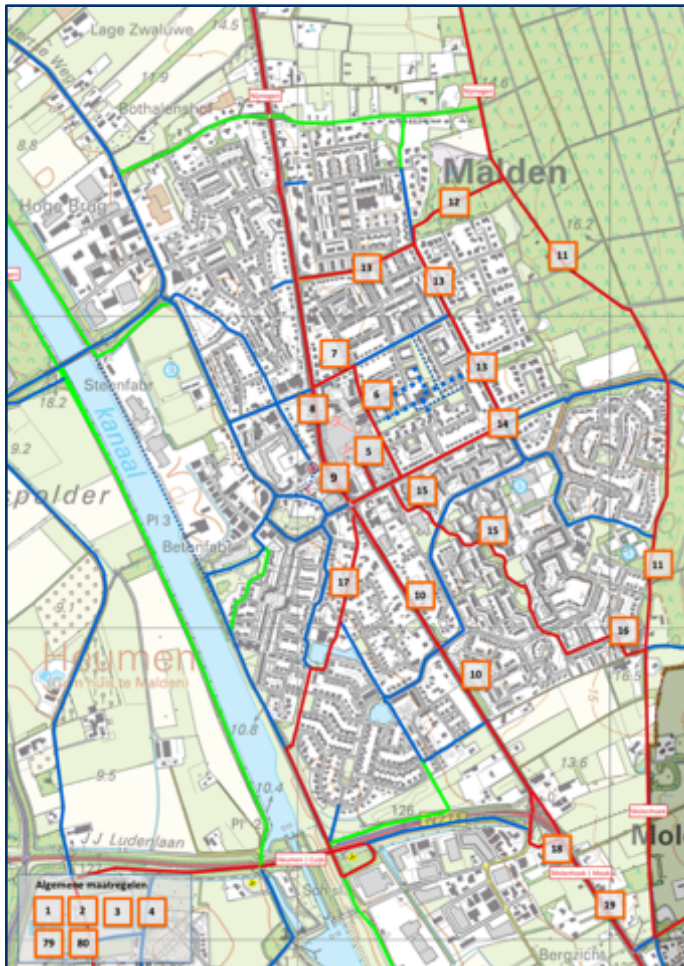
Infrastructurele maatregelen

In dit hoofdstuk staan de knelpuntlocaties in het fietsnetwerk van de gemeente Heumen weergegeven. Het betreft locaties waar het fietsnetwerk niet voldoet aan het gewenste kwaliteitsniveau (zie hoofdstuk 3) en specifieke knelpuntlocaties. De mogelijke fietsmaatregelen rondom het winkelcentrum van Malden staan in het vorige hoofdstuk.

In bijlage 2 staat een overzicht van de mogelijke infrastructurele maatregelen die wenselijk zijn om te komen tot een beter functionerend fietsnetwerk voor de periode tot 2024. 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.

5.1 Utilitair hoofdnetwerk



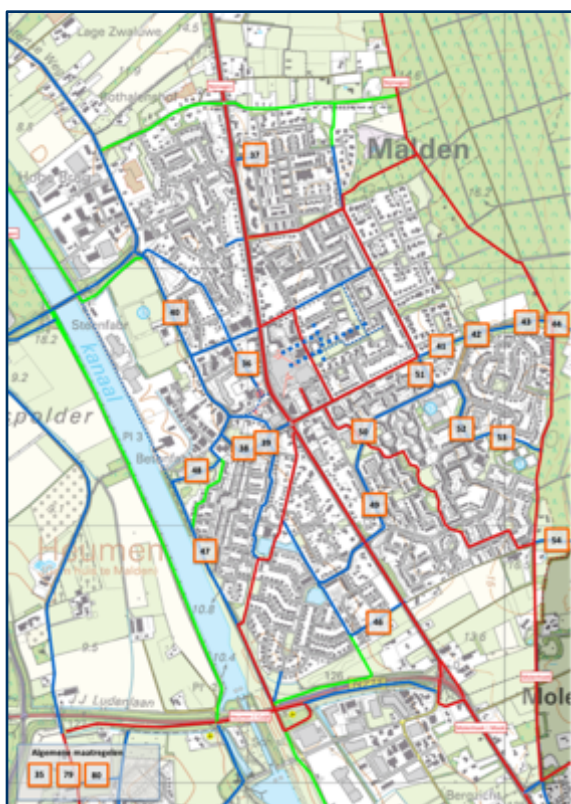
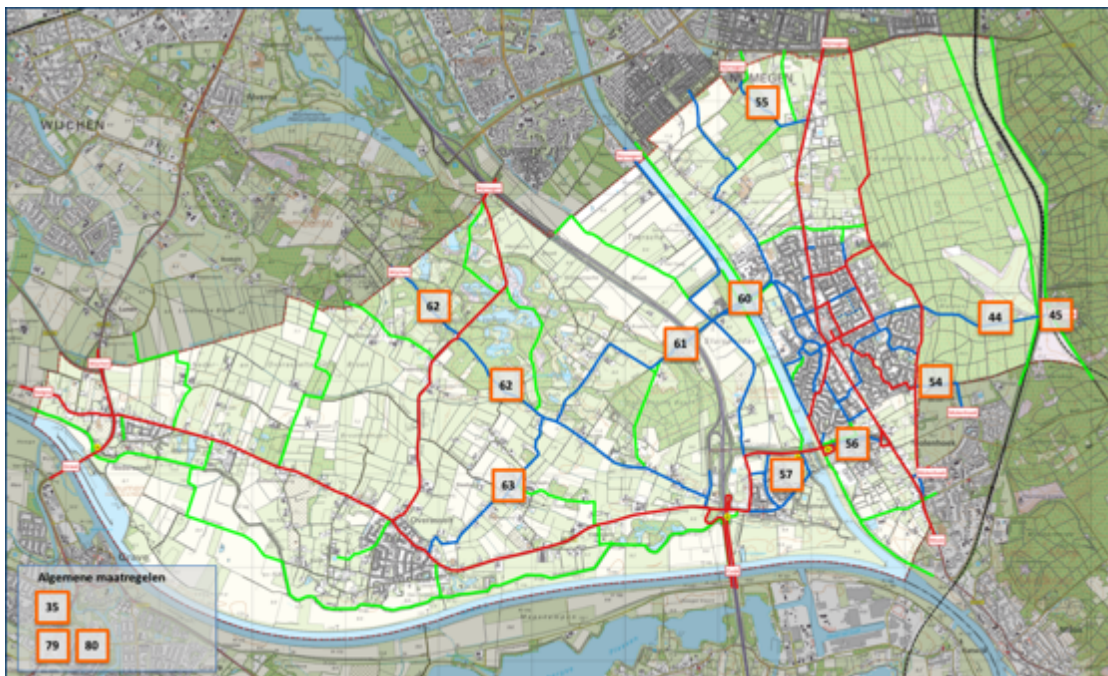


Concessies ten aanzien van de wensprofielen

In de voorgaande tabellen staan de maatregelen benoemd om het utilitaire fietsnetwerk conform de wensprofielen (zie hoofdstuk 3) in te richten. In een aantal gevallen is dat niet haalbaar. Het betreft:

- Oosterkanaaldijk Malden: ondanks dat een gedeelte op het utilitaire fietspad ligt, blijft het grijze asfalt behouden.
- Looistraat Heumen: handhaven fiets op rijbaan

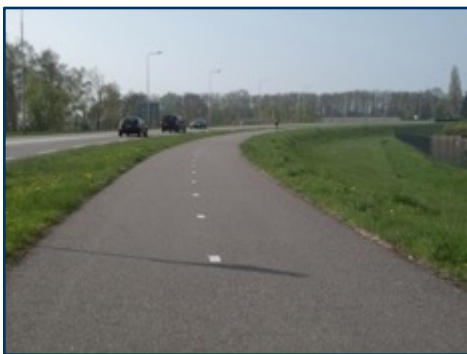
5.2 Overige hoofdfietsroutes



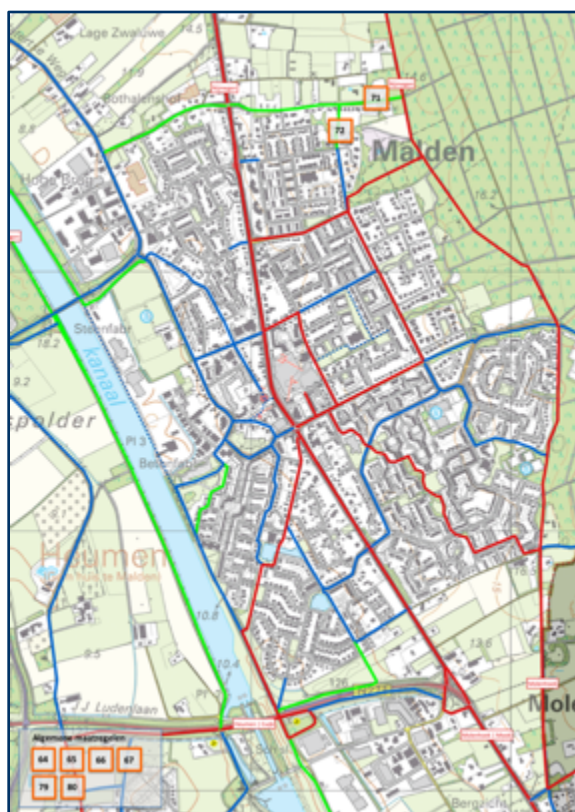
Geen fietsvoorzieningen maar huidig wegprofiel behouden

In voorgaande tabel staan de maatregelen benoemd om het overige hoofdfietsnetwerk met fietsvoorzieningen in te richten. In een aantal gevallen is dat niet haalbaar, het betreft:

- Malden, fiets op rijbaan (asfalt):
 - Kloosterstraat ten oosten van de Schoolstraat
 - Randwijksingel ten noorden van de Molensingel
 - Kerkweg Malden tussen Broekkant en Jachthuisstraat
 - Raadhuisstraat
- Kerkplein Malden: behouden klinkerverharding (fiets op rijbaan)
- Malden, fietspaden met rode tegels / klinkers i.p.v. gesloten verharding op de korte termijn behouden. O.a. op Broeksingel, delen Broekkant in Malden en doorsteek Jachthuisstraat-Rijksweg.
- Heumen, fiets op rijbaan (grotendeels asfalt)
 - Dorpstraat (deels asfalt, deels klinkers)
 - De Boomgaart, Kapitein Postmalaan
 - Monumentenweg
 - Oude Boterdijk (deels asfalt, deels klinkers)
 - Jac Marisstraat (klinkers)



5.3 Secundaire en recreatieve fietsroutes



Niet-infrastructurele maatregelen

Om het fietsgebruik te bevorderen worden niet alleen infrastructurale maatregelen getroffen. Het opzetten van fietsstimulerings- en verkeersveiligheidsmaatregelen is een essentieel onderdeel van het uitvoeringsprogramma van dit fietsplan voor de gemeente Heumen. Het fietsen moet op de 'mental map' van weggebruikers, bedrijven, organisaties en gemeentebestuurders komen.

De niet-infrastructurale maatregelen zijn onder te verdelen in twee categorieën:

- Stimuleringsmaatregelen
- Verkeersveiligheidsmaatregelen

Stimuleringsmaatregelen zijn in eerste instantie bedoeld om automobilisten te verleiden om de fiets meer/vaker te gebruiken en om het fietsgebruik onder kinderen en jongeren te stimuleren. Het gaat daarbij om o.a. om educatie (bijvoorbeeld voor kinderen en oudere fietsers), communicatie en marketing bijvoorbeeld door gerichte gedrags- en stimuleringsacties. De stimuleringsmaatregelen kunnen zich tevens richten op de voordelen van fietsen (gezondheid, milieu, kosten, bereikbaarheid) en op lifestyle (de imagokant van fietsen).

Verkeersveiligheidsmaatregelen richten zich op specifieke locaties (waar bijvoorbeeld met infrastructuur niet tot oplossingen leidt), doelgroepen en de fiets zelf.

Doelgroepen

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

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

Samenwerking

Bij de uitvoering van de niet-infrastructurale maatregelen gaat de gemeente Heumen de samenwerking opzoeken met lokale, regionale en provinciale partners. Denk hierbij aan partijen als basisscholen binnen de gemeente, middelbare scholen buiten de gemeente, ondernemers, Fietsersbond, ouderenbonden (KBO's), wijk-/dorpsraden, VVN, politie, ROV Oost-Nederland, etc.

Budget en mogelijke maatregelen

Momenteel verzorgt de ROV Oost-Nederland in overleg met de gemeente Heumen alle niet-infrastructurale maatregelen. Daarnaast reserveert de gemeente Heumen jaarlijks € 2.500,- aan extra niet-infrastructurale maatregelen. Per jaar wordt een keuze gemaakt welke maatregelen en activiteiten uitgevoerd gaan worden. Op de volgende pagina's staan per doelgroep mogelijke maatregelen, samenwerkingspartners en een kosteninschatting weergegeven.

6.1 Alle inwoners van de gemeente Heumen

Mogelijke maatregel	Fiets-stimulering	Verkeers-veiligheid	Samenwerking	Kosten
Folder stimulering fietsgebruik (huis-aan-huis)	X			€ 5.000
Campagne / gerichte actie bij verkeersongevallige locaties (zoals de Broekkant Malden)		X	Politie, Fietsersbond, VVN	€ 2.000-5.000 per locatie
Uitdelen fietsverlichting		X	Politie, Fietsersbond	€ 2.000-5000 per actie
Handhaven fietsverlichting		X	Politie	-
Gratis fietscontrole (geen reparatie)	X	X	Fietsenwinkel, politie	-
E-bike uitprobeerweken	X		Fietsenmakers	€ 2.000
Actie 'Laat je horen als je inhaalt'		X	Fietsenwinkel, politie	P.M. nader te bepalen
Stimuleringsregeling 'veilige fietsen' en/of E-bike aanschaf (max. bedrag per persoon)	X		Fietsenmakers	€ 200,- p.p. gemiddeld, max 200 personen = € 40.000,-
Informeren nieuwe inwoners Heumen / verhuizende mensen door middel van fietspromotiefolder en fietsroutekaarten	X			P.M. nader te bepalen

6.2 Doelgroepen

Mogelijke maatregel	Fiets-stimulering	Verkeers-veiligheid	Samenwerking	Kosten
Stimuleren gebruik verkeersmethode	X	X	Basisscholen	-
Competitie tussen scholen wie het meeste fietst	X		Basisscholen	P.M. nader te bepalen
ANWB Streetwise (groep 1-8)	X	X	Basisscholen, ANWB	Gesubsidieerd door ROV Oost-Nederland
Dode hoek - Veilig op Weg (groep 7 en 8)		X	ROV, VVN, Van Uden Logistics	P.M. nader te bepalen
Informatieles met landbouwvoertuigen (groep 5-8)		X	Basisscholen, Landbouwers in Heumen	-
Schriftelijk verkeersexamen		X	Basisscholen, VVN	P.M. nader te bepalen
Praktisch verkeersexamen	X	X	Basisscholen, VVN	P.M. nader te bepalen
Actiedag/-week Op Voeten en Fietsen naar School	X	X	Basisscholen, VVN	€ 5.000 per jaar
Voorlichting / uitleg fietsroutes middelbare school		X	Basis- en middelbare scholen	P.M. nader te bepalen
Campagne de Scholen zijn weer begonnen		X	Basis- en middelbare scholen, VVN	€ 1.000-3.000 voor meerdere jaren
Veilige schoolroutes, brigadiers, fietsbus	X	X	Basisscholen, VVN	P.M. nader te bepalen

Mogelijke maatregel	Fiets-stimulering	Verkeers-veiligheid	Samenwerking	Kosten
Ouderen - E-bike cursusdag	X	X	Fietsersbond, bureau, KBO	€ 2.500,- per sessie (40 personen)
Winkelend publiek - Met belgerinkel naar de winkel of andere vergelijkbare promotieactie	X		Ondernemers	€ 5.000 per keer
Winkelend publiek - aanbieden fietstassen en promotiemateriaal	X	X	Ondernemers	€ 7.500
Winkelend publiek - boodschappen thuis brengen (bijvoorbeeld op zaterdag)	X	X	Ondernemers	P.M. (ondernemers)
Bedrijven en werknemers - Aansluiten bij regionale en provinciale stimuleringsacties en het promoten hiervan bij lokaal bedrijfsleven	X		Provincie Gelderland, ondernemers	P.M.
Bedrijven en werknemers - promotie snelfietsroute Cuijk-Nijmegen	X		Provincie Gelderland	P.M. in overleg met de provincie Gelderland
Bedrijven en werknemers - Stimuleringsregeling aanschaf fietsenrekken	X			op aanvraag (max. bedrag per bedrijf)
Recreatieve fietsers - Stimuleringsactie E-bike oplaadpunten bij horeca	X		Ondernemers	€ 2.000 - € 10.000
Sport, cultuur en sociale voorzieningen - posters en flyers van fietscampagnes ophangen en uitdelen	X	X	Sportclubs, culturele instellingen en sociale voorzieningen	-
Sport, cultuur en sociale voorzieningen - competitie naar welke voorziening het meest gefietst wordt	X			P.M. nader te bepalen
Gemeentebestuur en -personeel - voldoende dienstfietsen (waaronder 1 of 2 E-bikes) en promotie gebruik daarvan	X			€ 5000,-



Mogelijke fasering uitvoering maatregelen

In dit fietsplan staan de visie en de ambities beschreven van het Heumense fietsbeleid. Daarnaast staan in de vorige twee hoofdstukken mogelijke maatregelen benoemd. De gemeente Heumen heeft in de periode 2016-2020 niet voldoende geld beschikbaar om alle gewenste maatregelen uit te voeren. Daarom moet een prioritering aangebracht worden om te bepalen welke maatregelen voorrang krijgen bij uitvoering. Mede op basis van reacties/zienswijzen van bewoners, bedrijven en instanties uit de gemeente Heumen wordt eind dit jaar een uitvoeringsprogramma opgesteld en samen met dit fietsplan ter goedkeuring voorgelegd aan de gemeenteraad.

Hieronder staat weergegeven hoe infrastructurele maatregelen die de gemeente Heumen in de periode tot 2020 wil uitvoeren geprioriteerd kunnen worden. Overige maatregelen uit bijlage 2 worden indien mogelijk uitgevoerd in de periode na 2020.

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, politie, VVN, Fietsersbond, etc. kunnen worden uitgevoerd hebben daarbij prioriteit.

Bij het prioriteren van infrastructurele maatregelen wordt er gekeken naar:

- Welke ontbrekende schakels aangelegd moet worden en/of welke zwakke fietsverbindingen noodzakelijk zijn om op te waarderen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan het verbreden van het fietspad langs de Groesbeekseweg, het asfalteren van tegelfietspaden en het herstellen van slechte kwaliteit verharding van en actief uitvoeren van beheer & onderhoud.
- Wat zit er al in (regionaal en lokaal) beleid en uitvoeringsprogramma's opgenomen (en kan dus op 'kortere termijn' uitgevoerd worden). Voorbeelden hiervan zijn fietsmaatregelen die in het kader van geplande reconstructies / wegwerkzaamheden van de provincie Gelderland (Rijksweg Malden en provinciale weg door Nederasselt en/of Overasselt) en de realisatie van de snelfietsroute Cuijk-Nijmegen (inclusief toeleidende fietsroutes in Malden).
- Bij welke projecten kan aangehaakt worden (werk-met-werk maken) waardoor de kosteneffectiviteit van projecten verhoogd wordt. Voorbeelden hiervan zijn fietsmaatregelen die in het kader van Hart voor Malden (Zuidplein, Schoolstraat, Rijksweg) uitgevoerd kunnen worden
- Relatief kleine maatregelen die duidelijke kwaliteitsverbetering voor het huidige fietsnetwerk opleveren. Denk daarbij aan zaken als verbetering van de oversteek Groesbeekseweg bij het fietspad van/naar Maldensveld, kruispunt en fietsdoorsteek Kerkweg-Raadhuislaan, aanleg van fietsdoorsteek De Wieken-Rijksweg, aanpassing wegversmalling bij de basisschool in de Looistraat in Heumen en het weghalen van onveilige fietspaaltjes en/of andere obstakels.

Minder prioriteit hebben bijvoorbeeld zaken als het aanbrengen van een rode toplaag op utilitaire fietspaden en overige hoofd fietsroutes binnen de bebouwde kom. Dit soort zaken kunnen worden ingepast wanneer het ingepast kan worden in projecten of wanneer de straat toe is aan periodiek onderhoud, vervanging riolering, etc.

