

Module 3 Fietsverkeer

3.1 Inleiding

Modulaire opbouw Mobiliteitsbeleid Nuenen

Het mobiliteitsbeleid van Nuenen kent een flexibele, modulaire opbouw. Er is een inventarisatiedocument opgesteld, deze input leidde tot een Mobiliteitsvisie die vastgesteld is door de gemeenteraad. De visie krijgt een doorvertaling in zeven modules, waarin het beleid is uitgewerkt. Er zijn vervolgens maatregelen benoemd, die worden samengevoegd in een integraal maatregelenpakket.

Van Visie naar module

De fiets is in de mobiliteitsvisie omschreven als kernbegrip in onze Mindset, we hebben een hoge ambitie voor de fiets. In de visie hebben we aangegeven fietsverkeer zo belangrijk en kansrijk te vinden voor woon-werk verkeer en voor recreatief gebruik, dat de fiets prioriteit heeft gekregen in alle doelstellingen. De e-bike biedt extra kansen.

De fiets is een transportmiddel dat gezond en duurzaam is. Het voorkomt congestie en is daardoor belangrijk voor woon-werk en schoolverkeer. In de gemeente wordt ook recreatief gefietst. Volgens de visie wordt fietsgebruik gestimuleerd, aansluitend op de regionale inzet, door in te zetten op gedragsbeïnvloeding, een goed netwerk van fietspaden en goede stallingsvoorzieningen bij bestemmingen.

Verband met andere modules

Er zijn volop verbanden met andere modules. Zo is de aanleg van een fietspad een maatregel die moet passen bij de functie van de weg (wegcategorisering; module Gemotoriseerd verkeer), vooral als de ongevalscijfers (module Verkeersveiligheid) daar aanleiding voor geven. Willen we ruimte geven voor de fiets, dan moeten we keuzes maken in minder ruimte voor de andere vervoerswijzen zoals gemotoriseerd verkeer. Dat geldt vooral in het centrum (module Parkeren en verkeer centrum). Deze module Fiets beschrijft ook de aanpak van verkeersveilige school-thuisroutes.

3.2 Waar staan we nu?

3.2.1 Huidige situatie

Structuur fietspaden in Nuenen

De gemeente Nuenen is qua ligging en omvang uitstekend geschikt voor verplaatsingen per fiets. Het centrum is dichtbij; dat geldt ook voor de beide steden. Desondanks wordt in Nuenen veelvuldig met de auto gereisd over fietsafstanden.

De ideale fietsstructuur hebben we nog niet, intern, noch extern. En dat is verklaarbaar. De gemeente Nuenen is vooral sterk gegroeid in de jaren zeventig en tachtig. Een periode waarin vooral kleine wijken gebouwd werden (samen Nuenen-Zuid), met daartussen de structuren die voor de auto ontworpen werden. De fietspadenstructuur is niet van het niveau van sommige "fietssteden". Gestrekte structuren, met comfortabel brede, solitaire paden treffen we in de kom niet aan. Binnen Nuenen zijn het vaak korte doorsteekjes tussen wijken die zorgen voor de aansluiting op doorgaande fietspaden en wegen. Ook nu nog lift de fietsinfrastructuur vaak mee met ruimtelijke ontwikkelingen van in wijken. In veel gevallen maken fietspaden plaats voor verkeersluwe straten, dus gemengd met autoverkeer (bijvoorbeeld Nuenen-West, Luistruik). Hoewel, vanuit de fiets beredeneerd, fietspaden juist een bijdrage kunnen leveren aan herkenbaarheid, comfort en veiligheid is de genoemde ontwikkeling lastig om te buigen. Opvallend is verder dat Nuenen-Oost en -Zuid sterk noord-zuid en oost-west verkaveld zijn. De route over de Opwettenseweg is de enige directe diagonaal tussen de centra van Nuenen en Eindhoven.

Voor de intensieve oriëntatie op Eindhoven maakt Nuenen kansrijk voor verplaatsingen van scholieren, forenzen en winkelend publiek per fiets. Immers de afstand van 7 km (van centrum tot centrum) is prima overbrugbaar met goede fietsfaciliteiten. De kwaliteit van de verbinding is nu redelijk, maar niet ideaal. De oriëntatie op Helmond is veel minder dominant, de verbinding (naar Helmond centrum) is niet aantrekkelijk. Richting het zuiden zijn de afstanden voor woon-werkverkeer en scholieren richting Geldrop en (in mindere mate) Mierlo ook wat groter. Van en naar het noorden is weinig extern fietsverkeer te verwachten. Wel maken doorgaande e-bikers vanuit Gemert-Laarbeek gebruik van de routes via Nuenen naar Eindhoven. Daarbinnen zijn Gerwen en Nederwetten, op een afstand van respectievelijk 2,5 en 3,5 km, vanzelfsprekend ook op Nuenen georiënteerd. Die fietsverbindingen zijn goed op orde.

Fietsparkeervoorzieningen

De fietsenstallingen in het centrum zijn enkele jaren geleden vernieuwd. Er zijn diverse fietsparkeervoorzieningen aanwezig bij de belangrijkste voorzieningen, zoals winkelcentra, openbare voorzieningen en veel gebruikte openbaar vervoerhaltes. We verwachten een toename van het fietsparkeren, in relatie tot de schaa sprong van de fiets. Voldoende en goede fietsparkeervoorzieningen hebben daarom onze blijvende aandacht.

Fietsstimulering

Op dit moment zijn er geen programma's gericht op het stimuleren van fietsen vanuit de gemeente. De provincie Noord-Brabant stimuleert het fietsgebruik via werkgevers (Brabant Mobiliteitsnetwerk). In regionaal verband worden op dit moment onder de bereikbaarheidsagenda gewerkt aan regionaal gecoördineerde projecten, zodat de gemeente Nuenen dit niet zelf hoeft te doen.

3.2.2 Bestaand beleid en onderzoeken

Lokaal fietsbeleid ontbreekt

In de huidige situatie hebben we geen dominant fietsbeleid. De gemeente is volgend bij interne en externe ontwikkelingen. We willen wel kiezen voor de fiets, maar hebben geen beleid gedefinieerd. Daardoor is het moeilijk keuzes te maken.

Om 'Nuenen-breed' meer te bereiken is een sterke visie op fietsgebruik en fietsverbindingen nodig. Verzoeken van randgemeenten honoreren we graag, omwille van de samenwerking (zoals bij fietspad Papenvoortsedijk) omarmen we initiatieven van de burens. Maar deze inzet komt niet voort uit onze eigen ambities, overtuigingen en fietsbelangen. En binnen onze gemeentegrenzen beschouwen stedenbouwkundigen en ontwikkelaars vooral "hun bouwontwikkeling" als leidend.

Projecten uitgevoerd en in voorbereiding

In afwachting van integraal mobiliteitsbeleid willen we niet stilvallen met concreet fietsbeleid en uitvoering. De fietsroute Nuenen-Eindhoven via de Europalaan is in 2016-2017 al zo goed mogelijk ingericht als onderdeel van het HOV2-project. Het is een directe, non-stop route via fietsstraten en fietspaden. Verkeersveiligheid van fietsers uit de 'tegenrichting' blijft een punt van aandacht, dat monitoren we.

Verder zijn er plannen in voorbereiding om de oversteek Van Goghstraat – Dwerspad (2020) te verbeteren. De oversteek Lyndakkers – Hoge Brake is eind 2018 al verbeterd. Ook gaan we het fietspad Broekdijk – Eikelkampen – Hooidonk asfalteren en tussen Nuenen-Oost en Stiphout een comfortabel fietspad aanleggen.



Nuenen



3.3 Nieuw beleid

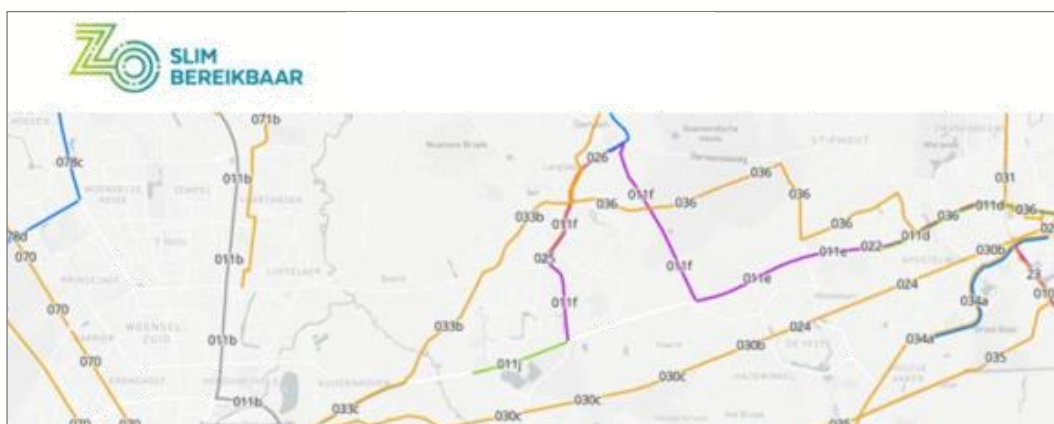
3.3.1 Nieuw fietsnetwerk

Realiseren regionale routes als ruggengraat voor Nuenense structuur

De meeste potentie heeft de verbinding Nuenen-Eindhoven voor verplaatsingen van scholieren, forenzen en winkelend publiek per fiets. Het Nuenense fietsnetwerk naar de woonwijken en bedrijventerreinen willen we hierop aansluiten. De andere externe en doorgaande fietsverbindingen zijn voor Nuenen wat minder kansrijk, maar we zetten ons wel in voor fietsverbindingen in de regio. Buurgemeenten doen het zelfde. In de bereikbaarheidsagenda hebben we afgesproken samen te werken om de modal-shift (overstap van auto naar fiets of openbaar vervoer) op met name de relatie naar Eindhoven te faciliteren.

Regionale fietsverbindingen

In de bereikbaarheidsagenda zijn meerdere snelfietsroutes¹ opgenomen op deze woon-werk relaties. De regio ziet kansen om fietsgebruik verder te ontwikkelen en is hiervoor o.a. regionale routes aan het ontwikkelen, zie daarvoor de kaart op www.zoslimbereikbaar.nl. Voor Nuenen gebruiken we de basis die er ligt en brengen daar onze lokale kennis en accenten in aan. Hieruit volgt een aangepaste realistische kaart die past in de regionale visie. Er ontstaan een regionaal dekkend netwerk, bestaande uit brede fietspaden (minimaal 3,5 m, bij voorkeur 5 m). Die nieuwe structuur kunnen we gebruiken als ruggengraat voor de Nuenense fietsstructuur. Dit geeft richting aan onze lokale keuzes. Verder is dit regionale structuurniveau van belang omdat bij commitment ook subsidiekansen ontstaan bij de realisatie van het netwerk.



figuur 2: routes op de website www.zoslimbereikbaar.nl

¹ Dit zijn non-stop routes van veilige, brede fietspaden bestemd voor alle fietsers, maar in het bijzonder geschikt voor het snelle (e-bikes) woon-werk fietsverkeer.

Herkenbare fijnmazige lokale fietsstructuur

De gemeente Nuenen wil een uitstekend (fijnmazig) netwerk dat verbonden is aan het (nieuwe) regionale netwerk. Het gemeentelijke netwerk is erop gericht om alle (fiets-aantrekkende) voorzieningen zo goed mogelijk te verbinden en aan te sluiten op het regionale fietsnetwerk. We beseffen dat we “te dealen hebben” met de bestaande situatie die niet overal ruimte laat voor nieuwe fietsverbindingen. Bevordering van de situatie voor fietsers kan ook op andere manieren, door (snelheids)remming van autoverkeer op specifieke routes, door fietsverkeer prioriteit te geven op kruisingen en/ of door het aanleggen van fietsstraten. Om ook hier gerichte uitspraken over te kunnen doen, is het gemeentelijk fietsnetwerk benoemd.

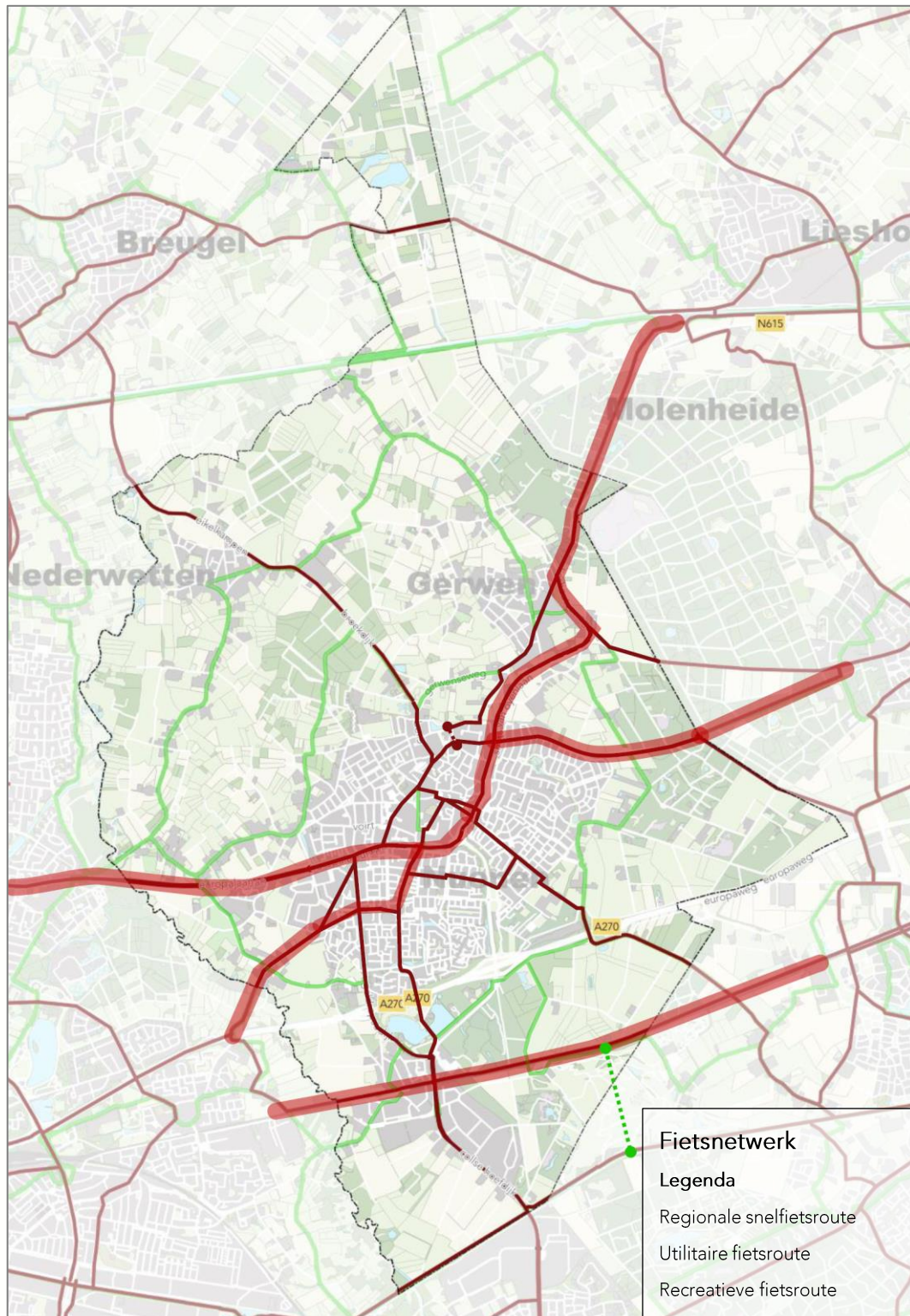
Lokaal fietsnetwerk

Op de volgende bladzijde geeft figuur 3 lokale fietsnetwerk weer. We herkennen op de fietsnetwerkkkaart twee soorten fietsroutes: utilitaire en recreatieve fietsroutes. Een aantal lokale utilitaire fietsroutes zijn echter regionaal aangeduid als snelfietsroute, dit is ook visueel gemaakt.



Nuenen

Aa



figuur 3: fietsnetwerk Nuenen

Toelichting uitvoering per categorie

Voordat we overgaan tot realisatie doen we eerst een verkenning van de gehele route, daarna bepalen we welke maatregelen waar nodig zijn. Aandachtspunt bij de inrichting van fietsverbindingen is de combinatie met ander (auto)verkeer. Op wegen met een hogere functie voor autoverkeer (ETW1 en GOW) hebben we de voorkeur voor vrijliggende fietspaden. Op wegen waar dat niet kan, of wegen met een lagere verkeersfunctie (ETW2) komen fietsers op de rijbaan. Hier luistert de vormgeving nauw voor wat betreft de verkeersveiligheid. Dat geldt overigens ook voor fietspaden. Deze bieden immers het gevoel van veiligheid, maar zijn wel al snel een knelpunt op kruisingen, zeker met de toenemende snelheid van fietsers op e-bikes.

Bij inrichting van de fietsroutes volgen we de CROW-ontwerprichtlijnen en beoordelen we de hoeveelheid verkeer. Bij erftoegangswegen is bij fietsers op de rijbaan de maximale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer ongeveer 5.000 mvt/etmaal. Bij fietsstraten is er vanwege de verkeersveiligheid een maximale hoeveelheid gemotoriseerd verkeer toelaatbaar (ongeveer 500 mvt/etmaal waarvan een zeer klein aandeel vrachtverkeer). Bij een conflict tussen 'snelle e-bikers' en 'reguliere fietsers' volgen we de ontwerprichtlijnen.








De maatregeltabel op de volgende bladzijde (tabel 1) geeft per categorie fietsroute aan welke uitvoering en vorm we wenselijk vinden.² Uiteraard blijft maatwerk nodig en de CROW richtlijnen leidend.

² Bijlage 'Besluitvorming beleidsmodules Mobiliteit' beschrijft de amendementen, moties, overwegingen en doorgevoerde wijzigingen in de modules naar aanleiding van de besluitvorming door de gemeenteraad in december 2019. Met betrekking tot uitvoering en vorm van fietsroutes is via een motie door de raad geadviseerd terughoudend om te gaan met het realiseren van fietsstraten. Zie bijlage voor meer achtergrond informatie.



Nuenen

Aa

| Categorie fietsverbinding | Uitvoering en vorm* | Relatie gemotoriseerd verkeer | Impressie |
|---|--|--|--|
| Snelfietsroute | Vrijliggend fietspad, rood asfalt, 4 tot 5 meter | In de voorrang, en kruispunten bij voorkeur ongelijkvloerse oversteken Evt. fietsstraat (maximaal ongeveer < 500 mvt/ etmaal) |   |
| Utilitaire fietsroute met vrijliggende fietspaden | Vrijliggend fietspad, rood asfalt, tweerichtingen fietspad 3,5 meter of 2 x 2,5 meter | |   |
| Utilitaire fietsroute met fietsers op de rijbaan | | Fietsstroken (maximaal 5.000 ongeveer mvt/etmaal) of Fietsstraat (maximaal ongeveer < 500 mvt/ etmaal) |   |
| Recreatieve fietsroute | Vrijliggend fietspad, asfalt / gravel 2 tot 3,5 meter | Vrijliggend |  |

tabel 1: toelichting uitvoering per categorie, *CROW richtlijnen zijn leidend

3.3.2 Inzet op completeren fietsnetwerk

Het lokale fietsnetwerk bestaat uit het utilitaire -en het recreatieve fietsverbindingen, waarin nog schakels ontbreken die we willen realiseren.

Ter verduidelijking, in de regio zijn een aantal Nuenense utilitaire fietsroutes benoemd als snelfietsroute, dit betreft onderstaande nummers 1, 3, 4 en 8.

We zien de volgende prioritering van lokale en regionale, recreatieve en utilitaire verbindingen:

1. Snelfietsroute tussen Eindhoven-centrum en Nuenen-centrum

Dit is een onderdeel van de regionale route Eindhoven – Nuenen – Laarbeek – Gemert, via de Opwettenseweg. De Nuenense ambitie is om van de Opwettenseweg een comfortabele en veilige (snel)fietsroute van te maken. Deze is namelijk onderdeel van de regionale fietsroutestructuur, zeker wanneer deze doorgetrokken wordt tot de centrale bushalte (zie 4B). Deze voor Nuenen belangrijke fietsverbinding leidt tot lastige keuzes. Autoverkeer is er in de huidige situatie te intensief en neemt naar verwachting toe als gevolg van de woningbouw en autonome groei.

Om de fiets ruim baan te geven, is een afsluiting van de Opwettenseweg nodig. Dit betekent dat het autoverkeer een andere route moet krijgen en gedeeltelijk moet omrijden. Het vervolg van de Verkennende studie Bundelroutes moet duidelijk maken waar die route voor autoverkeer komt en via welke route de verbinding naar de A270 vorm krijgt. Zie ook module Gemotoriseerd verkeer.

In het bestemmingsplan Nuenen-West werd deze de Opwettenseweg ook al als doorgaande fietsroute benoemd. In het bestemmingsplan werd aangegeven dat: 'de bestaande ontsluiting via de Opwettenseweg/Wolvendijk zal of autoluw worden gemaakt of worden geknipt voor het autoverkeer en alleen toegankelijk blijven voor langzaam verkeer'.

2. Fietsroute tussen Geldrop en Nuenen (via Oude Kerkdijk, Lyndakkers en Geldropsedijk).

- A. Dit is een lokale route, verbindingen tussen strandbad Enode, Eeneind, Nuenen-Zuid en het Nuenense centrum (via de fietstunnel) die ook een functie heeft voor regionaal fietsverkeer van en naar Geldrop en daarnaast recreatief in trek is (knooppuntroute). De route pakken we in delen aan, te beginnen bij de oversteek Hoge Brake. We stellen voor een integraal plan op te stellen en deze uit te voeren voor het gehele traject.
- B. De fietsroute via de Geldropsedijk loopt parallel hieraan. We vinden beide routes belangrijk. Dit is nodig om een fijnmazig netwerk in stand te houden als toevoerroutes en om de sportvelden voor langzaam verkeer sociaal veilig te ontsluiten. De Geldropsedijk is namelijk een gebiedsontsluitingsweg waar veilig over fietspaden gefietst moet kunnen worden.

- C. Beide routes raken de Geldropsedijk voor de route richting Geldrop en Eeneind. We beoordelen of een met verkeerslichten beveiligde oversteek nabij de aansluiting van de weg Eeneind mogelijk is om zo ook meer grip meer te krijgen op het autoverkeer.

3. Snelfietsroute tussen Smits van Oyenlaan en Helmond-Noord

Deze route via Smits van Oyenlaan en Papenvoortsedijk staat op de regionale kaart.

- A. Het gedeelte tussen Stiphout (Molenven) en Nuenen-Oost (Papenvoortsedijk) is voor het Helmondse woon-werkverkeer interessant. Het is voor Nuenen vooral een recreatief aantrekkelijke schakel in het knooppuntnetwerk. Het gedeelte in de Stiphoutse bossen verbreden we begin 2019, dat realiseren we met donker asfalt en zonder verlichting. Zowel Nuenen als Helmond willen daarnaast een sociaal veilige, alternatieve route aanleggen ten noorden hiervan, langs de Gerwenseg en Stiphoutseweg (2019).
- B. Het resterende trajectdeel tussen de Nuenense komgrens en de Smits van Oyenlaan (langs de Papenvoortsedijk) kan later uitgevoerd worden, bijvoorbeeld in combinatie met de Bundelroutes.

4. Snelfietsroutes langs Smits van Oyenlaan (noordwest) en Europalaan (tot Opwettenseweg)

- A. Langs de Smits van Oyenlaan (noordzijde tot 't Pluuke) komen de regionale routes (vanuit Gemert en Helmond) en lokale fietsroutes samen. Daar is de beschikbare ruimte voor inpassing afhankelijk van de keuzes voor de Smits van Oyenlaan (Bundelroutes en Gerwen ZO). Het is zaak hierbij ook voldoende aandacht te hebben voor de regionale en lokale fietsoverstekten in oost-westrichting (3B).
- B. Het tracé tussen de centrale bushalte/rotonde 't Pluuke en de Opwettenseweg gaat door Nuenen Zuid (via Lyndakkers - Meierijlaan – Bultsepad) of via de Europalaan naar de Opwettenseweg. De route Europalaan-Opwettenseweg blijft in elk geval een utilitaire fietsroute.

5. Fietsroute tussen Nuenen-zuidoost en Opwettenseweg

Fietsers gebruiken in Nuenen-Zuid veel verschillende routes tussen het viaduct Opetersepad en Opwettenseweg, richting Eindhoven. We willen deze route richting Eindhoven verbeteren en daarmee één veilige en comfortabele route voor en door Nuenen-Zuid (met aansluiting op sporthal en winkelcentrum) bieden. Dit is ook een voorstel in de structuurvisie Nuenen-Zuid. De exacte route moeten we nog verder uitwerken, maar loopt over bestaande 30 km/h wegen, op die locaties denken we aan fietsstraten. We kiezen daarbij voor een route via de Mezenlaan-Wielewaallaan. De verbinding via de Klamperlaan, Meeuwenlaan is een ondergeschikte route voor fietsers.

6. "Inprikkers" Noord / oost

De regionale fietsroute Gemert-Eindhoven willen we bundelen langs de Smits van Oyenlaan (zie 9) er komen twee toevoerroutes op het gemeentelijke netwerk:

- A. Aan de noordzijde is de bestaande route vanaf Gerwen tot de Lucas van Hauthemlaan aantrekkelijk. Verder tot het centrum kiezen we voor de Jan van Schijnveltdaan of de Jan van Amerzoyenlaan (zie ook module Centrum, Wereld van Van Gogh). De laatste heeft, ondanks de scherpe bocht, de meeste gebruikers.
- B. Ook aan de oostzijde is er de kans om de fietsroute Papenvoortsedijk aan de westkant van de Smits van Oyenlaan te verlengen tot in het centrum van Nuenen (tevens fietsknooppuntroute). Deze routes kunnen wellicht als fietsstraten worden ingericht.

7. Fietsroute tussen Gulbergen (Mierlo) en Vincent van Goghstraat

- A. Het opwaarderen van de fietsroute over de Mierlosedijk en Vaarleseweg is een wens voor recreatief-, maar ook voor woonwerk-verkeer. De weg wordt drukker door bouwactiviteiten in Mierlo (Luchen). Het toekomstige gebruik is verder afhankelijk van de ontsluiting van landgoed Gulbergen. Hier bestaan concrete plannen voor (bestemmingsplan), zoals een nieuwe aansluiting op de Neervoortsedreef/A270. Ook buurgemeenten hebben begrijpelijke redenen waarom er geen aansluiting tussen de A270 en Mierlo zou moeten ontstaan. De verkeersaantrekkende werking daarvan combineert niet met de fietsstraat op Helmonds grondgebied (Vaarleseweg). De effecten van meerdere varianten gaan we onderzoeken in overleg met buurgemeenten in het kader van de Planstudie Nuenen.
- B. In en om het landgoed Gulbergen (zuidzijde) zijn aantrekkelijke initiatieven gaande die kansen bieden voor recreatief fietsverkeer. Zo komt er een tunneltje onder het spoor bij Dierenrijk en heeft Geldrop-Mierlo een fietsbrug over het Eindhovens kanaal gerealiseerd. Dit verdient Nuenense navolging, met aandacht voor de LF-routes³ en de fietsknooppuntroutes. We denken aan het verharderen van paden zoals Breeldere, Schoutse Vennen en Refelingse Heide, met routes aansluitend op dit tunneltje en deze brug.
- C. Het gedeelte van de fietsroute binnen de kom, via Kremerspad ligt er al. Op de kaart hebben we de keuze gemaakt deze route op te nemen i.p.v. het Nuenderbeeksepad. Dit heeft geen directe consequenties. Bij toekomstige ontwikkelingen geven we prioriteit aan de route via Kremerspad. Dit betekent wel, dat we aandacht moeten hebben voor de oversteek aan de oostzijde van de Smits van Oyenlaan.

³ Recreatieve lange afstand fietsroutes

8. Snelfietsroute tussen Eindhoven en Helmond

Het is een langgekoesterde wens van Eindhoven en Helmond om een snelfietsroute aan te leggen ten noorden van het spoor tussen beide steden, via Eeneind. Deze snelle route wordt nu uitgevoerd. Voor Nuenens fietsverkeer is het belang gering. We faciliteren o.a. via het bestemmingsplan en onderzoeken, maar participeren niet financieel. Een autotunnel onder het spoor zou (ook) zinvol zijn voor dit fietspad, vooral omdat dit de oversteek bij de Collse Hoefdijk enorm verbetert (auto's gaan onder het fietspad door). Zie daarvoor module Verkeersveiligheid.

9. Snelfietsroute tussen Nuenen-Gerwen-Lieshout

Dit onderdeel van de regionale route Eindhoven – Nuenen – Laarbeek – Gemert (via Smits van Oyenlaan) staat op de regionale kaart. We hebben aangegeven dat deze niet als snelfietsroute in te passen valt in de kom van Gerwen en het centrum van Nuenen. Daarom is de route nu oostelijk van Gerwen getekend. Deze ambitie verdraagt zich echter niet goed met de ontsluiting van Gerwen ZuidOost. En een eenzijdig fietspad veroorzaakt een (lastig in te passen) oversteek van de drukke Smits van Oyenlaan. We vinden dat er een integraal plan nodig is voor deze fietsroute en zien de combinatie met de regionale bundelroute voor gemotoriseerd verkeer. Voor het Nuenense fietsverkeer is de realisatie van deze regionale ambitie iets minder belang. We kunnen medewerking geven, wanneer dit bij de reconstructie van de bundelroute (Smits van Oyenlaan) aan de orde komt.

10. Fietsroute tussen Nuenen en Ekkersrijt

Deze route loopt via Eikelkampen – Hooidonk, aansluitend op regionale fietsroute Ekkersrijt-Laarbeek. Lokaal is deze route van belang voor Nederwetten. Het Nuenense gedeelte, de weg Son Lieshout, pakken we in 2019 aan. Daarbij is het de bedoeling dat het bestaande fietspad geasfalteerd en liefst iets verbreed wordt, met aandacht voor eenduidige voorrangssituaties.

11. Fietspad tussen Nederwetten en Soeterbeek

De dorpsraad Nederwetten heeft de suggestie gedaan een fietspad aan te leggen tussen de kom van Nederwetten en Soeterbeek/Boord. Dit zou een veilig alternatief moeten vormen voor de wegen Soeterbeek en Soeterbeekseweg. Fietsers ervaren in deze cultuurhistorische omgeving verkeersonveilige situatie, door hoge intensiteit en snelheid van het autoverkeer. Natuurwaarden en eigendomssituatie zijn nader te onderzoeken, nut en noodzaak zijn nader te beargumenteren. Als dit niet lukt, moet de veiligheid op de Soeterbeekseweg op een andere manier verbeterd worden.

12. Fietspad Collseweg naar Kruisakker

De route via de Collseweg wordt als onveilig ervaren, in verband met de snelheid van autoverkeer. Het is verder een aantrekkelijke verbinding tussen Nuenen en Eindhoven. We willen de route verleggen van de Collseweg naar de Kruisakker en verder via de nieuwe snelfietsroute.

13. Fietspad tussen Laarbeek en Son en Breugel

De weg tussen Son en Breugel en Lieshout loopt parallel aan de recreatieve route langs het Wilhelminakanaal. In de gemeente Son en Breugel is een smal fietspad aan de zuidzijde aangelegd. In het Nuenens buitengebied (Olen) en in Laarbeek rijden fietsers op de rijbaan. Laarbeek speelt met het idee een haalbaarheidsstudie uit te voeren. Deze oost-westverbinding is recreatief aantrekkelijk en maar heeft verder nauwelijks meerwaarde voor Nuenense fietsers.

14. Recreatieve routes

We willen dat de belangrijkste regionale bestemmingen in Nuenen (Dierenrijk, Landgoed Gulbergen, Vincentre, strandbad Enode en het centrum) goed en verkeersveilig bereikbaar zijn met de fiets. Daar waar nodig voeren we werk-met-werk uit om deze routes verder te optimaliseren.

Voor de recreatieve fietsverbindingen vinden we herkenbaarheid belangrijk, het is de wens om het thema 'Vincent van Gogh' verbinden aan de bestaande fietsroutes. Ontwikkeling van de routes is geen onderdeel van het mobiliteitsbeleid, maar ruimtelijke of verkeerskundige ontwikkelingen mogen de route niet onderbreken. De volgende bijzonderheden zijn er:

- In het gebied tussen Nuenen-West en de Dommel wordt het Dommelpark ingericht, een gebied met (natte) natuur en extensieve recreatie. Er komen paden, maar geen fietsroutes.
- In de visie Wereld van Van Gogh is een "Van Goghroute" opgenomen. De ontwikkeling van de route is geen onderdeel van het mobiliteitsbeleid.
- De eventuele oversteek A270 via Mulakkers is een mooie stedenbouwkundige suggestie om Eeneind met Nuenen-West te verbinden, deze heeft weinig realiteitszin en toegevoegde waarde in het netwerk van recreatieve routes.
- Op verzoek van de dorpsraad Gerwen onderzoeken we of de Dungense Kant onderdeel kan uitmaken van een recreatieve route.

3.3.3 Kwaliteitseisen

Een uitmuntend fietsnetwerk is niet eenvoudig te realiseren. Wel kan fietsen aantrekkelijker gemaakt worden als we nauwgezet rekening houden met de verschillende praktische wensen van fietsers en de theoretische eisen.

- Op structuurniveau is belangrijk: de directheid van de route (niet ver omfietsen) en de directheid van de tracés (weinig remmen). Willen we daar iets in bereiken, dan zijn gedurfde keuzes nodig, waarbij andere vervoermiddelen soms minder ruimte krijgen of andere gaan routes kiezen. Bij voorkeur zijn de fietsroutes goed herkenbaar.

- Bij de verdere invulling en vormgeving gelden eisen voor verkeersveiligheid, sociale veiligheid, materialen en uitvoering (breedte fietspaden). Om fietsen aantrekkelijk en veilig in te richten, hanteren we de landelijke richtlijnen van het CROW en het ASW. Door het realiseren van fietsprojecten en door werk-met-werk te maken richten we de weg hierop in, passend binnen de beschikbare ruimte.

We willen ons vooral focussen op verkeersveiligheid en daarna directe verbindingen in een samenhangend netwerk. Comfort en beleving hebben in Nuenen ten opzichte daarvan minder prioriteit. Maar subsidies willen we niet mislopen, daarvoor is het ook belangrijk te voldoen aan regionale kwaliteitseisen.

3.3.4 Hoge kwaliteit fietsvoorzieningen in het centrum

Meer ruimte voor de fiets

Bereikbaarheid van het centrum met de fiets vinden we belangrijk. De routes die het centrum ontsluiten zijn als radialen in de structuur van utilitaire fietspaden herkenbaar. De gemeente Nuenen en vooral het centrum kennen een fijnmazig fietsnetwerk, waarbij fietsers meestal van de rijbaan gebruik maken (weinig vrijliggende fietspaden). Het centrum wordt steeds intensiever bebouwd en gebruikt. De ruimte voor de auto kan bij dit soort ontwikkelingen niet langer meegroeien. De fiets vergt minder ruimte en kan korte verplaatsingen prima opvangen (behalve voor de weekendboodschappen). Een groot deel van de bezoekers van het centrum zijn Nuenenaren, die op fietsafstand wonen van het centrum. Inzet op de kansen voor fietsverkeer loont dus, mits de fiets een volwaardige plek krijgt in ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen (zie ook module Parkeren en verkeer centrum). In de keuzes die we maken voor het centrum, krijgt de fiets meer ruimte toebedeeld in vergelijking met de auto.

Geen snelfietsroutes door centrum

Doorgaande snelfietsroutes willen we, voor het behoud van verkeersveiligheid, niet door de centrumstraten, deze leiden we om het centrum heen via de Europalaan en de Smits van Oyenlaan. Dit betekent dat we de doorgaande fietsroute oostelijk van Gerwen willen inpassen, tussen Gerwen ZO en de bundelroute over de Smits van Oyenlaan.



Nuenen



Voldoende fietsparkeerplaatsen

Het is ook belangrijk dat er voldoende voorzieningen zijn om de fiets te parkeren. Belangrijke locaties zijn het centrum, sport- en recreatievoorzieningen en bushaltes (zie ook module Openbaar Vervoer). Onze fietsparkeervoorzieningen zijn redelijk op orde, in het centrum vinden we op termijn uitbreiding van het aantal stallingsmogelijkheden. Wanneer losstaande fietsen geconstateerd worden, gaan we het aantal fietsparkeerplaatsen uit te breiden. Dit wordt praktisch ingevuld door onze buitendienst. Als blijkt dat andere plaatsen beter zijn en aansluiten op de behoefte van de gebruiker, zorgen we ervoor dat rekken verzet of bijgeplaatst worden.

3.3.5 Routes naar openbaar vervoerhaltes en bewegwijzering

Routes naar openbaar vervoerhaltes

De fiets is ook een belangrijk vervoermiddel in het vervoertransport naar en van openbaar vervoerhaltes, vooral de haltes van hoogfrequente lijnen en haltes richting de binnenstad zijn aantrekkelijk voor fietsers. We zetten ons ervoor in om die haltes goed bereikbaar te maken, omdat we erkennen dat gebruik openbaar vervoer, in plaats van de auto, zorgt voor minder autoverkeer, een betere leefbaarheid in ons dorp en een duurzame samenleving. Met de fiets hebben we bovendien een groter bereik, in Nuenen liggen veel openbaar vervoer haltes op te grote (loop)afstand. Wanneer er bij bushaltes losstaande fietsen staan, gaan we het aantal fietsparkeerplaatsen uitbreiden. Ook dit vult de buitendienst praktisch in.

Bewegwijzering

Forensen en scholieren kennen de routes en knooppunten zijn aangeduid. Daarmee is de fietsbewegwijzering al goed op orde. Fietsbewegwijzering naar Geldrop en Mierlo verdient wel enige aandacht evenals de algemene bewegwijzering van toeristische voorzieningen richting- en binnen het centrum.

3.3.6 Fietspromotie

Stimuleren elektrische fiets

We hebben op het punt van stimuleren van de elektrische fiets een secundaire rol. Desondanks, om het gebruik van elektrische fietsen te stimuleren, gaan we dit actief communiceren. Ook zetten we in op extra realisatie van oplaadpunten, dit stimuleert het gebruik van de elektrische fiets. Daarnaast willen we elektrische fietsen aanschaffen voor ambtenaren die een locatie in de gemeente moeten bezoeken.



Nuenen



Werkgeversaanpak duurzaam vervoer

Werkgevers kunnen bijdragen aan een duurzame samenleving als ze hun werknemers stimuleren gebruik te maken van duurzame vormen van vervoer zoals de fiets, het openbaar vervoer en carpoolen. Nuenen ondersteunt een eventueel initiatief van werkgevers in Nuenen, ook op de bedrijventerreinen. Ook geven we het goede voorbeeld door medewerkers van de gemeente te stimuleren te carpoolen, gebruik te maken van de fiets of het openbare vervoer. Als werkgever hebben we zelf het goede voorbeeld al geven door e-bikes aan te schaffen. Hier sluiten we aan bij de regionaal georganiseerde werkgeversaanpak.

Promotie

We willen de fiets op meerdere manieren promoten:

- 1 Actief aansluiten op regionale, provinciale en landelijke initiatieven, projecten of campagnes, door daar op lokaal niveau en via eigen media medewerking aan te verlenen (mensgericht).
- 2 Incidentele communicatie, bijvoorbeeld rondom het realiseren van oplaadpunten bij eigen gebouwen en het verlenen van medewerking wanneer anderen daar om vragen.
- 3 Medewerking verlenen aan realisatie van oplaadpunten voor elektrische fietsen.
- 4 Aanbieden van de mogelijkheid van het opladen van de elektrische fiets, bijvoorbeeld op Park en bij het busstation.
- 5 E-bike cursussen voor senioren, gericht op gedrag de fietsvaardigheid. We merken de ongevalsgevoeligheid bij deze doelgroep.

Fietspromotie heeft voor alle inwoners en bedrijven van Nuenen meerwaarde, maar in het bijzonder voor de nieuwe inwoners van Nuenen West, aangezien zij hun mobiliteitsgedrag nog nieuw kiezen als ze in de wijk gaan wonen.

3.3.7 Overige fietsmaatregelen

Als Nuenen willen we ons niet beperken tot het huidige pakket van fietsmaatregelen. Ter bevordering van het gebruik van fiets staan wij open voor overige projecten en fietsmaatregelen. Samen met onze partners in verkeersveiligheid, onder andere Veilig Verkeer Nuenen, kijken we welke fietsprojecten we kunnen oppakken. We denken daar aan maatregelen zoals het inrichten van fietsstraten, het toepassen van wachttijdvoorspellers bij verkeerslichten, maatregelen voor een vergevingsgezind fietspad.

Dergelijke initiatieven toetsen we aan ons beleid en passen we in onze meerjarenplanning, mits deze financieel haalbaar zijn of nadat budget is vrijgemaakt.

3.4 Beleidskeuzes

Bovenstaand beleid tot de volgende beleidskeuzes:

- We zetten in op een samenhangend fietsnetwerk, door het realiseren van een herkenbare hoofdstructuur en een fijnmazig lokaal netwerk.
- Bij de ontwikkeling van het Nuenense fietsnetwerk vormen de regionale Snelfietsroutes de ruggengraat. Hiermee zetten we ons in voor fietsverbindingen en toenemend e-bikegebruik in de regio en ontstaan er subsidiekansen. De meeste potentie heeft de verbinding Nuenen-Eindhoven voor verplaatsingen van scholieren, forenzen en winkelend publiek per fiets. De andere externe en doorgaande fietsverbindingen zijn voor Nuenen wat minder kansrijk. Deze willen we voor het behoud van verkeersveiligheid, niet door de centrumstraten, maar leiden we om het centrum heen via de Europalaan en de Smits van Oyenlaan. We erkennen dat de modal-shift (gebruik fiets of openbaar vervoer in plaats van auto) op de relatie naar Eindhoven zorgt voor minder autoverkeer en dus de leefbaarheid in ons dorp bevordert en bijdraagt aan een duurzame samenleving.
- Het Nuenense fietsnetwerk naar de woonwijken en bedrijventerreinen willen we hierop aansluiten. We kiezen daarbij voor het toepassen van kwaliteitseisen voor het inrichten van onze fietsverbindingen. We willen ons vooral focussen op verkeersveiligheid en fijnmazigheid. Comfort en beleving hebben in het Nuenense lokale netwerk minder prioriteit.
- We zien de fiets als belangrijk vervoersmiddel voor het openbaar vervoer. Daarvoor moeten de haltes van hoogfrequente lijnen en haltes richting de stad aantrekkelijk zijn voor fietsers. We zorgen voor goede fietsroutes naar openbaar vervoer haltes en voldoende stallingsmogelijkheden bij de haltes.
- We geven prioriteit voor de fiets in het centrum, autoverkeer krijgt minder ruimte. Een groot deel van de bezoekers van het centrum woont op fietsafstand van het centrum. Inzet op de kansen voor fietsverkeer loont, mits de fiets een volwaardige plek krijgt in ruimtelijke en verkeerskundige ontwikkelingen (zie ook module Centrum). In het centrum zorgen we voor voldoende fietsparkeerplaatsen en zorgen ervoor dat de fietsbewegwijzering op orde is.
- Fietspromotie vinden we belangrijk, we zetten daarbij vooral in op de stimulering van de elektrische fiets en sluiten ons aan bij de werkgeversaanpak. We staan daarbij open voor nieuwe initiatieven, mits deze passen in het beleid en financieel haalbaar zijn.

3.5 Acties en maatregelen

Bovenstaande beleidskeuzes leiden tot de volgende acties en maatregelen zoals beschreven in paragraaf 3.3.1. (in volgorde van afnemende prioriteit):

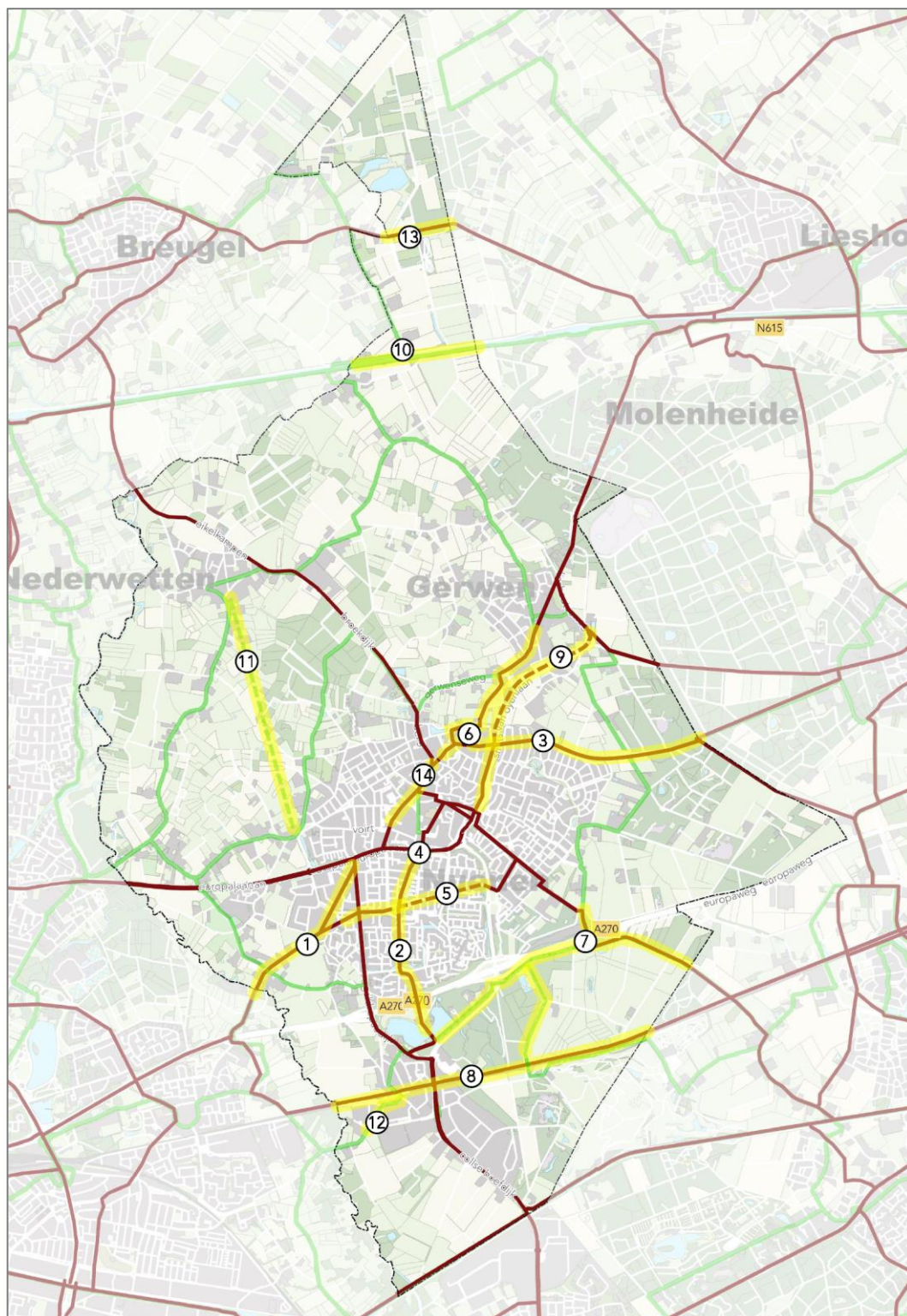
- Realiseren en optimaliseren van (snel)fietsroutes door Nuenen, namelijk:
 - 1 Snelfietsroute tussen Eindhoven-centrum en Nuenen-centrum
 - 2 Fietsroute tussen Geldrop en Nuenen (via Oude Kerkdijk, Lyndakkers en Geldropsedijk).
 - 3 Snelfietsroute tussen Smits van Oyenlaan en Helmond-Noord
 - 4 Snelfietsroutes langs Smits van Oyenlaan (noordwest) en Europalaan (tot Opwettenseweg)
 - 5 Fietsroute tussen Nuenen-zuidoost en Opwettenseweg
 - 6 'Inprikkers' Noord / oost
 - 7 Fietsroute tussen Gulbergen (Mierlo) en Vincent van Goghstraat
 - 8 Snelfietsroute tussen Eindhoven en Helmond
 - 9 Snelfietsroute tussen Nuenen-Gerwen-Lieshout
 - 10 Fietsroute tussen Nuenen en Ekkersrijt
 - 11 Fietspad tussen Nederwetten en Soeterbeek
 - 12 Fietspad Collseweg naar Kruisakker
 - 13 Fietspad tussen Laarbeek en Son en Breugel
 - 14 Optimaliseren van recreatieve routes
- Controle fietsparkeerplaatsen in het centrum en bij openbaar vervoer haltes en het aantal vergroten indien nodig.
- Verbeteren fietsbewegwijzering richting Geldrop-Mierlo en naar toeristische voorzieningen in het centrum.
- Meewerken aan fietspromotie via:
 - het actief zoeken van aansluiting op lokale, regionale en provinciale initiatieven, projecten of campagnes, zie module verkeersveiligheid.
 - het realiseren van of medewerking verlenen aan oplaadpunten voor de fiets
 - inzet op e-bike cursussen, zie module verkeersveiligheid.
 - ondersteunen van initiatief van werkgevers in het kader van de werkgeversaanpak.

De fysieke maatregelen zijn visueel verwerkt in figuur 4.



Nuenen

Aa



figuur 4: maatregelkaart fiets