

# ***Op de fiets door Laarbeek***

## **Beleidsplan Fietsverkeer**



Pijler Beleid en Projecten,  
12 februari 2015  
Bestandsnaam: Fietsplan Laarbeek 2015.doc  
Versie 1.0

## INHOUDSOPGAVE

1. Aanleiding	2
1.1 Aanleiding	2
1.2 Probleemstelling	2
1.3 Kaders	3
1.4 Doelstelling – visie	3
1.5 Ambitieniveau	4
2. Inventarisatie en analyse huidige situatie	6
2.1 Algemeen	6
2.2. Ketenbenadering voor fietsers	6
2.3 Analyse van de verkeersonveiligheid voor (brom)fietsers	7
2.4 Uitvoering, beheer en onderhoud	11
3. Gewenste situatie	14
3.1 Algemeen	14
3.2 Belangrijke punten voor de diverse schakels in de vervoersketen voor fietsers	15
3.3 Overige knelpunten voor fietsers	17
3.4 Uitvoering, beheer en onderhoud	18
4. Knelpunten	21
4.1 Algemeen	21
4.2 Ontbrekende schakels en knelpunten in het fietsnetwerk	21
4.3 Overige knelpunten voor fietsers	24
4.4 Uitvoering, beheer en onderhoud	25
5. Conclusies en aanbevelingen	25

# 1. AANLEIDING

## 1.1 Aanleiding

In 2009 is een Beleidsplan Fietsverkeer opgesteld wat door de gemeenteraad is vastgesteld op 2 februari 2010. De afgelopen jaren zijn er diverse ontwikkelingen aan de orde geweest, waardoor er behoefte is aan een nieuw beleidsplan voor het fietsverkeer.

Ook in het collegeprogramma 2014-2018 is opgenomen dat de groei van niet gemotoriseerd verkeer wordt gestimuleerd. Dit betekent dat we als gemeente moeten zorgen voor een goed fietsklimaat in Laarbeek.

Het aantal fietsers is groeiend, zowel wat betreft woon-werkverkeer als recreanten. Dit willen wij ondersteunen en verder stimuleren. De gemeenteraad dient duidelijke kaders te stellen om de fiets een goede plek te geven binnen nieuwe en bestaande projecten in Laarbeek. Fietsen is beter voor het milieu en ieders gezondheid. Minder autokilometers vergroot de leefbaarheid van de wijken en de aantrekkelijkheid van de woonkernen.

Deze fietsnota zet in op het optimaal benutten en stimuleren van de fiets met de doelstelling het fietsgebruik onder de Laarbeekers te bevorderen en secundair Laarbeek beter te ontsluiten voor recreatief fietsverkeer. Het is geen uitgebreide nota met kostenramingen en fietstellingen, maar een korte nota, die als aanzet dient voor vervolgacties.

## 1.2 Probleemstelling

Bijna alle Nederlanders hebben een fiets. Het aantal mensen dat op de fiets stapt groeit nog elk jaar, vooral in de recreatieve sfeer. Het grote voordeel van de fiets is dat hij altijd klaar staat en de mensen brengt van de voordeur tot aan de gewenste bestemming. Fietsers hebben geen last van files en ze geven geen geluidshinder. Het stallen van fietsen kost minder tijd, geld en ruimte dan het parkeren van auto's. Ondanks dat is de auto een grote concurrent van de fiets. Zelfs voor korte afstanden wordt vaak gekozen voor de auto.

De centrale vraag die voor ligt is de volgende:

*Op welke wijze kan de gemeente Laarbeek het fietsgebruik stimuleren, om daarmee een bijdrage te leveren aan de verbetering van de bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid.*

De in de centrale vraag genoemde termen worden in relatie tot fietsgebruik als volgt uitgelegd:

- *Bereikbaarheid*: de snelheid en het gemak waarmee een dorp of gebied bereikbaar is voor bezoekers en bewoners. Het gaat hier, naast de fietspaden, bijvoorbeeld ook om aspecten als verkeerslichten, kruispunten en het gemak van het stallen van de fiets.
- *Leefbaarheid*: leefbaarheid geeft inzicht hoe aantrekkelijk of geschikt een gebied is om in te wonen, te werken of te recreëren. Dit wordt mede bepaald aan de hand van luchtkwaliteit, de verrommeling van de buitenruimte, de sociale veiligheid en verkeersveiligheid.
- *Gezondheid*: over gezondheid van de inwoners van Laarbeek wordt (in relatie tot fietsgebruik) gesproken over de mate van beweging die men krijgt.

Het effect van fietsbeleid is afhankelijk van externe invloeden. De huidige trend van duurzaamheid geeft kansen voor de fiets als schoon en zuinig vervoermiddel. Daarnaast is ook de huidige

economische recessie een kans voor het fietsbeleid. Fietsbeleid is relatief goedkoop en kan toch veel effecten sorteren in de verbetering van bereikbaarheid en leefbaarheid.

### **1.3 Kaders**

In de Nota Mobiliteit van het rijk stimuleert de rijksoverheid om het netwerk van fietsroutes te verbeteren en in stand te houden. Ook dient fietsendiefstal tegengegaan te worden door al dan niet bewaakte fietsenstallingen te realiseren.

De provincie heeft in 2009 haar visie vastgesteld in het document "Fiets in de Versnelling".

Hierin komen naast infrastructurele zaken ook andere aspecten aan bod. Hierbij valt te denken aan het ontwikkelen van veilige fietsen en veilige stallingen. Ook wordt bekeken hoe het gebruik van de fiets verder kan worden gestimuleerd.

Naast het beleid van rijk en provincie is ook het Gemeentelijk Verkeers- en Vervoerplan van belang. Hierin is opgenomen dat de gemeente Laarbeek streeft naar een goede bereikbaarheid voor alle soorten verkeer, een verkeersveilige gemeente en een gemeente met een goed woon- en werkklimaat.

In het GVVP zijn de volgende doelstellingen aangegeven voor de fietsers:

- beperking van omrijdroutes;
- bevorderen van de objectieve en subjectieve verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de kwaliteit van de bestaande voorzieningen (verharding, verlichting en bewegwijzering);
- het aanleggen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk;
- het realiseren van veilige oversteekmogelijkheden;
- zorgen voor voldoende (beveiligde) fietsenstallingen;
- zorgen voor voldoende comfort op de fietsroutes (geen lange steile hellingen, verharding van goede kwaliteit enz.).

In het GVVP is opgenomen om in te zetten op een flinke verbetering ten opzichte van de huidige situatie. Het streven is om het aandeel van de fiets in alle ritten te verhogen van 24% naar ruim 28 tot 30%. Hiermee kan Laarbeek zich profileren als aantrekkelijke gemeente voor fietsers!

De basis fietsvoorzieningen zijn van een goede kwaliteit, zowel voor de recreatieve fietser als de utilitaire. Dit geldt voor zowel de fietsinfrastructuur als de stallingsvoorzieningen.

Met deze goede basisvoorzieningen in de hand worden nieuwe fietsers beloond als ze gaan fietsen.

De focus ligt bij specifieke doelgroepen waar veel potentieel ligt.

Ook wordt extra aandacht besteed aan de herkenbaarheid van de fietsvoorzieningen door met name bij suggestie- en fietsstroken gebruik te maken van een afwijkende kleur.

### **1.4 Doelstelling - visie**

De doelgroep waar de aandacht op gericht moet worden bestaat uit:

- Autogebruikers die gestimuleerd moeten worden om, eventueel in combinatie met het openbaar vervoer, gebruik te gaan maken van de fiets. Het gaat hierbij om autogebruikers die een keuzemogelijkheid hebben. Autogebruikers die de auto per se nodig hebben om bijvoorbeeld mensen of zware en/of grote goederen te vervoeren, zijn afhankelijk van de auto en behoren niet tot de doelgroep.

- Huidige fietsgebruikers en voetgangers voor wie het fietsen of lopen nog aantrekkelijker gemaakt moet worden. Het gaat hierbij met name om het wegnemen van de nadelen van het fietsgebruik.

Het doel van deze nota is:

- een basis te hebben voor het voeren van het beleid voor langzaam verkeer in relatie tot het algemene verkeersbeleid;
- een basis te hebben voor een (meerjaren) uitvoeringprogramma langzaam verkeer infrastructuur;
- een basis te hebben voor het voeren van verkeersveiligheidsbeleid, in het bijzonder betreffende de (brom)fiets.

#### VISIE:

Aangezien fietsen gezond is, goed voor het milieu en een positieve bijdrage levert aan de verkeersproblematiek, is het belangrijk om de inwoners van Laarbeek te verleiden tot het vaker gebruiken van de fiets. Om de mensen hiertoe te verleiden zijn veilige en comfortabele fietsvoorzieningen nodig.

*De gemeentelijke visie is om Laarbeek een aantrekkelijke gemeente te maken voor (brom)fietsers en hiervoor een goed, veilig en comfortabel fietsnetwerk te realiseren zonder knelpunten.*

Door het stimuleren van het fietsgebruik wil de gemeente Laarbeek het snelle, duurzame en gezonde alternatief voor de auto een duwtje in de rug geven. Een hoger fietsgebruik leidt tot een betere bereikbaarheid, leefbaarheid en gezondheid van de inwoners van Laarbeek. De fiets biedt met name kansen op de korte afstand en als schakel in de keten met het openbaar vervoer. De basisvoorzieningen voor fietsers in Laarbeek moeten goed zijn. Ook is het van belang dat de fietspaden in een goede staat van onderhoud verkeren.

Naast het utilitaire fietsnetwerk is het ook van belang om te beschikken over voldoende recreatieve fietsroutes in Laarbeek.

Een andere belangrijke voorziening is het stallen van de fiets. Minstens zo belangrijk als het fietspad naar de bestemming is het stallen van de fiets op de bestemming.

### **1.5 Ambitieniveau**

Hoe we in Laarbeek de komende jaren het fietsbeleid verder vorm geven is afhankelijk van het ambitieniveau. Dit dient bestuurlijk vastgesteld te worden. In deze nota wordt uitgegaan van het ambitieniveau zoals is opgenomen in het GVVP en hieronder aangegeven.

*Laarbeek zet in op een verschuiving ten opzichte van de huidige situatie. Door actief de regie in handen te nemen worden activiteiten versneld en hiermee wordt ernaar gestreefd om het aandeel van de fiets in alle ritten te verhogen. Hiermee kan Laarbeek zich profileren als aantrekkelijke gemeente voor fietsers!*

*De basis fietsvoorzieningen zijn van topkwaliteit, zowel voor de recreatieve fietser als de utilitaire. Dit geldt voor zowel de fietsinfrastructuur als de stallingsvoorzieningen.*

*Met deze goede basisvoorzieningen in de hand worden nieuwe fietsers beloond als ze gaan fietsen. De focus ligt bij specifieke doelgroepen waar veel potentieel ligt. Ook wordt extra aandacht besteed aan de herkenbaarheid van de fietsvoorzieningen door met name bij suggestie- en fietsstroken gebruik te maken van een afwijkende kleur.*

## **2. INVENTARISATIE EN ANALYSE HUIDIGE SITUATIE**

### **2.1 Algemeen**

In 2010 heeft de gemeenteraad ingestemd met het Beleidsplan Fietsverkeer voor de gemeente Laarbeek. Sindsdien zijn er wel een aantal projecten uitgevoerd, zoals:

- Aanleg van fietssuggestiestroken in een andere kleur in een deel van de Otterweg en de Ptr. Becanusstraat in Beek en Donk;
- Uitbreiding aantal fietsenklemmen bij de fietsenstalling Lieshoutseweg-Berkendijkje-Irisstraat in Beek en Donk;
- Aanleg van fietssuggestiestroken in een andere kleur in een deel van de Wilhelminalaan in Aarle-Rixtel (geplande uitvoering april – september 2015);
- Wijzigen tegelverharding in asfaltverharding op een deel van de fietspaden langs de Oranjelaan in Beek en Donk;
- Aanleg fietssuggestiestroken op de Brugstraat in Beek en Donk;
- Aanleg van openbare verlichting op diverse fietspaden/fietsroutes: Het Laar, Laarweg, Peeleindseweg, Vonderweg-oost, Groenewoudseweg en Bosscheweg in Beek en Donk.

Gezien de diverse ontwikkelingen die de afgelopen jaren hebben plaats gevonden en ook de (ruimtelijke) ontwikkelingen die eraan komen, is het van belang om te kijken waar Laarbeek nu staat op fietsgebied en waar we naar toe willen in de komende jaren.

Om het fietsgebruik te bevorderen is het van belang om de ketenbenadering in beeld te brengen.

De belangrijkste invloedsfactoren die het fietsgebruik in de gemeente Laarbeek beperken zijn:

- beeldvorming, mentaliteit en gewoonten van de bevolking;
- autobeschikbaarheid;
- in de gemeente Laarbeek zijn er geen parkeerkosten voor de auto (overal gratis parkeren);
- grote verplaatsingsafstanden.

Beleidsfactoren die het meeste effect hebben op het stimuleren van fietsgebruik:

- reistijdverhouding fiets/auto;
- directheid en verkeershinder voor fietsers.

### **2.2. Ketenbenadering voor fietsers**

Of iemand de fiets gebruikt voor een verplaatsing wordt bepaald door het motief voor de verplaatsing en het oordeel dat men heeft over de gehele vervoerketen. Met de vervoerketen wordt bedoeld de reeks van "handelingen" vanaf het moment dat men op de plaats van herkomst de beslissing neemt om een verplaatsing (per fiets) te maken tot het stallen van de fiets op de plaats van bestemming. De vervoerketen is daarbij onder te verdelen in de drie volgende schakels:

#### *1. Herkomst*

De keuze om gebruik te maken van de fiets wordt genomen op de plaats van herkomst. Het bezit en de beschikbaarheid van de fiets, de verwachtingen die men heeft ten aanzien van de rest van de vervoerketen en de kwaliteit van de concurrerende vervoersmogelijkheden (auto, openbaar vervoer, te voet) vormen de belangrijkste oordeelbepalende elementen.

#### *2. Onderweg*

Onderweg wordt de kwaliteit van het fietsen bepaald door het fietsnetwerk en haar omgeving. De route binnen het netwerk wordt bepaald door samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

### 3. Bestemming

De bereikbaarheid, de stallingsfaciliteiten en het (fietsvriendelijke) imago van de bestemming zijn bepalend voor het oordeel over de derde schakel in de vervoerketen.

Het oordeel dat men over de vervoerketen heeft wordt bepaald door de kennis die men heeft over de kwaliteiten van de vervoerketen. Het richten van de aandacht op één enkele schakel heeft geen of onvoldoende effect als de overige twee schakels nog onvoldoende scoren. Om een optimaal effect te krijgen is het nodig om aan alle drie de schakels aandacht te besteden.

Om zo veel mogelijk belemmeringen voor de fiets weg te nemen moeten in de komende tijd de ontbrekende schakels en knelpunten in de totale keten onder de loupe worden genomen. Daarbij gaat de aandacht vooral uit naar die elementen die het oordeel over de keten als geheel bepalen.

## 2.3 Analyse van de verkeersonveiligheid voor (brom)fietsers

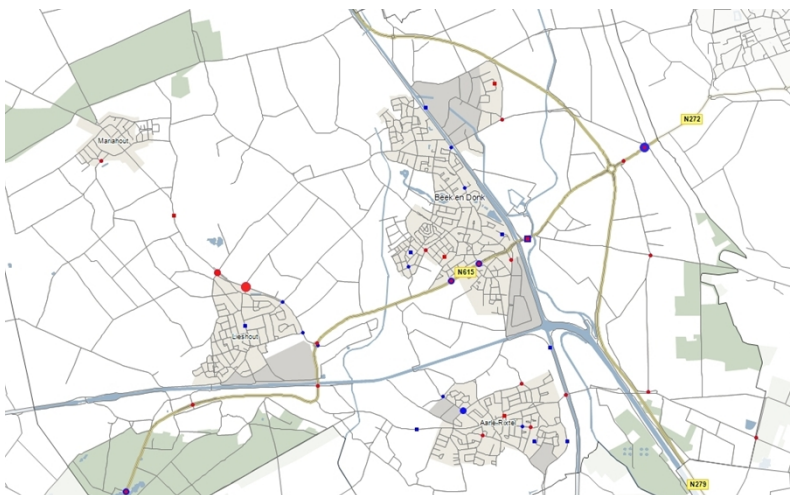
Uit de ongevallencijfers blijkt dat in de periode 2007 tot en met 2011 er 493 ongevallen (exclusief meldkamerongevallen) hebben plaats gevonden in de gemeente Laarbeek, waarvan 88 ongevallen met langzaam verkeer. Dit betekent dat bij ca. 18% van de ongevallen langzaam verkeer is betrokken.

Kijken we naar het aantal slachtofferongevallen in deze periode, dan blijkt dat er 155 slachtoffers zijn gevallen, waarvan 56 slachtoffers langzaam verkeer waren. Dit betekent dat ruim 36% van de slachtoffers dus langzaam verkeer is. Voetgangers en fietsers zijn namelijk een kwetsbare groep in het verkeer en zij lopen meer risico in het verkeer.

Vooraf jongeren van 12 tot 17 jaar hebben een grotere kans om bij een ongeval betrokken te raken. Daarnaast behoren ook ouderen vanaf 65 jaar tot een risicogroep.

Op onderstaand kaartje zijn de locaties aangegeven waar de ongevallen met langzaam verkeer hebben plaats gevonden.

In totaal hebben er 59 ongevallen plaats gevonden waarbij (brom)fietsers betrokken waren. Deze hebben plaats gevonden op onderstaande locaties.





Uit de gegevens blijkt dat het op diverse locaties onveilig is voor overstekende (brom)fietsers. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- diverse oversteekplaatsen op de N615;
- de oversteek vanuit Lieshout richting Herendijk. Hier is in 2011 een rotonde aangelegd.

Nu is het natuurlijk niet zo dat als er in een periode van vijf jaar een slachtofferongeval heeft plaats gevonden op een plek, dit meteen wordt aangemerkt als een knelpunt.

Van belang is daarom het aantal ongevallen met fietsers dat op een locatie plaats heeft gevonden en ook het soort ongeval dat heeft plaats gevonden. Een ongeval waarbij een bromfietser met teveel alcohol op tegen een boom rijdt, is niet per definitie een onveilige situatie.

Om een beter inzicht te krijgen, is daarom eerst een selectie gemaakt van de locaties waar sprake is van ongevallen met fietsers. Het gaat in totaal om 59 ongevallen waarbij (brom)fietsers betrokken zijn. Een locatie wordt pas als een knelpunt beschouwd als er minimaal 3 ongevallen met (brom)fietsers hebben plaats gevonden.

#### LIJST MET LOCATIES (BROM)FIETSONGEVALLEN IN DE PERIODE 2007 T/M 2011.

Ums = uitsluitend materiële schade

Nr.	Locatie	Aantal ongevallen	Datum ongeval	Botspartners	Afloop: Letsel of ums	Wel of geen knelpunt
1	Knapersven - Plevierstraat	1	16-10-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
2	Ginderdoor	1	17-12-2011	Auto-bromfiets	Letsel	geen
3	Herendijk - Provinciale weg	2	18-9-2008 1-11-2008	Auto - fiets Auto - fiets	Letsel Letsel	geen
4	Provinciale weg - Beemdkant	3	3-2-2007 19-7-2008 4-3-2011	Auto - fiets Auto - fiets Auto - fiets	Letsel Letsel Letsel	wel
5	Provinciale weg - Oostbeemdweg - Baverdestraat	1	26-2-2007	Auto - bromfiets	ums	geen
6	Provinciale weg - Ribbiusstraat	1	6-8-2010	Auto - fiets	ums	geen
7	Dorpsstraat te Lieshout	1	20-9-2007	Auto - bromfiets	ums	geen
8	Molenheide - Spechtlaan	2	4-8-2008 21-12-2011	Auto - bromfiets Auto - bromfiets	Ums Letsel	geen
9	Hoofakker - Deense Hoek	1	27-4-2007	Auto - snorfiets	Letsel	geen
10	Provinciale weg - Lange Dreven	1	23-3-2008	Auto - fiets	Letsel	geen
11	Provinciale weg - De	2	29-5-2008	Auto - bromfiets	Ums	geen

	Stater - Beekseweg (rotonde)		9-3-2009	Auto - bromfiets	Letsel	
12	Lieshoutseweg - Orchideestraat	2	10-12-2008 13-11-2009	Bestelauto - fiets Auto - fiets	Ums Letsel	geen
13	Lieshoutseweg - Berkendijkje- Irisstraat	2	9-1-2007 23-5-2007	Auto - fiets Auto - bromfiets	Letsel Ums	geen
14	Oranjelaan - Burg. Van Nispenstraat	1	10-12-2007	Auto - bromfiets	Letsel	geen
15	Brugstraat in Beek en Donk	2	1-11-2008 2-7-2009	Auto - bromfiets Auto - bromfiets	Ums Letsel	geen
16	Hugo Thijssensplein	1	12-8-2008	Auto - fiets	Ums	geen
17	Klaproosstraat	1	28-3-2008	Auto - snorfiets	Letsel	geen
18	Zaagmolenweg - Molenweg	1	20-9-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
19	Muzenlaan - Symfoniestraat	1	26-7-2007	Auto - fiets	Ums	geen
20	Piccolostraat	1	23-11-2009	Auto - fiets	Ums	geen
21	Koppelstraat - Jacob v. Ruysdaelpl.	1	27-4-2007	Auto - fiets	Ums	geen
22	Koppelstraat - Kapelstraat	1	31-1-2007	Auto - fiets	Ums	geen
23	Boscheweg Beek en Donk	1	30- 6 -2009	Auto - bromfiets	Ums	geen
24	Haverkamp	1	13-10-2008	Auto -bromfiets	Letsel	geen
25	Lekerstraat - Trentstraat	1	28-5-2008	Bestelauto - bromfiets	Letsel	geen
26	Gemertseweg - Prof. Dondersweg	1	29-3-2007	Bestelauto - bromfiets	Letsel	geen
27	Gemertseweg - Peeleindseweg	3	13-11-2008 26-10-2009 23-6-2010	Auto - bromfiets Auto - fiets Auto - bromfiets	Letsel Ums Ums	wel
28	Peeldijk - De Biezen - Kloosterdreef	1	19-7-2010	Auto - fiets	Letsel	geen
29	Bakelseweg - Scheepstal	1	25-3-2008	Auto - bromfiets	Letsel	geen
30	Bakelseweg - Bakelseweg	1	17-10-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
31	Kanaaldijk - Klokkengieterstraat	1	12-3-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
32	Kanaaldijk	1	16-5-2009	Auto - fiets	Ums	geen
33	Lieshoutseweg	1	20-5-2009	Auto - bromfiets	Ums	geen
34	Laarweg - Opstal	1	7-6-2008	Bestelauto - fiets	Ums	geen
35	Molenstraat - Laarweg	2	17-2-2007 17-9-2007	Auto - bromfiets Auto - bromfiets	Ums Ums	geen

36	Dorpsstraat AR	1	3-10-2008	Auto - fiets	Letsel	geen
37	Beekseweg - Molenstraat - Wilhelminalaan	1	27-1-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
38	Boscheweg - Janssensstraat	1	14-4-2007	Auto - fiets	Letsel	geen
39	Nachtegaalstraat - Mariastraat	1	27-2-2009	Auto - snorfiets	Ums	geen
40	Nachtegaalstraat - Lijsterstraat - De Vinken	1	24-1-2008	Auto - fiets	Letsel	geen
41	Helmondseweg	1	22-3-2007	Auto - bromfiets	Ums	geen
42	De Tempelier	1	7-5-2009	Bestelauto- bromfiets	Ums	geen
43	Veghelsedijk - Vossenbergh	1	20-7-2008	Auto - fiets	Letsel	geen
44	Gemertseweg - Bosscheweg - brug	1	9-6-2008	Bestelauto - fiets	Letsel	geen
45	Havenweg	1	21-5-2008	Auto - fiets	Ums	geen
46	Kapelstraat - Herendijk - Lage Heesweg	1	31-5-2009	Auto - bromfiets	Ums	geen
47	Ptr. Becanusstraat - Molenweg	1	28-5-2009	Auto - fiets	Letsel	geen
48	Mgr. Verhagenstraat	1	22-5-2007	Auto - fiets	Ums	geen

Uit de bovenstaande lijst blijkt dat er de volgende echte knelpunten overblijven, namelijk:

- Oversteek Beemdkaant - Provinciale weg te Lieshout. Hier hebben 3 letselongevallen plaats gevonden met (brom)fietsers. Op dit punt is wel enkele jaren geleden een maximumsnelheid ingesteld van 60 km/uur en op de kruising met de Herendijk is een rotonde aangelegd. Voorgesteld wordt om nu geen maatregelen te treffen en als blijkt dat er over ca. 5 jaar nog meer slachtofferongevallen hebben plaats gevonden, dan bij het volgende groot onderhoud hier een middengeleider aanleggen, zodat de fietsers in 2 gedeeltes kunnen oversteken.
- Gemertseweg - Peeleindseweg. Hier hebben 1 letselongeval en 2 ongevallen met uitsluitend materiële schade plaats gevonden. Mogelijk is de voorrangssituatie hier aanleiding voor de ongevallen.

Verder blijkt dat er in 24 gevallen sprake is van een ongeval met bromfietsers.

Naast de objectieve verkeersveiligheid die hiervoor is benoemd is er natuurlijk altijd sprake van subjectieve onveiligheid. Dit gaat vaak over ouders die situaties onveilig vinden op routes naar scholen toe, waarbij de ongevallencijfers aangeven dat het niet onveilig is.

## 2.4 Uitvoering, beheer en onderhoud

Fietsers stellen aan de infrastructuur eisen aan het wegdek en de verharding. Het gaat met name om de volgende aspecten:

- vlakheid van het verhardingsoppervlak (oneffenheden en structuur);
- stroefheid;
- afwatering.

De ontwerper moet zich realiseren dat deze eisen niet alleen gelden voor vrijliggende fietspaden maar ook voor fietsstroken en voor wegen met gemengd verkeer. Wanneer dergelijke wegen voor het fietsverkeer een belangrijke functie hebben, is ook daar een goed wegdek van groot belang.

### *Vlakheid*

De vlakheid van de verharding bepaalt de horizontale en verticale trillingen die een fietser ondervindt en vormt daarmee een belangrijke voorwaarde voor een comfortabele fietsinfrastructuur. Ook bepaalt de vlakheid in belangrijke mate de weerstand die de fietser ondervindt.

### *Stroefheid*

De stroefheid van de verharding wordt in belangrijke mate bepaald door de textuur. Daarmee is de textuur niet alleen van belang voor het fietscomfort, maar ook voor de veiligheid van de fietser.

### *Afwatering*

Omdat fietsers in de openlucht fietsen en niet beschermd worden tegen weersinvloeden, is er veel aandacht nodig voor een goede afwatering. Het is erg oncomfortabel om door grote plassen te moeten fietsen en bovendien is het onveilig. Een fietser kan bij plasvorming namelijk niet zien hoe diep het wegdek ligt en of zich hierin kuilen of rijsporen bevinden.

De ontwerper kan als verharding in principe kiezen uit vijf soorten verhardingen. Deze zijn nog nader uit te splitsen in deelgroepen. Uit onderzoek blijkt dat de voorkeur van fietsers uitgaat naar achtereenvolgens asfalt, beton, tegelverharding, straatstenen en halfverharding. Vertaald naar rapportcijfers scoort asfalt een 8,5, cementbeton en oppervlakbehandeling beide een 7,5, betontegels een 6+ en straatstenen een 6-. Fietsers hebben dus een duidelijke voorkeur voor gesloten verhardingen zoals asfalt en beton; de verklaring hiervoor is dat deze de grootste vlakheid en de minste weerstand bieden, en daardoor het meeste comfort.

Naast de verhardingssoort en -kleur zijn voor fietsers de volgende zaken van belang:

1. Groen en bermen
2. Verlichting
3. Bewegwijzering
4. Beheer en onderhoud van de bestaande fietspaden.

### 1. Groen en bermen

Groenvoorzieningen hebben in het algemeen een functie ter versterking van de landschappelijke kenmerken en de verblijfskwaliteit van de omgeving. Specifiek voor fietsers gelden de volgende functies:

- het veraangemen van het fietsen en het verblijfsklimaat;
- beleving van de omgeving;
- het geven van beschutting door het verminderen van windhinder;
- het verminderen van verblinding door tegemoetkomende auto's en visuele afscherming van het autoverkeer (in het geval dat een fietspad langs een rijbaan ligt).

Tegenover deze positieve effecten staan ook nadelige effecten. Deze liggen vooral in de sfeer van de sociale controle en veiligheid.

Bij het aanbrengen van beplantingen is het van belang dat er uitzicht blijft in alle richtingen. Dicht en hoog struikgewas dient op ongeveer drie meter van het fietspad te blijven. Bij aanplant moet hier rekening mee gehouden worden. Als de ruimte beperkt is, zal gekozen moeten worden voor begroeiing die het zicht niet belemmert, zoals bomen of bodembedekkende heesters. Het verdient aanbeveling soorten te kiezen waarvan wortels het fietspad niet beschadigen. Een goede inrichting van de plantplaatsen draagt hier ook aan bij.

Behalve sociale veiligheid speelt ook verkeersveiligheid een rol. Beplanting mag niet de benodigde zichtlijn onderbreken. Dat geldt voor horizontale bogen en bij kruispunten.

Hoog opgaande heesters zijn in de nabijheid van kruispunten niet gewenst.

## 2. Verlichting

De voornaamste functies van verlichting zijn:

- het verhogen van de verkeersveiligheid;
- het verbeteren van de verkeersafwikkeling;
- het verhogen van het fietscomfort;
- het verbeteren van de sociale veiligheid;
- het zichtbaar maken van de omgeving.

Hoofdfietsroutes worden het meest intensief gebruikt in het netwerk van verbindingen tussen dorpen, wijken en buurten. Vandaar dat voor deze verbindingen hoge eisen worden gesteld aan verkeersveiligheid en sociale veiligheid, en daarmee aan de verlichting.

Voor het basisfietsnetwerk binnen de bebouwde kommen zal doorgaans de reguliere straatverlichting volstaan.

Verlichting van recreatieve paden is niet noodzakelijk, omdat recreatieve fietstochten doorgaans overdag worden gemaakt. In waardevolle natuurgebieden is verlichting zelfs ongewenst. Verlichting kan wel worden overwogen als (trajecten van) het recreatieve net ook door utilitaire fietsers worden gebruikt. Wel zal in dat geval getracht moeten worden de lichthinder te beperken, door toepassing van lage armaturen en een lage verlichtingssterkte.

## 3. Bewegwijzering

De belangrijkste functie van bewegwijzering is ter plaatse niet-bekende fietsers te helpen in het vinden van hun bestemming. Een ondergeschikte functie is dat bewegwijzering de fietser die ter plaatse wel bekend is, extra inzicht geeft in de samenhang van het netwerk van doorgaande verbindingen.

De algemene bewegwijzering (blauwe borden van de ANWB) is vanuit de fietser gezien niet ideaal, omdat:

- de algemene bewegwijzering niet altijd de voor fietsers meest directe route aangeeft;
- de wegwijzers soms minder gelukkig zijn opgesteld voor fietsers op fietspaden;
- specifieke informatie voor fietsers vaak ontbreekt.

In Laarbeek is naast de bekende blauwe ANWB-borden voor alle verkeer ook een afzonderlijke fietsbewegwijzering aanwezig op een aantal locaties in het buitengebied.

Een bijzondere vorm van bewegwijzering is de knooppuntbewegwijzering van het fietsknooppuntsysteem. Hierbij zijn op regionaal niveau knooppunten voorzien van een nummer. Op een knooppunt wordt in alle richtingen verwezen naar het eerstvolgende genummerde knooppunt. Hierdoor kan de fietser zelf een recreatieve route samenstellen met behulp van een kaart waarop alle nummers zijn aangegeven.

#### 4. Beheer en onderhoud van bestaande fietspaden

Bij fietsvoorzieningen geldt dat niet alleen een goede vormgeving van belang is, maar ook het beheer en onderhoud ervan. Fietsers zijn immers veel meer dan andere weggebruikers "gevoelig" voor een onvlakke verharding.

Jaarlijks worden in het kader van het wegbeheer wegininspecties uitgevoerd om inzicht te krijgen in de kwaliteit van de bestaande verhardingen van de fietspaden.

Bij deze globale inspectie wordt gekeken naar de textuur, de vlakheid en de samenhang van de verharding. Van belang is dat de waardering die wordt gesteld aan schades, met name op het gebied van vlakheid, voor fietsers strenger moet worden beoordeeld dan voor het autoverkeer. De Fietsersbond heeft een methode om een bestaand fietsnetwerk te keuren ontwikkeld die het fietsklimaat in een gemeente over de volle breedte beschouwt. Deze methode is de Fietsbalans.

Ook op het gebied van onderhoud van de bestaande fietsverbindingen in Laarbeek zijn er een aantal fietspaden die extra onderhoud vragen. In hoofdstuk 4 worden een aantal knelpunten op het gebied van onderhoud genoemd.

### **3. GEWENSTE SITUATIE**

#### **1.1 Algemeen**

De fiets is een milieuvriendelijk en goedkoop vervoermiddel dat, vooral op korte afstanden, een aantrekkelijk alternatief voor de auto kan zijn. Van alle verplaatsingen is 60% niet langer dan 5 kilometer. Deze afstand is gemakkelijk met de fiets te overbruggen. Om fietsgebruik te bevorderen moeten de aangeboden fietsvoorzieningen van een dermate kwaliteit zijn dat zij een "wervend" karakter hebben. Het fietsnetwerk dient toegespitst te worden op een optimale bediening van de wensen en belangen van het fietsverkeer. Dit betekent dat alle plaatsen waar mensen wonen of waar zich sociale, economische of andere menselijke activiteiten afspelen, in principe bereikbaar dienen te zijn per fiets. In de meest ideale vorm bestaat een fietsnetwerk uit verbindingen die elk van deze punten rechtstreeks met andere punten verbindt.

De kwaliteit van de fietsvoorzieningen onderweg bepaalt de mate waarin fietsers zich vlot en veilig van herkomst naar bestemming bewegen. Hierna volgt een beschrijving van de eisen waaraan het fietsnet in Laarbeek moet worden onderworpen. Het betreft de beschrijving van de aspecten samenhang, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort.

#### Samenhang

Het net moet voor de fietser samenhangend en compleet zijn. Bewegwijzering kan de samenhang beter zichtbaar maken. Een andere maatregel is het consequent vormgeven van fietsvoorzieningen (in kleur en materiaalkeuze), zodat deze voorzieningen herkenbaar zijn.

#### Veiligheid

De veiligheid heeft betrekking op de verkeersveiligheid, zowel objectief als subjectief. Het gaat erom dat daar waar fietsers en overig wegverkeer met elkaar geconfronteerd worden, veiligheid gewaarborgd wordt. Criteria die de veiligheid bepalen zijn de verkeersslachtoffers, kans op ontmoeting met autoverkeer en het klachtenpatroon van de subjectieve onveiligheid. Ook het vergroten van de sociale veiligheid op fietsroutes is een belangrijk aandachtspunt. Voor bestemmingen die een belangrijke functie vervullen in de avonduren, is het noodzakelijk sociaal veilige routes te bieden.

#### Comfort

Fietsers wensen zo min mogelijk discomfort tijdens het fietsen. Zaken als wortelopgroei of verzakkingen worden als hinderlijk ervaren. Op de fietspaden langs de Lekerstraat en de Peeleindseweg is regelmatig sprake van wortelopgroei, wat zeer hinderlijk is voor fietsers. Aangezien de bomen langs deze wegen niet van de gemeente zijn, maar dat er hier sprake is van voorpootrecht, maakt het oplossen van het probleem extra lastig. Voorgesteld wordt om te onderzoeken of hier het aanwezige voorpootrecht kan worden afgekocht.

#### Aantrekkelijkheid

Aantrekkelijkheid wordt bepaald door de persoonlijke beleving van elke fietser op zich, en is dus subjectief. Fietsvoorzieningen door winkelstraten, langs groenvoorzieningen of door een aantrekkelijk landschap zijn overdag aantrekkelijk om te fietsen.

Hierna wordt kort aangegeven welke doelen voorop staan voor de gewenste situatie.

#### MOBILITEIT:

- Het verbeteren van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.
- Verhogen van het aandeel van de fiets in de modal-split, zowel afzonderlijk als in combinatie met het collectief vervoer (openbaar vervoer en carpooling).
- Afname van het aantal fietsdiefstallen.

#### BEREIKBAARHEID:

- Het bevorderen van directe routes voor fietsers en voetgangers vanuit de diverse woonwijken naar het centrum van de verschillende dorpskernen, de scholen, de sport- en recreatievoorzieningen e.d.
- Aanleg stallingsvoorzieningen voor de fiets.
- Verbetering van de bereikbaarheid van knooppunten van openbaar vervoer voor fietsers en voetgangers en de aanleg van stallingsvoorzieningen voor fietsers op deze knooppunten.

#### VEILIGHEID:

- Het bevorderen van veilige routes voor fietsers en voetgangers vanuit de diverse woonwijken naar het centrum van de verschillende dorpskernen, de scholen, de sport- en recreatievoorzieningen.
- Het terugdringen van remmende factoren voor de voetganger en de fietser als sociale en subjectieve verkeersonveiligheid.

### **3.2 Belangrijke punten voor de diverse schakels in de vervoersketen voor fietsers**

Voor de drie onderscheiden schakels in de vervoersketen moeten verschillende middelen en acties worden ingezet. Per schakel kunnen de volgende aandachtspunten onderscheiden worden.

#### 1. *Herkomst*

- promoten/stimuleren fietsgebruik (snel, gezond, milieuvriendelijk, enz.);
- mate van kennis en oordeel over de fietsroute;
- mate van kennis en oordeel over de fietsvoorzieningen op de bestemming;
- beschikbaarheid van de fiets;
- stalmogelijkheid bij de woning (eisen t.a.v. inbraakgevoeligheid en t.a.v. sociale controle);
- beschikbaarheid alternatief vervoermiddel;
- concurrentiepositie van de fiets.

#### 2. *Onderweg*

Bij deze fase van de ketenbenadering gaat het om het infrastructurele netwerk. Dit netwerk moet aan een aantal eisen voldoen:

- *Samenhang*: het stelsel van fietsvoorzieningen vormt een samenhangend geheel en geeft aansluiting op het punt waar fietsers hun herkomst of bestemming hebben.



- *Directheid*: het stelsel van fietsverbindingen biedt fietsers een zo direct mogelijke route naar hun bestemming, waarbij het omrijden tot een minimum beperkt blijft.
- *Aantrekkelijkheid*: de voorzieningen zijn zodanig vormgegeven en in de omgeving ingepast dat het aantrekkelijk wordt om te gaan fietsen.
- *Veiligheid*: de voorzieningen waarborgen de veiligheid van de fietsers en de overige weggebruikers.
- *Comfort*: de voorzieningen maken een vlotte en comfortabele doorstroming van het fietsverkeer mogelijk.

### 3. Bestemming

In deze fase is het van belang op de bestemming die voorzieningen te treffen die de kwaliteit van het stallen van de fiets verhogen. Ook het wegnemen van beperkingen die de fiets kent, draagt bij aan het stimuleren van het fietsgebruik.

Uitgewerkt in toe te passen middelen:

- keuze voor de juiste stallingsmogelijkheden (aandacht voor diefstal, comfort, ligging qua afstand en sociale veiligheid, kosten, schuilgelegenheid);
- wegnemen van de noodzaak tot autogebruik (bijvoorbeeld door het opzetten van een boodschappenservice in supermarkten).

Op basis van de huidige situatie is een overzicht gemaakt van knelpunten in utilitaire fietsroutes en in de recreatieve fietsroutes. Deze worden in beeld gebracht in hoofdstuk 4.

Fietsverkeer heeft veel raakvlakken met andere vakdisciplines zoals ruimtelijke ordening en recreatie en toerisme. Het is dan ook belangrijk om in het verkeersbeleid rekening te houden met aangrenzende vakgebieden. Belangrijke ruimtelijke ontwikkelingen in deze planperiode zijn:

- het plan De Beekse Akkers in Beek en Donk;
- het plan De Hoge Regt in Beek en Donk;
- het plan bedrijventerrein Bemmer IV in Beek en Donk;
- het plan Nieuwenhof Noord in Lieshout.

Op basis van de bijgevoegde tekening is bepaald wat de ontbrekende schakels en/of knelpunten zijn voor het compleet maken van het fietsnetwerk. Deze zijn op de bijgevoegde tekening genummerd en in een blauwe kleur aangegeven. Het betreft de volgende verbindingen:

1. aanleg fietspad Sonseweg in Lieshout;
2. aanleg fietspad Rijakkerweg in Beek en Donk;
3. aanleg fietsvoorzieningen op Broekweg en Vonderweg-oost in Beek en Donk;
4. aanleg fietssuggestiestroken op Nachtegaallaan en Otterweg in Beek en Donk;
5. aanleg fietspad vanaf "de Schabbert" langs de N 279 tot aan de Beekse brug;
6. opwaarderen fietspad vanaf de kom van Lieshout naar Stiphout;
7. aanleg fietspad aan de noordzijde van de Lieshoutseweg in Beek en Donk;
8. aanleg fietsvoorziening Pater Becanusstraat tussen de Otterweg en de Molenweg;
9. aanleg van een fietsvoorziening in Aarle-Rixtel vanaf de Molenstraat richting Zwanendreef;
10. aanleg van een fietsvoorziening vanaf Muzenlaan richting Molenweg in Beek en Donk;
11. aanleg van een fietsvoorziening in Lieshout vanaf de Brugstraat richting Herendijk;

In hoofdstuk 4 wordt bij de knelpunten nader ingegaan op de hiervoor genoemde ontbrekende schakels en/of knelpunten in het fietsnetwerk.

### **3.3 Overige knelpunten voor fietsers**

Bij 3.1 zijn al kwaliteitseisen genoemd voor een goed fietsnetwerk. Verder zijn van belang om te denken aan maatregelen op de plaats van herkomst en op de plaats van bestemming om het fietsgebruik te stimuleren in Laarbeek. Ook zijn er knelpunten op diverse locaties waar fietsers drukke wegen moeten oversteken. Deze zijn aangegeven op de bijgevoegde tekening.

#### Maatregelen op de plaats van herkomst

Bij het besluit tot het maken van een verplaatsing is direct een vervoerswijzekeuze inbegrepen. De keuze van vervoerwijze gebeurt grotendeels op subjectieve gronden. Belangrijke keuzefactoren zijn afstand, reistijd, beschikbaarheid vervoermiddelen, aantrekkelijkheid fietsroute, vindbaarheid enz. Om het fietsgebruik te bevorderen zal de aandacht specifiek uitgaan naar het begin van de vervoersketen: de keuze tot het maken van de verplaatsing en de keuze van vervoermiddel. Een belangrijke vraag bij het bevorderen van de fiets is in welke mate autoverplaatsingen door fietsverplaatsingen vervangen kunnen worden. Het realiseren van een verschuiving van de auto naar de fiets in de vervoerswijzekeuze vereist zowel fietsstimulerende maatregelen als maatregelen die het gebruik van de auto ontmoedigen. Ook is het belangrijk om maatregelen te treffen die de combinatie fiets-openbaar vervoer verbeteren.

De fiets en de fietser hebben de volgende kenmerken:

- de fiets moet door spierkracht worden aangedreven (beperkte snelheid) en de laatste jaren steeds meer door electriciteit;
- de fiets en fietser zijn kwetsbaar;
- de fiets heeft nauwelijks vering (vlak wegdek gewenst).

Bij de promotie van het imago van de fiets en de fietser moeten deze kenmerken in gedachten worden gehouden. De aandacht moet niet alleen gericht zijn op de vele voordelen van het fietsen maar ook op het verbeteren van de fietscondities in Laarbeek. Hiervoor is het onder andere van belang de fietser op de hoogte te brengen van fietsvoorzieningen in Laarbeek. Al is het fietsnet nog zo compleet, een potentiële fietser gaat niet fietsen als hij geen positief oordeel heeft over de kwaliteit van het huidige fietsroutenet. Daarnaast is het belangrijk dat hij op de hoogte gebracht wordt van nieuwe ontwikkelingen op het fietsroutenet met bijbehorende voorzieningen. Zo moet de totstandkoming van een nieuw fietspad of een deel ervan, maar ook het aanbrenge van bijvoorbeeld betere verlichting van een route of het plaatsen van een fietsenstalling bekend gemaakt worden.

Ook in specifieke situaties kunnen de voordelen van de fiets (t.o.v. de auto) onder de aandacht gebracht worden. Een veel voorkomende klacht bij basisscholen is dat ouders die hun kinderen met de auto naar school brengen veel overlast veroorzaken voor kinderen die met de fiets of te voet naar school komen. Dit probleem zou via de scholen onder de aandacht gebracht kunnen worden, waarbij zij de ouders verzoeken, die binnen een straal van bijvoorbeeld 1 kilometer wonen, om zo min mogelijk met de auto te komen.

#### Maatregelen op de plaats van bestemming

Zodra iemand op de plaats van bestemming aankomt is het belangrijk dat hij zijn fiets kan stallen. De stallingsvoorzieningen zijn nodig bij alle belangrijke fietsattractiepunten, namelijk:

- bij winkelcentra, kantoren, bedrijven, scholen en sportcomplexen;
- bij overstapplaatsen op andere vervoersmiddelen (bijvoorbeeld bushaltes).

Bij het stallen van fietsen kan onderscheid worden gemaakt tussen langparkeren (bijvoorbeeld het parkeren van de fiets op de werklocatie) en kortparkeren (bijvoorbeeld de fiets even voor een winkel neerzetten). Hierna wordt ingegaan op de eisen die beide vormen van parkeren stellen.

Om de kwaliteit en de kwantiteit van fietsenstallingen voor langparkeren zo aantrekkelijk mogelijk te maken zijn een aantal eisen aan de fietsenstallingen te stellen. De belangrijkste zijn:

- de aanwezigheid van voldoende stallingsmogelijkheden;
- een goede ligging van de fietsenstalling;
- een goede beveiliging van de fietsenstalling.

Bij het kortparkeren is op de eerste plaats de keuze voor een fietsenrek van belang. Voor deze keuze zijn een aantal criteria belangrijk, zoals gebruikersgemak, diefstalpreventie, kans op beschadiging van de fiets, kwaliteit, duurzaamheid, ruimtebeslag en de prijs. Met name aan het gebruikersgemak en diefstalpreventie hechten fietsers veel waarde.

#### Maatregelen op locaties waar fietsers drukke wegen moeten oversteken.

Op plaatsen waar fietsers drukke wegen moeten oversteken is het wenselijk om hier een middengeleider te realiseren, zodat fietsers in 2 gedeeltes kunnen oversteken. Op de bijgevoegde tekening zijn deze knelpunten aangegeven.

### **3.4 Uitvoering, beheer en onderhoud**

#### Keuze van de verhardingssoort

Hoewel er met het oog op fietsvriendelijkheid een zeer nadrukkelijke voorkeur bestaat voor gesloten verhardingen, worden ook keuzes voor andere verhardingssoorten gemaakt. De volgende factoren spelen hierbij een rol:

- ruimtelijke kwaliteit en verkeerskundige overwegingen (wegcategoriseringsplan);
- ligging van kabels en leidingen;
- landschappelijke inpassing;
- kosten.

Hoewel er vanuit fietscomfort een duidelijke voorkeur is voor een gesloten verharding, komt het voor dat om reden van cultuurhistorisch besef, landschappelijke inpassing of stedenbouwkundige kwaliteit, een bestrating wordt gekozen die uit het oogpunt van veiligheid en comfort voor fietsers niet optimaal is (zoals bijvoorbeeld gebakken klinkers, natuursteen of schelpenpad).

Met name de vlakheid en de stroefheid van dergelijke materialen kunnen beneden de maat zijn, waardoor de veiligheid en het comfort van de fietser in het geding komen. Op hoofd fietsroutes worden dergelijke materialen daarom afgeraden. Slechts in zeer waardevolle omgevingen zou hier van afgeweken mogen worden.

Recreatieve routes lopen vaak door natuur- en landbouwgebieden. Daar is het vaak de kwetsbaarheid van de omgeving die bepaalt welke verharding mogelijk is. Met het oog op fietscomfort en onderhoudsvriendelijkheid verdient een gesloten verharding ook hier de voorkeur, en gezien de kans op schade door boomwortels, wellicht nog meer dan in andere situaties. Echter

vanwege de landschappelijke inpassing is een gesloten verharding hier vaak niet wenselijk. Dit betekent dat er een zorgvuldige afweging gemaakt dient te worden bij de keuze voor de verhardingssoort.

Kleur is een hulpmiddel waarmee de ontwerper iets kan duidelijk maken aan de weggebruikers. Rood is inmiddels de landelijke "norm" voor fietspaden en -stroken, al is hiervoor geen wettelijke basis. In feite is iedere kleur toegestaan. In de gemeente Laarbeek is binnen de bebouwde kom in Beek en Donk voor fietssuggestiestroken een gele kleur gekozen, omdat indertijd het uitgangspunt was bij de reconstructie van de Koppelstraat dat de gebakken klinkers hergebruikt moesten worden. Om toch een duidelijk kleurverschil met de rode klinkerkeien te hebben, is indertijd gekozen voor het toepassen van gele klinkers dubbelformaat (zie onderstaande foto).



In het kader van Duurzaam Veilig is het wenselijk dat in 30 km/uur-zones in principe elementenverhardingen worden toegepast. Dit betekent dat het bij reconstructies van bestaande asfaltwegen in de bebouwde kom er elementenverhardingen terug komen. Een voorbeeld hiervan is het eerste deel van de Nachtegaallaan in Beek en Donk (tussen de Koppelstraat en de Merellaan) waarbij de asfaltverharding is vervangen door een elementenverharding van klinkerkeien met aan weerszijden een suggestiestrook voor fietsers. Dit principe is ook toegepast in de Dr. Timmerslaan in Beek en Donk. Ook op de Tuindersweg in Mariahout wordt dit jaar de asfalt binnen de kom vervangen door een elementenverharding.

Verder is het wenselijk om bij suggestiestroken en fietsstroken een afwijkende kleur toe te passen, zodat sprake is van een duidelijke herkenning. Bijkomend voordeel is vaak een visuele versmalling van het rijgedeelte voor de automobilist.

Naast de verhardingssoort en -kleur zijn voor fietsers de volgende zaken van belang:

1. Groen en bermen
2. Verlichting

3. Bewegwijzering
4. Beheer en onderhoud van de bestaande fietspaden.

#### 1. Groen en bermen

Bermen langs fietspaden mogen geen hinder opleveren. Daarom is het wenselijk om een obstakelvrije ruimte aan te houden van ten minste één meter. Binnen deze ruimte mogen geen takken of stamdelen voorkomen die het fietsverkeer kunnen hinderen.

Voor de berm zelf geldt dat het deel dat direct naast het fietspad ligt, vlak en stevig moet zijn, zeker als het fietspad smaller is dan twee meter. Een verstevigde berm vermindert de kans op een ongeval als een fietser door een uitwijkmanoeuvre van het fietspad raakt.

Bij het planten van bomen langs fietspaden is het wenselijk dat bij de plantkeuze rekening wordt gehouden met de wijze van wortelgroei. Bij oppervlakkige wortelgroei bestaat de kans dat de verharding wordt opgedrukt en dit is niet wenselijk. Indien het uit landschappelijk oogpunt noodzakelijk is een boom te planten die de verharding omhoog kan drukken is het wenselijk om extra aandacht te besteden aan de inrichting van de plantplaatsen.

#### 2. Verlichting

Bij de vaststelling van het Beleidsplan Openbare Verlichting is besloten om op onverharde wegen binnen de bebouwde kom geen openbare verlichting aan te brengen. Hierdoor zijn in de huidige situatie een aantal routes voor fietsers niet verlicht.

#### 3. Bewegwijzering

Het is wenselijk om elk jaar een keer de aanwezige fietsbewegwijzering te controleren. Ook is het wenselijk om na te gaan of er verbeteringen mogelijk zijn.

#### 4. Beheer en onderhoud van bestaande fietspaden

Jaarlijks worden in het kader van het wegbeheer wegininspecties uitgevoerd om inzicht te krijgen in de kwaliteit van de bestaande verhardingen van de fietspaden.

Bij deze globale inspectie wordt gekeken naar de textuur, de vlakheid en de samenhang van de verharding. Van belang is dat de waardering die wordt gesteld aan schades, met name op het gebied van vlakheid, voor fietsers strenger moet worden beoordeeld dan voor het autoverkeer. De Fietsersbond heeft een methode om een bestaand fietsnetwerk te keuren ontwikkeld die het fietsklimaat in een gemeente over de volle breedte beschouwt. Deze methode is de Fietsbalans. De Fietsbalans biedt als benchmarkinstrument een goed overzicht van hoe verschillende elementen die van invloed zijn op het fietsklimaat, kunnen worden onderzocht en beoordeeld.

## **4. KNELPUNTEN**

### **4.1 Algemeen**

Uit hoofdstuk 3 blijkt dat er niet alleen ontbrekende schakels in het fietsnetwerk knelpunten zijn, maar ook onveilige oversteeklocaties, onvoldoende verlichting of te weinig stallingsmogelijkheden voor fietsers.

Om het fietsgebruik te bevorderen in Laarbeek is het te overwegen om een fietspromotiecampagne te starten. Bij een dergelijke campagne moeten we niet alleen de positieve emotionele kanten van het fietsen benadrukken (fietsen is ontspannend, leuk en prettig), maar ook de rationele kanten (fietsen is gezond en goedkoop).

### **4.2 Ontbrekende schakels en knelpunten in het fietsnetwerk**

Hierna wordt nader ingegaan op de in hoofdstuk 3 genoemde ontbrekende schakels en/of knelpunten in het fietsnetwerk.

#### 1. Aanleg fietspad Sonseweg in Lieshout.

Op deze weg is het snelheidsverschil tussen automobilisten en fietsers zo groot dat automobilisten niet meer adequaat op fietsers kunnen reageren. Voor de veiligheid van fietsers zijn vrijliggende fietspaden hier de beste oplossing. Vanwege het geringe aantal verstoringen (zoals bijvoorbeeld zijwegen) is een tweerichtingenfietspad hier geoorloofd. Dit fietspad moet een minimale breedte van 3,00 meter hebben.

In 2005 is een Haalbaarheidsstudie uitgevoerd naar de mogelijkheid om een vrijliggend fietspad aan te leggen langs de Sonseweg. Hieruit bleek dat de gemeente Nuenen geen prioriteit gaf aan de aanleg van een vrijliggend fietspad op het verlengde van de Sonseweg op hun grondgebied. Ook waren er op dat moment geen financiële middelen beschikbaar voor de uitvoering van dit project. In 2006 is besloten om op de Sonseweg voorlopig aan weerszijden fietssuggestiestroken aan te brengen.

In het kader van de ontwikkeling van het plan Nieuwenhof Noord is het wenselijk om vanuit dit nieuwbouwplan richting Sonseweg een fietsverbinding te realiseren. Dit kan dan mogelijk in plaats komen van een deel van het fietspad Sonseweg. Op de kaart is dit aangegeven met tracé 3b.

In de exploitatie-opzet van dit plan is geen rekening gehouden met de aanleg van dit pad.

Mogelijk als er in de toekomst weer middelen beschikbaar zijn voor Nieuw Beleid dat dan bekeken wordt of dit project prioriteit kan krijgen.

#### 2. Aanleg fietspad Rijakkerweg in Beek en Donk.

Door de uitbreiding van het plan De Beekse Akkers en de aanleg van het voorzieningencluster Beek is het voor (brom)fietsers komende vanaf Aarle-Rixtel wenselijk als er een goede fietsvoorziening wordt gerealiseerd op de Rijakkerweg. De weg zal echter ook toegankelijk moeten blijven voor de eigenaren van de aangrenzende percelen om de percelen te kunnen bereiken met landbouwvoertuigen.

### 3. Aanleg fietsvoorzieningen op Broekweg en Vonderweg-oost in Beek en Donk.

Veel fietsers vanuit Laarbeek die naar het Commanderij College gaan in Gemert, maken nu gebruik van de route Mgr. Verhagenstraat – Lekerstraat – Peeleindseweg – Broekweg – Vonderweg-oost. Voor (brom)fietsers zijn nu geen voorzieningen aanwezig op de Broekweg en de Vonderweg-oost. Voor het verbeteren van de veiligheid voor de fietsers is het wenselijk om op deze route maatregelen te treffen. In het Beleidsplan Openbare Verlichting is opgenomen om dit traject in het voorjaar 2010 te voorzien van openbare verlichting. Ook is het wenselijk om op de Vonderweg-oost in een afwijkende kleur (rood) suggestiestroken aan te brengen net zoals is gedaan op het verlengde gedeelte op de Wijnboomlaan in Gemert. Ook op de Broekweg zou bekeken kunnen worden of er aan weerszijden aparte suggestiestroken voor fietsers gemaakt kunnen worden. De kosten hiervan zijn afhankelijk van de ligging van eventuele kabels en leidingen. Een andere mogelijkheid is de aanleg van een fietspad langs de Aaweg naar de Vonderweg-oost. Dit is op de tekening aangegeven met 6a. Het nadeel hiervan is dat fietsers om moeten fietsen. Ook is dit alternatief niet wenselijk omdat de Aa een project is voor EVZ/ beekherstel (EVZ = Ecologische VerbindingsZone).

### 4. Aanleg fietssuggestiestroken op Nachtegaallaan en Otterweg in Beek en Donk.

In 1999 zijn op een deel van de Nachtegaallaan (tussen de Koppelstraat en de Burg. van de Weidenlaan) fietssuggestiestroken aangebracht. In 2013 is dit gedaan op een deel van de Otterweg en de Ptr. Becanusstraat. Het is wenselijk om dit ook te doen op de rest van de Nachtegaallaan en op de Otterweg.

### 5. Aanleg fietspad vanaf "de Schabbert" langs de N 279 tot aan de Beekse brug.

In 1997 heeft de gemeenteraad een krediet beschikbaar gesteld voor de aanleg van een vrijliggend fietspad langs de N 279 tussen de Venuslaan in Helmond en de Schabbert in Aarle-Rixtel. Echter vanaf de Schabbert fietsen de fietsers via de Pater Eustachiuslaan naar de Gemertseweg. Aangezien vanaf dit punt fietsers gebruik moeten maken van wegen waar ook landbouwverkeer rijdt, is het wenselijk dat de route vanaf de Schabbert als een vrijliggend fietspad wordt doorgetrokken aan de westoever van de Aa tot aan de Willemstraat. Bij de inpassing is het van belang dat de Aa en het kanaal als een EVZ (Ecologische VerbindingsZone) zullen worden ingericht. Verder is het wenselijk om over de gehele lengte van dit fietspad openbare verlichting aan te brengen, waarbij wel rekening wordt gehouden met de omgeving.

### 6. Opwaarderen fietspad vanaf de kom van Lieshout naar Stiphout.

Fietsverkeer vanaf Lieshout richting Stiphout dient eerst de onveilige kruising Hoofakker – Deense Hoek over te steken en kan dan via 't Hof en een smal geasfalteerd pad richting Stiphout fietsen. Om het fietsgebruik vanuit Lieshout richting Stiphout te bevorderen is het wenselijk om deze fietsroute te verbeteren.

### 7. Aanleg fietspad aan de noordzijde van de Lieshoutseweg in Beek en Donk.

Fietsverkeer komende vanaf Gemert richting Lieshout moet vanaf de kruising Lieshoutseweg – Kerkstraat – Oranjelaan gebruik maken van diverse straten binnen de bebouwde kom en kan dan bij de Orchideestraat weer gebruik gaan maken van het vrijliggende fietspad richting Lieshout. Voor

(brom)fietsers is het wenselijk dat er aan de noordzijde een vrijliggend fietspad komt op dit deel van de Lieshoutseweg. Dit project is meegenomen bij de planstudie N 615.

8. Aanleg fietsvoorziening Pater Becanusstraat tussen de Otterweg en de Molenweg.

In Beek en Donk op de Pater Becanusstraat tussen de aansluitingen met de Otterweg en de Molenweg ontbreekt ook een voorziening voor fietsverkeer. Hier ligt nu een rijweg en een parallelweg. Deze situatie is niet wenselijk voor fietsverkeer. Het is wenselijk om de mogelijkheid te onderzoeken of hier in plaats van twee wegen één weg kan worden gerealiseerd met een breedte van 6 meter. Het profiel zou kunnen zijn: 1 meter gele suggestiestrook – 4 meter klinkerkeien – 1 meter gele suggestiestrook.

9. Aanleg van een fietsvoorziening in Aarle-Rixtel vanaf de Molenstraat richting Zwanendreef.

Ten westen van de Duivenakker ligt een vrijliggend fietspad vanaf de Bosscheweg tot aan de Lage Hoeve/Zwanendreef. Het is wenselijk om een fietsverbinding te realiseren tussen dit punt en de fietssuggestiestroken op de Molenstraat in Aarle-Rixtel. Dit is mogelijk door op de Zwanendreef, de Kannelustweg en de Wilhelminalaan fietssuggestiestroken aan te brengen in een afwijkende materiaal soort en een afwijkende kleur.

10. Aanleg van een fietsvoorziening vanaf Muzenlaan richting Molenweg in Beek en Donk.

Momenteel ontbreekt een fietsvoorziening vanaf de Muzenlaan (ter hoogte van de Wijnkelderweg) tot aan de Molenweg.

11. Aanleg van een fietsvoorziening in Lieshout vanaf de Brugstraat richting Herendijk.

In Lieshout is het wenselijk als er een fietsvoorziening wordt gerealiseerd tussen de Brugstraat richting Herendijk via de Vogelenzang en de Molendreef.

Op het gebied van recreatieve fietsroutes zijn er ook nog een aantal ontbrekende schakels en/of knelpunten die verbeterd kunnen worden. Van belang hierbij is dat er een goede afweging wordt gemaakt voor het wel of niet verharderen van de betreffende route en de keuze van de toe te passen verharding. Deze dient te passen in de omgeving. Het gaat om de volgende routes (zie de lijnen met een gele kleur op de bijgevoegde tekening):

1. Fietspad vanaf de Karstraat richting kanaal langs de Goorloop (ecologische verbindingszone) en eventueel verder langs het kanaal richting brug Keldonk.
2. Verbetering van ca. 900 meter weg of aanleg fietspad vanaf de Schaapsdijk richting Zijtaart – Keldonk, route 25 loopt hier langs (grotendeels op grondgebied van gemeente Veghel).
3. Aanleg van een fietspad vanaf de Biezen over de dubbele Snelle Loop richting Gemert-Mortel in overleg met de gemeente Gemert-Bakel.
4. Fietspad door de Biezen en vanaf de Asdonkseweg richting Bakelseweg.
5. In overleg met de gemeente Gemert-Bakel de mogelijkheid onderzoeken naar de aanleg van fietspaden in de Bakelse bossen. Dit is niet op de tekening aangegeven. Op korte termijn is er een overleg over dit project samen met de gemeente Gemert-Bakel.
6. Fietspad langs de haven in Aarle-Rixtel en via de rioolwaterzuiveringsinstallatie aan laten sluiten op het fietspad langs het kanaal in Helmond.



7. Onderzoek naar de mogelijkheid van de aanleg van een fietspad op Croy, tussen de Croylaan en Jonker Karellaan.
8. Fietspad vanaf de Sonseweg langs de vogelkijkwand uitkomend in Mariahout, in overleg met de gemeente Son en Breugel.
9. Wegen in de omgeving van het Vogelshof tussen Lieshout en Mariahout verharderen of voorzien van een fietspad.
10. Fietspaden door de Lieshoutse en Stiphoutse bossen in overleg met de buurgemeentes.

### **4.3 Overige knelpunten voor fietsers**

Het is wenselijk om een nader onderzoek uit te voeren naar de plaatsen waar veel ongevallen met fietsers hebben plaats gevonden. Ook is het wenselijk om nader onderzoek te doen naar de in hoofdstuk 2.4 genoemde oversteekknelpunten voor fietsers.

Uit hoofdstuk 2.3 blijkt dat het op diverse locaties onveilig is voor overstekende (brom)fietsers. Enkele voorbeelden hiervan zijn:

- De oversteekplaats bij de Bavaria brug in Lieshout. Hier zouden de fietsers ook onderdoor kunnen in plaats van de drukke Provinciale weg gelijkvloers over te steken.

Ook kunnen er plaatsen zijn bij bijvoorbeeld bushaltes waar nu te weinig stallingsmogelijkheden zijn voor fietsers. Het is wenselijk om dit ook nader te onderzoeken. De afgelopen jaren zijn op diverse plaatsen het aantal fietsenklemmen bij bushaltes uitgebreid.

Laarbeek ligt in een aantrekkelijke omgeving om recreatief met de fiets "erop uit te trekken". Momenteel wordt er echter nog niet optimaal gebruik gemaakt hiervan.

Een van de oorzaken is dat er regelmatig klachten van fietsers zijn over de te hoge snelheden op diverse wegvakken. Enkele voorbeelden hiervan zijn de Broekweg, de Peeldijk en de Asdonkseweg. Op deze wegen wordt regelmatig te hard gereden en dit geeft een gevoel van onveiligheid bij (brom)fietsers. Het is mogelijk om deze wegen anders in te richten als de weg toe is aan groot onderhoud. Hierbij valt te denken aan het aanbrengen van rode stroken asfalt voor fietsers in combinatie met snelheidsremmende maatregelen.

Ook zijn er plaatsen waar fietsers drukke wegen moeten oversteken, zoals op de Provinciale weg, de Hoofakker, de Ginderdoor en de Bakelseweg. Het is wenselijk om te onderzoeken of hier bijvoorbeeld middengeleiders kunnen worden gerealiseerd, zodat de fietsers hier in twee gedeeltes de weg kunnen oversteken.

### **4.4 Uitvoering, beheer en onderhoud**

Uit hoofdstuk 2 en 3 blijkt dat er wel knelpunten zijn op dit gebied. Bij het uitvoeren van de jaarlijkse weginspecties worden ook de fietspaden geïnspecteerd en indien nodig worden deze opgenomen in de meerjarenonderhoudsplanning wegen.

## **5. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN**

Voorgesteld wordt om na vaststelling van deze nota nadere studies uit te voeren naar de haalbaarheid van de ontbrekende schakels in het fietsnetwerk en naar de aanleg van middengeleiders op gevaarlijke punten.

Ook is het van belang dat er vanuit de zijde van de politiek wordt aangegeven in hoeverre fietsbeleid prioriteit krijgt binnen het totale gemeentelijke beleid.

Aangezien er geen financiële middelen beschikbaar zijn in de meerjarenraming is het uitgangspunt de knelpunten op te heffen door "werk met werk" te maken en door middel van subsidies.