

Module fiets

Inleiding

Modulaire opbouw GVVP

Het Astense GVVP kent een flexibele, modulaire opbouw. Het beleidsplan bestaat uit een kop met de verkeersvisie, een middendeel met uitwerking van de onderdelen van het beleid en een staart met integraal beleid en een maatregelenpakket.

De visie in de kop zet in op duurzame mobiliteit, behoudt van het groene karakter van de gemeente en een duidelijke wegenstructuur. Uitwerking vindt plaats in losse modules, die eenvoudig geactualiseerd kunnen worden. Ook is het op deze manier eenvoudig om modules toe te voegen.

Fiets

Het thema fiets heeft in de verkeersvisie van het GVVP een hoge prioriteit gekregen. Inzet op de fiets is een van de Astense speerpunten. Dit heeft zich in deze module vertaald in een geactualiseerd fietsbeleid, waarbij onder andere het fietsnetwerk opnieuw gedefinieerd is.

Situatiebeschrijving

De fiets is een belangrijk thema voor Asten. De gemeente is in omvang uitstekend geschikt voor verplaatsingen per fiets. De elektrische fiets zorgt voor een extra impuls. Voorheen werd vaak uitgegaan van afstanden met de fiets tot 7 km. Met een elektrische fiets kan in dezelfde tijd prima 12 of meer kilometer worden afgelegd. Veel gemeenten besteden meer aandacht aan de fiets, in lijn met de landelijke trend. De provincie Noord-Brabant heeft een expliciete ambitie om in 2020 de fietsprovincie van Nederland te zijn.

Fiets in het oude GVVP

Het oude GVVP onderkent de potentie van de fiets in Asten, vanwege de korte afstanden. Er is een fietsnetwerk gedefinieerd. Dat is voor wat betreft de hoofdroutes gebaseerd op het regionale netwerk. Dit is aangevuld met een fijnmazig netwerk, op basis van het theoretische uitgangspunt dat een maaswijdte van 300 bij 300 meter wenselijk is. In figuur 1 is dat fijnmazig netwerk in rood weergegeven. Oversteken van gebiedsontsluitingswegen worden bij voorkeur uitgevoerd als rotonde of minimaal als oversteek in twee etappes met een middeneiland. Het GVVP werkt dat beleid uit in een maatregelenpakket om het voorzieningenniveau op veel routes in dat netwerk te verbeteren. Dit zijn maatregelen op het regionale netwerk, binnen en buiten de bebouwde kom en op het lokale netwerk.



figuur 1: Uitsnede fijnmazige fietsnetwerk oude GWP

Beleid

Geen meerwaarde fijnmazige netwerk

Positief punt van het netwerk is de gedegen basis van het regionale netwerk. Het ontsluit de centrumvoorzieningen, middelbare school en sportvoorzieningen. Zwak punt is de fijnmazigheid. Duidelijk is dat fietsers gebruik kunnen maken van een fijnmazig netwerk van wegen en paden. Maar de meerwaarde ontbreekt om deze allemaal beleidsmatig als onderdeel van het fietsnetwerk te benoemen. Dat wel doen leidt niet tot maatregelen, verbetervoorstellen of het verbeteren van de positie van de fiets. Integendeel. Op sommige onderdelen van het fijnmazige netwerk, bijvoorbeeld woonstraten in de wijk met weinig autoverkeer en veel parkeren op de rijbaan, is het om verkeerskundige redenen juist niet gewenst speciale maatregelen voor de fiets te nemen. Het feit dat voor veel van dergelijke wegen geen maatregelen zijn voorgesteld illustreert dat. Voorgaande constatering maakt een bijstelling van het fietsnetwerk logisch.

Bijstelling naar reëel ambitieniveau maatregelen

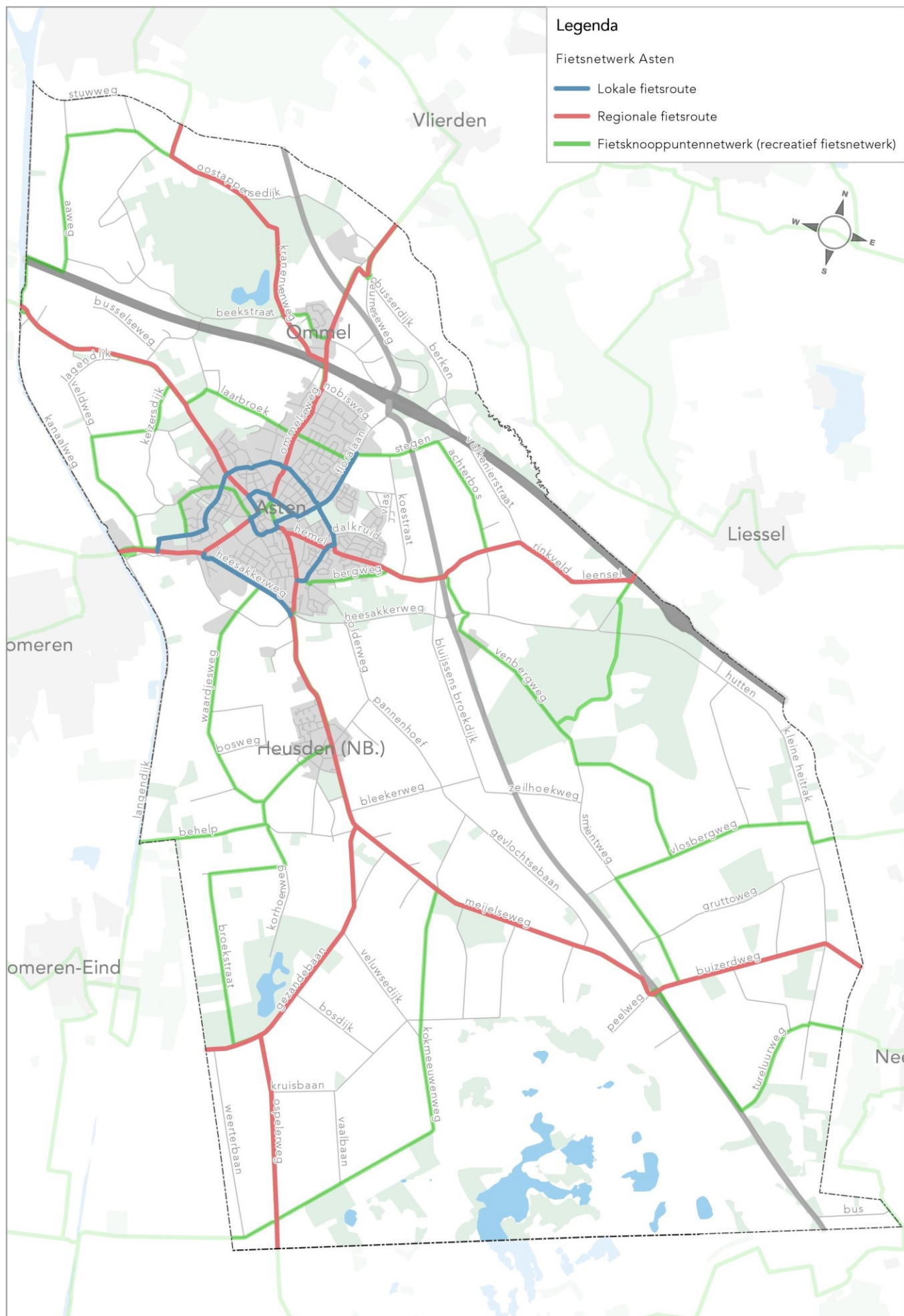
Ook de uitvoerbaarheid van maatregelen voor de fiets vraagt om een bijstelling van het maatregelenpakket, zoals het oude GWP dat kent. Diverse maatregelen zijn niet uitgevoerd. Dat is deels te verklaren door prioritering om inhoudelijke en financiële redenen. Maar deels ook omdat de maatregelen eenvoudigweg onvoldoende aansluiten op de praktijksituatie en rekening houden met de andere verkeersthema's.

Herdefiniëring fietsnetwerk

Het nieuwe netwerk is gedefinieerd. Doel is om de positie van de fiets op dat netwerk beleidsmatig te borgen en eventueel te verbeteren. Uitgangspunt is het regionale netwerk, aangevuld met lokale verbindingen om de belangrijkste voorzieningen voor de fietsers goed te ontsluiten. Focus ligt overigens op de utilitaire fietser: werk, winkel en school. De recreatieve fietser beschikt over een uitgebreid netwerk via het knooppuntensysteem.

Recreatief fietsnetwerk is aanvullend

Binnen het oude GWP is er geen expliciete aandacht voor het recreatieve fietsnetwerk. Dat geldt ook voor dit GWP. Recreatief fietsen vindt hoofdzakelijk plaats op wegen in het buitengebied. Dit zijn óf de hoofdroutes waarvoor in deze module aanbevelingen en inrichtingsrichtlijnen worden geformuleerd óf erftoegangswegen waar mengen van verkeerssoorten in beginsel logisch is. Dat vraagt daarom niet om een aparte benadering. Aandacht is hierbij nodig voor dubbelgebruik over routes waar veel landbouwverkeer rijdt. In de module landbouwverkeer wordt nader ingegaan op mogelijke conflicten tussen landbouwverkeer en fietsers.



figuur 2: Bijgestelde fietsnetwerk Asten

Maatregelenpakket fietsnetwerk

Fietsen houdt Asten bereikbaar. Het is snel, gezond, goedkoop en schoon. Astenaren en bezoekers van Asten fietsen steeds meer in de gemeente. Om Asten bereikbaar te houden, wordt gewerkt aan het verbeteren van de fietsinfrastructuur. De volgende beschrijving laat de resultaten zien van een herbeoordeling van het maatregelenpakket voor het fietsnetwerk.

Regionale verbindingen

- 1 Richting Helmond-Bedrijventerrein: De fietsvoorzieningen zijn op orde, met vrijliggende fietspaden. Uitzondering is het laatste stukje, tussen de Oostappensedijk en gemeentegrens. Een vrijliggend fietspad vond op die locatie geen aansluiting bij de gemeente Helmond. Onlangs is daarom een kantmarkering aangebracht in combinatie met bermvoorzieningen. De wens voor een vrijliggend fietspad blijft echter wel bestaan.
- 2 Richting Vlierden: De fietsvoorzieningen zijn op orde. Dit zijn vrijliggende fietspaden buiten de bebouwde kom van Ommel. In Ommel zelf is de verkeerssituatie zodanig dat afzonderlijke fietsvoorzieningen niet nodig en niet wenselijk zijn. In de kern Asten loopt de fietsvoorziening richting het centrum in Asten door tot de rotonde Lienderweg/Industrielaan. De laatste schakel vanaf die rotonde tot aan de centrumring kent geen fietsvoorzieningen. Die zijn in beginsel wel wenselijk in de vorm van fiets(suggestie)stroken. Omdat op de rijbaan op dat deel veelal geparkeerd wordt, is een fietsvoorziening alleen reëel zonder dat parkeren. Een toekomstige herinrichting moet uitwijzen of deze wens past in de beschikbare ruimte.
- 3 Richting Liessel: Deze route kent drie verschillende delen:
 - 3.1 Vanaf centrumring: Emmastraat-Hemel: in deze straten geldt ook dat een fietsvoorziening alleen zinvol is zonder parkeren op de rijbaan. Dat is niet reëel. Daar komt bij dat de wegen een inrichting hebben als verblijfsgebied. Inpassen van fietsvoorzieningen is hierin niet logisch en niet noodzakelijk. Op de Hemel worden daarom geen aparte voorzieningen aangebracht.
 - 3.2 Hemelberg-Voordeldonk (tot viaduct N279): de voorzieningen zijn op orde, met een combinatie van rode fietsstroken, parallelweg en vrijliggend fietspad.

- 3.3 Voordeldonk (vanaf viaduct N279)-Rinkveld-Leensel: Knelpunt voor de fiets is hier niet zozeer de positie van de fiets, gezien de beperkte functie van de weg en lage intensiteit van gemotoriseerd verkeer. Meerwaarde voor de fietser is vooral meer comfort, gelet op de huidige klinkerverharding die soms slecht is. Realiseren van rode fietsstroken in asfalt zou dat knelpunt oplossen. Dat vraagt om een investering over de volle lengte van 2,2 kilometer, die op gespannen voet staat met de meerwaarde. Daarbij betekent het geheel of gedeeltelijk asfalteren van deze route dat er een reëel risico ontstaat dat autoverkeer meer van deze route gebruik gaat maken in plaats van de route Brand-Dennendijk. Dat is niet wenselijk, in de eerste plaats voor de fietser. De maatregelen kunnen het best beperkt blijven tot herstelwerkzaamheden aan de klinkerverharding op enkele plaatsen waar de verharding te veel discomfort of gevaar voor de fietser betekent.

- 4 Heusden-richting Someren-Eind en Ospeldijk:
 - 4.1 Vanaf centrumring: Emmastraat-Wolfsberg: Het realiseren van fiets(suggestie)stroken is wenselijk. Parkeren op de rijbaan komt wel voor, maar zeker niet op de volledige route. Daarom wordt volstaan met een markering voor fietssuggestiestrook en niet een fietsstrook met fietssymbolen.
 - 4.2 Vanaf rotonde Wolfsberg: Wolfsberg-Voorste Heusden-Meijelseweg (tot Gezandebaan): de fietsvoorzieningen zijn op orde, met een combinatie van rode fietsstroken, parallelweg en vrijliggend fietspad.
 - 4.3 Gezandebaan tot gemeentegrens: de fietsvoorzieningen zijn op orde, met een vrijliggend fietspad.
 - 4.4 Ospelerweg, van Gezandebaan tot gemeentegrens: er zijn geen specifieke fietsvoorzieningen. Gezien de oriëntatie en beperkte belang voor utilitaire fietser zijn maatregelen ook niet nodig.
- 5 Richting Neerkant: Meijelseweg-Buizerdweg-gemeentegrens: er zijn geen specifieke fietsvoorzieningen. Op de Meijelseweg is al een vrijliggend fietspad gepland. Gezien de oriëntatie en het beperkte belang voor de utilitaire fietser zijn op het gedeelte Buizerdweg-gemeentegrens maatregelen niet nodig.
- 6 Richting Someren: Wilhelminastraat vanaf centrumring-Heesakkerweg-gemeentegrens: fietsvoorzieningen zijn in orde met fietsstroken, parallelwegen en vrijliggend fietspad. Verbeterpunt is om de fietssuggestiestroken op het eerste deel van de Wilhelminastraat in rood uit te voeren, gelijk aan het laatste deel van de Wilhelminastraat.
- 7 Richting Lierop: Het vrijliggende fietspad langs de Dijkstraat is te smal voor fietsverkeer in twee richtingen. Verbreding van de bestaande fietsvoorziening is wenselijk.

Lokale verbindingen: grote ring

- 1 De fietsvoorzieningen, op nagenoeg de gehele grote ring, zijn met rode fietsstroken in orde. Uitzondering zijn enkele delen:
 - 1.1 Beatrixlaan – Heesakkerweg (vanaf Heesakkerweg tot Burgemeester Wijnenstraat) en Hemelberg: rode fietsstrook is in slechte staat door slijtage. Deze moet opnieuw worden aangebracht. De voorkeur gaat uit naar rood asfalt, aan te brengen bij wegonderhoud. Alternatief is het aanbrengen van een rode coating, als groot onderhoud nog niet is voorzien. Maatregel is reeds gepland in het kader van onderhoud.
 - 1.2 Lienderweg tussen Ommelseweg en Floralaan: op plateaus zijn rode stroken niet doorgetrokken, wel de markering. De Lienderweg heeft voorrang en op de Hemelberg is de rode uitvoering op plateaus wel doorgezet. Bij wegonderhoud asfalt voor de fietsstroken op de plateaus in rood uitvoeren. Dit maakt de situatie eenduidiger.
 - 1.3 Lienderweg van rotonde Floralaan tot Hemelberg: fietsstrook door markering is in beginsel voldoende, maar uitvoering in rood is beter, dit maakt de grote ring uniform. Indien dit wordt aangebracht is een bredere fietsstrook wenselijk. Hier is voldoende ruimte voor.

- 2 Oversteek Burgemeester Wijnenstraat: is in twee fasen met middengeleider, maar realisatie rotonde is wenselijk vanwege verkeersveiligheid en conform uitgangspunten Duurzaam Veilig.

Lokale verbindingen: centrumring

- 1 Logtenstraat, van Asterstraat tot rotonde Tuinstraat: asfalt deel: rode stroken aan brengen, op zijn minst fietssuggestiestroken.
- 2 Rtonde Tuinstraat-Tuinstraat-Emmastraat: de fietsvoorzieningen zijn op orde met rode fietsstroken.
- 3 Julianastraat-Deken Meijerstraat-Kerkstraat (tot Koningsplein): smalle strook in afwijkend straatwerk is onvoldoende: aanbrengen van bredere rode fiets(suggestie)stroken is wenselijk.
- 4 Koningsplein: dit is recent heringericht, er zijn fietssuggestiestroken gerealiseerd
- 5 Burgemeester Wijnenstraat, tot Langstraat: op het gedeelte van de centrumring zijn fietssuggestiestroken in de plannen opgenomen. Dit is conform het beleid.
- 6 Langstraat-Frits de Bruijnstraat-Lindestraat-Logtenstraat: een strook in afwijkend verband gestraat is onvoldoende: aanbrengen markering voor fiets(suggestie)stroken is wenselijk.

Lokale verbindingen: Floralaan

- 1 Van rotonde Lienderweg in noordelijke richting: de fietsvoorzieningen zijn op orde, met een vrijliggend fietspad.

Tenslotte bestaat er de wens om het fietspad langs de Dijkstraat te verbreden.

Stimuleren elektrische fiets

De gemeente heeft op het punt van stimuleren van de elektrische fiets een secundaire rol. Om het gebruik van elektrische fietsen te stimuleren, wil de gemeente vooral actief communiceren. Daarnaast kunnen elektrische fietsen aangeschaft worden voor ambtenaren die een locatie in de gemeente moeten bezoeken. Realisatie van oplaadpunten stimuleert het gebruik van de elektrische fiets.

Promotie

Verschillende manieren van promotie worden voorgesteld:

- 1 Aansluiten op regionale, provinciale en landelijke initiatieven, projecten of campagnes, door daar op lokaal niveau en via eigen media medewerking aan te verlenen.
- 2 Incidentele communicatie, bijvoorbeeld rondom het realiseren van oplaadpunten bij eigen gebouwen en het verlenen van medewerking wanneer anderen daar om vragen.
- 3 Aanschaf van enkele elektrische fietsen voor ambtenaren van de gemeente. Als voorbeeld voor anderen, bijvoorbeeld werkgevers in Asten.
- 4 Medewerking verlenen aan realisatie van oplaadpunten voor elektrische fietsen.

Schoolfietsroutes

Vooraf middelbare scholieren gaan alleen op de fiets naar school. Om verbeteringen te realiseren dienen in samenwerking met het Varendonk College en de leerlingen de schoolroutes te worden beoordeeld. Het verdient de voorkeur dit projectmatig aan te pakken. Dat maakt het mogelijk uniformiteit in maatregelen te bewaken (herkenbaarheid) en prioriteiten te stellen uit oogpunt van kosteneffectiviteit.

Ook maakt een projectmatige aanpak het mogelijk de rol van de gemeente duidelijk af te bakenen, in lijn met de verdeling zoals beschreven in de module veilig verkeersgedrag:

- School en leerlingen hebben het initiatief: doen inventarisatie en komen met verbetervoorstellen voor gedrag én openbare ruimte. Hierbij kan gebruik gemaakt worden van de laatste technische mogelijkheden. Zo kunnen leerlingen met schoolroute.nl makkelijk hun eigen school-thuis route vastleggen met behulp van een smartphone. De gescande route komt terecht in een website en de docent kan de verkeersles baseren op de echte routes van zijn leerlingen.
- Gemeente heeft regie, stelt kaders (keuzes, prioriteiten, geld) en toetst als wegbeheerder.
- School en leerlingen zijn leidend bij uitvoering gedragsmaatregelen en schoolplein, gemeente is leidend bij uitvoering maatregelen in openbare ruimte.
- Maatschappelijke en professionele organisaties kunnen door scholen worden gevraagd te ondersteunen, voor de aanpak en inhoud. De gemeente streeft naar samenwerking.

Fietsparkeren

Daarnaast is het 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). De fietsparkeervoorzieningen zijn op orde, indien overlast ontstaat is het wenselijk om deze uit te breiden of te zoeken naar alternatieve fietsparkeerlocaties wanneer de ruimte niet beschikbaar is. Dit wordt praktisch ingevuld door de buitendienst van de gemeente.

Beleidskeuzes

Binnen het thema fiets zijn de volgende beleidskeuzes geformuleerd:

- Het netwerk voor de fiets is bijgesteld, conform figuur 2. De focus ligt op de utilitaire fietser.
- Een aantal schakels van het regionale fietsnetwerk zijn niet of onvoldoende geschikt voor het aanbrengen van fietsvoorzieningen. Hier wordt bewust van de regionale richtlijnen afgeweken, door geen aparte voorzieningen aan te brengen.
- Op de grote ring worden overal rode fietsvoorzieningen aangebracht. Niet alle maatregelen hebben een hoge prioriteit, deze kunnen worden meegenomen door werk met werk te maken bij wegonderhoud.
- Ook op lokale verbindingen, met name de centrumring, is het wenselijk fiets(suggestie)stroken te realiseren.
- Het fietspad langs de Dijkstraat wordt verbreedt, zodat hier een volwaardige fietsvoorziening ontstaat.
- De gemeente stimuleert het gebruik van de elektrische fiets door promotie en medewerking te verlenen aan realisatie van oplaadpunten.
- Als voorbeeldfunctie schaft de gemeente enkele elektrische fietsen aan voor ambtenaren die een locatie in de gemeente bezoeken.
- Bij overlast door geparkeerde fietsen streeft de gemeente naar uitbreiding van fietsenstallingen. Invulling hiervan kan door de buitendienst van de gemeente geregeld worden.
- Projectmatige aanpak van de middelbare schoolomgeving, op initiatief van het Varendonck College en leerlingen. De gemeente faciliteert hierin en zorgt voor de openbare ruimte.