

Actieplan Fiets !

101 fietsprojecten in Eindhoven



gemeente Eindhoven





Actieplan Fiets !

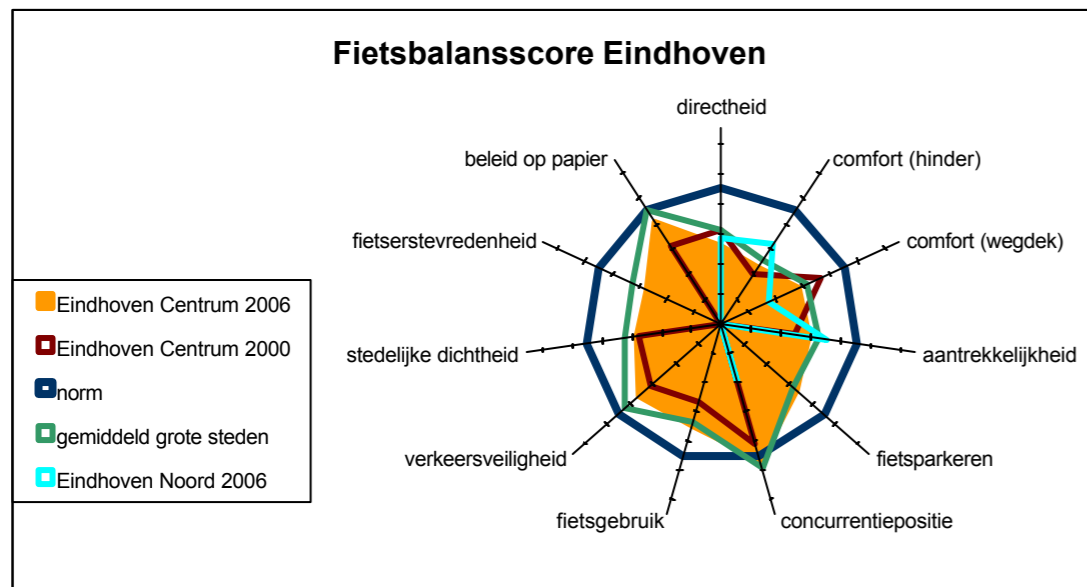
*is een uitgave van de gemeente Eindhoven
dienst Stedelijke Ontwikkeling en Beheer
sector Ruimtelijke Ontwikkeling*

Postbus 998
5600 AZ EINDHOVEN
Kennedyplein 200
5611 ZT EINDHOVEN

December 2008

Inhoudsopgave

1.	Inleiding	7
2.	“Missing links”	11
3.	Comfort en directheid	15
4.	Verkeersveiligheid	19
5.	Fietsparkeren	23
6.	Recreatief fietsen	25
7.	Communicatie en promotie	27
8.	Monitoring en evaluatie	31
9.	Uitvoeringsprogramma	33



Bron: Fietsbalans 2006

1. Inleiding

In 2006 is het Eindhovense fietsbeleid in de gemeentelijke Fietsnota vastgesteld. Met deze fietsnota heeft de fiets een volwaardige plek in het Eindhovense mobiliteitsbeleid gekregen. De fietsnota heeft tot doel om het afnemende fietsgebruik om te zetten naar een stijgend fietsgebruik op de lange termijn. Maatregelen die naar aanleiding van de Fietsnota zijn gerealiseerd, zijn onder andere het realiseren van een fietspad over het TU/e-terrein, de Willemstraat en de Nachtegaallaan. Tevens zijn diverse fietspaden geasfalteerd, zoals de fietspaden langs de Kennedylaan en de Montgomerylaan.

Om te kunnen beoordelen of het fietsgebruik daadwerkelijk is gestegen heeft de Fietsersbond in samenwerking met de gemeente al twee keer een Fietsbalans voor Eindhoven opgemaakt (in 2001 en 2006). In de Fietsbalans wordt overigens de balans van het totale fietsklimaat opgemaakt. Hebben de uitgevoerde projecten een positief effect op het fietsklimaat? Is de infrastructuur voor fietsers er op vooruitgegaan? Is de verkeersveiligheid toegenomen? Hoe staat het met het fietsgebruik in Eindhoven? Welke beleidsaspecten hebben nog meer aandacht nodig? Op deze vragen wordt in de Fietsbalans antwoord gegeven.

De Fietsersbond heeft op dinsdag 30 september 2008 de resultaten van de Fietsbalans 2006 gepresenteerd. De Fietsbalans beoordeelt het gemeentelijke fietsklimaat in Eindhoven op de volgende elf aspecten:

- ◆ Directheid van de route
- ◆ Comfort (hinder)
- ◆ Comfort (wegdek)
- ◆ Aantrekkelijkheid van de route
- ◆ Fietsparkeren
- ◆ Concurrentiepositie ten opzichte van de auto
- ◆ Fietsgebruik
- ◆ Verkeersveiligheid
- ◆ Stedelijke dichtheid
- ◆ Fietsstevredenheid
- ◆ Beleid op papier

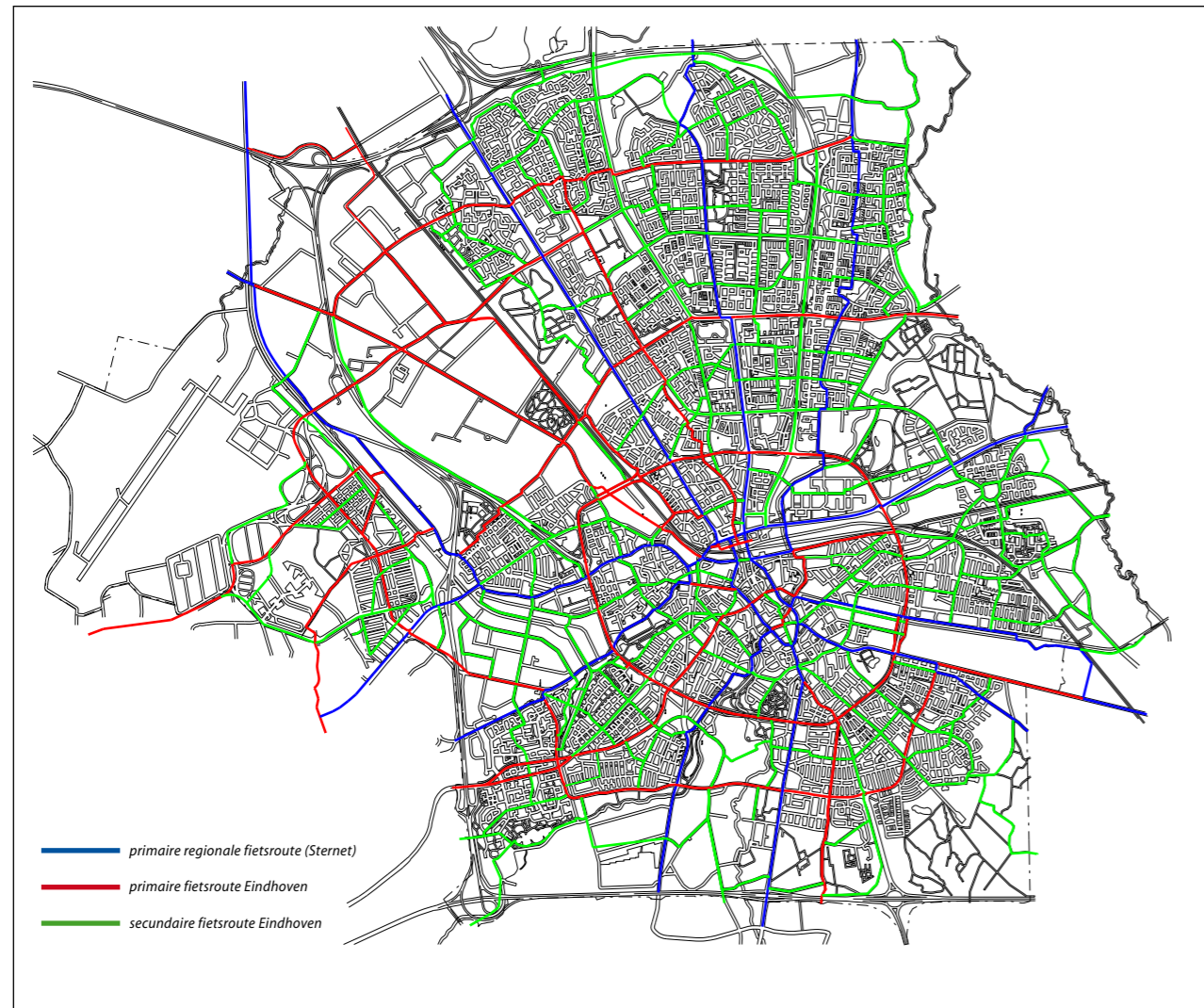
In de Fietsbalans zijn deze aspecten objectief onderzocht tijdens de Fietsbalans-praktijkmeting en in het Fietsparkeronderzoek. Vervolgens zijn de resultaten beoordeeld aan de hand van de eisen en normen uit de verkeers-

kundige handboeken. De metingen zijn verricht vanuit Eindhoven Centrum en vanuit winkelcentrum Woensel (Eindhoven Noord).

De conclusies van de Fietsbalans zijn grofweg dat Eindhoven Centrum aan de norm voor de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto voldoet. Daarnaast scoort ook het beleid op papier goed. In het algemeen scoort Eindhoven echter overwegend slecht: de aspecten die betrekking hebben op de kwaliteit van de fietsroutes in Eindhoven Centrum (directheid, comfort (hinder), comfort (wegdek) en aantrekkelijkheid) scoren slecht, alsmede de stedelijke dichtheid en de tevredenheid onder de fietsers. Op de overige aspecten scoort Eindhoven matig: de verkeersveiligheid voor fietsers, de fietsparker-voorzieningen en het fietsgebruik. Alle scores overziende, is het fietsklimaat in Eindhoven ten opzichte van 2000 wel verbeterd: het fietsgebruik is toegenomen, de verkeersveiligheid voor fietsers is verbeterd alsmede het beleid op papier. Eindhoven Noord scoort slechter dan Eindhoven Centrum. Het grootste verschil is de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto, die in Noord zeer slecht is.

In de figuur op de pagina hiernaast wordt op overzichtelijke wijze de boordeling gepresenteerd, op de elf aspecten van het fietsklimaat die in de Fietsbalans zijn onderzocht. Naast de beoordeling van het fietsklimaat in 2006 (oranje vlak) is ook het oordeel over het Eindhovense fietsklimaat van 2000 in de grafiek weergegeven (bruine lijn). De resultaten van de extra praktijkmetingen in Eindhoven Noord zijn specifiek weergegeven (lichtblauwe lijn). Daarnaast zijn zichtbaar de normen (donkerblauwe lijn) en de gemiddelde beoordeling van de in 2006 onderzochte grote steden (groene lijn).

Concluderend geeft de Fietsbalans aan dat in ieder geval verbetering van de doorstroming van het fietsverkeer aandacht behoeft, de verkeersveiligheid voor fietsers op een aantal punten verbeterd moet worden, het wegdek van de fietspaden een kwaliteitsimpuls moet krijgen en de kans op diefstal verkleind moet worden. Ook adviseert de Fietsbalans met behulp van promotiecampagnes het fietsgebruik van mensen te stimuleren.



Fietsnetwerk gemeente Eindhoven

Volgens de Monitor Vervoer 2008 (gemeente Eindhoven, augustus 2008) zegt ruim 40% van de Eindhovenaren vaker te willen fietsen. Gratis stallingen, beter wegdek van fietspaden, meer groen licht en voorrang zijn voor hen belangrijke stimulerende maatregelen.

Voorliggend Actieplan Fiets! is een concrete vertaling van de gemeentelijke Fietsnota voor de komende 4 jaren.

Het doel van dit Actieplan Fiets! is een verbeterd Eindhoven fietsklimaat, met als resultaat een hoger fietsgebruik en een hoger aandeel in de modal split. In 2012 zal uit een nieuwe Fietsbalans moeten blijken dat alle elf onderzoeksaspecten ten opzichte van de huidige Fietsbalans verbeterd zijn. Tevens moeten minimaal zes aspecten aan de norm van de Fietsersbond voldoen.

In dit Actieplan Fiets! worden maatregelen gepresenteerd voor een noodzakelijke kwaliteitsslag in fietsvoorzieningen op korte en middellange termijn (2009-2012), inclusief een overzicht van de kosten. De basis voor dit actieplan is de gemeentelijke Fietsnota die in 2006 door de gemeenteraad is vastgesteld. In de Fietsnota is de totale aanpak van het fietsbeleid weergegeven en is een fietsnetwerk ontwikkeld met primaire en secundaire routes. Naast de gemeentelijke routes maken de regionale sternetroutes van het SRE ook deel uit van dit netwerk.

De komende hoofdstukken worden ingegaan op de maatregelen die tot deze doelstelling moeten leiden. In hoofdstuk twee worden de missing links in het fietsnetwerk behandeld.

Hoofdstuk drie gaat in op het comfort van het wegdek en de directheid van de fietsroutes. In hoofdstuk vier komt het recreatief fietsen aan de orde en in hoofdstuk vijf wordt de communicatie en promotie behandeld.

De maatregelen die betrekking hebben op het monitoren en evalueren van de maatregelen worden in hoofdstuk zes behandeld. Ten slotte volgt in hoofdstuk zeven het uitvoeringsprogramma waarin wordt aangegeven wanneer de maatregelen uitgevoerd kunnen worden met de mogelijke financieringsmogelijkheden.



Ventwegen langs de Ring zijn ook primaire fietsroutes



De fietsstraat verschijnt steeds vaker in het straatbeeld



Recent gerealiseerde "missing link" op het TU/e-terrein

2. 'Missing links'

Het fietsnetwerk van de gemeente Eindhoven, dat als onderdeel van de Fietsnota in 2006 door de gemeenteraad is vastgesteld, is een fijnmazig netwerk dat bestaat uit primaire fietsroutes (lokale en regionale) en secundaire fietsroutes. Het netwerk is een samenhangend geheel van fietsroutes van de belangrijkste herkomsten naar de belangrijkste bestemmingen.

Voor zowel primaire als secundaire fietsroutes zijn kwaliteitseisen geformuleerd. Zo moeten primaire routes voorzien zijn van vrijliggende, goed verlichte en veilige fietsvoorzieningen. Ook het secundaire fietsnetwerk moet voorzien zijn van fietsvoorzieningen, maar dat mogen bijvoorbeeld ook fietsstroken zijn.

Voor het fietsnetwerk geldt hetzelfde als voor een ketting: de routes zijn zo sterk als de zwakste schakel. Een zwakke plek in een route (bv. een verkeersveilig kruispunt of een zeer drukke kruisende weg zonder oversteekvoorziening) heeft direct gevolgen voor het fietsgebruik: een aantal fietsers zal de plek mijden (en dus wellicht 'om' moeten fietsen) en een aantal fietsers zal besluiten om geen gebruik van de fiets te maken, maar van een ander vervoermiddel. Kwetsbare groepen verkeersdeelnemers, zoals kinderen en ouderen zullen deze keuze sneller maken.

Verreweg de meeste primaire en secundaire fietsroutes van het Eindhovense fietsnetwerk zijn inmiddels voorzien van fietsvoorzieningen. Echter, er is een aantal belangrijke ontbrekende schakels. Bovendien voldoet de kwaliteit van een aantal routes niet aan de kwaliteitseisen. Om de fietser in Eindhoven een samenhangend, direct en veilig netwerk van fietsroutes aan te kunnen bieden worden in de periode 2009-2012 drie volledige routes aangepakt (hoofdstuk 3) en wordt daarnaast een groot aantal 'missing links' ingevuld. Het herinrichten van de ventwegen langs de ring tot fietsstraten is wenselijk, maar kost ongeveer 6 miljoen euro. Gezien deze hoge kosten en omdat de radiale routes belangrijker zijn dan de fietsroutes langs de ring, is deze maatregel op middellange termijn niet haalbaar.

Hieronder staan de maatregelen om de missing links in te vullen die al gepland zijn en waar financiële dekking voor is:

Primair fietsnetwerk (lokaal en regionaal)

1. Fietsroute centrum – Son
Realisatie van de fietsroute tussen het centrum en Son
2. Kruisstraattunnel
Realisatie van hoogwaardige en aantrekkelijke fietsinfrastructuur met elementen die verwijzen naar het verleden van Eindhoven
3. Fietsstraat Kruisstraat
Realisatie van een fietsstraat in de Kruisstraat als onderdeel van een totale herinrichting
4. Fietsstraat ventweg Botenlaan
Inrichting van de ventweg als fietsstraat
5. Fietsstraat Kanaaldijk-Zuid
Inrichting als fietsstraat en verbetering van verlichting
6. Fietsvoorzieningen Welschapsdijk-Zuid
Realisatie van fietsstroken op de Welschapsdijk-Zuid
7. Fietspad Quinten Matsyslaan / Kanaaldijk-Noord
Realisatie van hoogwaardige vrijliggende fietspaden

Secundair fietsnetwerk

8. Fietspaden Mauritsstraat
Realisatie van vrijliggende fietspaden langs de Mauritsstraat als onderdeel van een totale herinrichting
9. Fietsvoorzieningen Mecklenburgstraat
Realisatie van vrijliggende fietspaden en fietsstroken langs de Mecklenburgstraat als onderdeel van een totale herinrichting
10. Fietsvoorzieningen Heezerweg
Realisatie van fietsvoorzieningen op de Heezerweg binnen en buiten de ring als onderdeel van een totale herinrichting
11. Fietspad Roostenlaan
Realisatie fietspad langs de Roostenlaan als onderdeel van een totale herinrichting
12. Fietsvoorziening Velddoornweg-Zuid
Realisatie van een voreweg (soort fietsstraat)



De ontbrekende schakels Parklaan en Nachtegaallaan zijn onlangs gerealiseerd



Ventweg Pastoriestraat, recent ingericht als fietsstraat

13. Fietsvoorzieningen Willem Elschotlaan
Realisatie van fietsstroken
14. Fietsvoorzieningen Hastelweg buiten de ring
Realisatie van fietsstroken

Hieronder staan de extra maatregelen voor de periode 2009-2012, die noodzakelijk zijn voor een kwaliteitsimpuls voor de samenhang van de fietsroutes. Er wordt ingezet op het invullen van de belangrijkste missing links van het primaire fietsnetwerk:

15. Fietsvoorzieningen Woenselse Markt + Kloosterdreef
Volledige herinrichting van de Woenselse Markt en Kloosterdreef met hoogwaardige vrijliggende fietsvoorzieningen
16. Fietsbruggen Eindhovens Kanaal
Realisatie van twee fietsverbindingen van Tongelresche Akkers naar Kanaaldijk-Zuid
17. Fietsroute Bleekstraat – Bilderdijklaan
Realisatie van ontbrekende fietsinfrastructuur op deze route
18. Fietsvoorzieningen Hoogstraat
Realisatie van veilige fietsvoorzieningen in de Hoogstraat
19. Heropening De Wielen
Realisatie van het ontbrekende stukje fietspad tussen de J.F. Kennedylaan en de fietsroute aan de oostkant van de Dommel op het TU/e terrein, via het bestaande bruggetje
20. Fietsvoorzieningen Hondsruglaan
Inrichting van de parallelweg en van de Hondsruglaan als fietsstraten tussen de Huizingalaan en de Rodekruislaan
21. Fietsvoorzieningen Boschdijk binnen de ring
Realisatie van vrijliggende fietsvoorzieningen langs de Boschdijk als onderdeel van een totale herinrichting
22. Fietspad Locatellistraat
Realisatie van ontbrekende schakel Locatellistraat noordzijde
23. Onderzoek fietsoversteek ring/Beemdstraat
Instellen van een onderzoek naar een

- ongelijkvloerse kruising van de ring ter hoogte van de Beemdstraat
24. Fietsroute Aalsterweg-Leenderweg
Realisatie van fietsstroken op de route Winkelstraat-Gladiolusstraat-Sint Gerarduslaan



Tegelverharding fietst niet comfortabel



Overgangen tussen straatmaterialen bieden geen kwaliteit



Tegels leveren verzakkingen op en daarmee gevaarlijke situaties



Het rode fietspad is niet doorgetrokken



Asfalt fietst comfortabel



Voorbeeld van recent uitgevoerd hoogwaardig fietspad

3. Comfort en directheid

Of mensen de fiets (blijven) gebruiken hangt voor een belangrijk deel samen met het plezier en het gemak waarmee ze kunnen fietsen. Het comfort houdt verband met het type fietspad, de breedte, de hinder die fietsers ondervinden van verkeerssituaties en het comfort van het wegdek. Daarnaast moet de fietsinfrastructuur de fietser een zo direct mogelijke route bieden (omrijden en opont-houd moet tot een minimum beperkt blijven). Directheid wordt gemeten in twee grootheden: afstand en tijd.

Comfort houdt in dat alle primaire fietsroutes in Eindhoven voorzien moeten zijn van vrijliggende fietspaden. Voor eenrichtingsfietspaden geldt een minimale breedte van 2,50 meter en tweerichtingsfietspaden zijn minimaal 3,50 meter breed. Fietsstroken, met een minimale breedte van 1,50 meter, worden uitsluitend toegepast op locaties waar niet voldoende ruimte is voor een vrijliggend fietspad. Alle fietspaden moeten voorzien zijn van rood asfalt, conform de richtlijnen van het CROW.

Directheid houdt in dat alle fietsers op primaire routes zoveel mogelijk voorrang moeten krijgen op het overige verkeer. De beleidsnota verkeerslichten vormt daarbij het uitgangspunt. Op elk kruispunt van een primaire fietsroute waarbij de fietser de hoogste prioriteit heeft, wordt bekeken of het mogelijk is om de fietser voorrang te geven, een rotonde aan te leggen (met de fietser in de voorrang) of de verkeerslichtenregeling aan te passen, waarbij de fietser meer groen krijgt.

In Eindhoven ligt op dit moment een fietspaden-netwerk van 140 kilometer lengte met een tegel- of klinkerverharding. Voor een deel van deze fietspaden is in lopende projecten al gepland dat ze voorzien worden van een asfaltverharding. Het asfalteren van het totale net van 140 kilometer is wenselijk, maar kost ongeveer 21 miljoen euro. Financieel gezien is dat een onmogelijke opgave. Daarom wordt in de periode 2009-2012 hoofdzakelijk ingezet op het asfalteren van de primaire fietspaden (48 kilometer fietspad). Daarnaast is al gepland dat de wachttijd voor fietsers op een zestal kruispunten verkort wordt door de VRI te vervangen.

Nieuw is de totale verbetering van de drie belangrijkste routes vanuit Woensel-Noord naar het centrum en vice versa. De fietspaden op deze routes worden geheel geasfalteerd en de doorstroming wordt verbeterd door kruispunten te vervangen door rotondes of door oude verkeerslichten te vervangen door nieuwe met extra groen voor de fietsers.

Hieronder staan de maatregelen die al gepland zijn en waar financiële dekking voor is:

25. Asfalteren fietspad westzijde Aalsterweg
26. Asfalteren en verbreden fietspaden Leenderweg binnen de ring
27. Asfalteren fietspaden Sterrenlaan
28. Asfalteren fietspaden Huizingalaan
29. Asfalteren fietspad westzijde Berlagelaan
30. Asfalteren fietspad westzijde Dr. Kuyperslaan
31. Asfalteren fietspad Van Leeuwenhoekstraat
32. Asfalteren fietspaden Karel de Grotelaan
33. Verkorten wachttijden voor fietsers bij verkeerslicht Vestdijk / Nieuwstraat
34. Verkorten wachttijden voor fietsers bij verkeerslicht Aalsterweg / Poelhekkelaan
35. Verkorten wachttijden voor fietsers bij verkeerslicht Oirschotsedijk / Bezuidenhoutseweg
36. Verkorten wachttijden voor fietsers bij verkeerslicht Hertogstraat / Stratumsedijk
37. Verkorten wachttijden voor fietsers bij verkeerslicht Boschdijk / Vredeoord



Oponthoud bij verkeerslichten is een bron van ergernis



Vaak en veel rood voor fietsers in Eindhoven



Een wachttijdvoorspeller als extra service naar de fietser



Betere doorstroming voor fietsers door het omdraaien van de voorrang



Betere doorstroming voor fietsers door een kruispunt met verkeerslichten te vervangen door een rotonde

Hieronder staan de extra maatregelen voor de periode 2009-2012, die noodzakelijk zijn voor een kwaliteitsimpuls van het comfort en de directheid van de fietsroutes:

38. Asfalteren alle overige primaire fietsroutes (48 kilometer) die nu nog voorzien zijn van een elementenverharding
39. Asfalteren en verbreden fietspad Welschapsedijk, ten noorden van A2
40. Verbeteren doorstroming en comfort op de gehele route Achtse Barrier - Montpellierlaan - Oude Boschebaan - Doctor Berlagelaan - Kloosterdreef - Woenselse Markt - Kruisstraat door oude verkeerslichten te vervangen door moderne verkeerslichten met minder oponthoud voor fietsers, realiseren extra groenfases voor fietsers en vervangen van oude verkeerslichten door rotondes
41. Verbeteren doorstroming en comfort op de gehele route Blixembosch - Rode Kruislaan - Genovevalaan - Montgomerylaan door oude verkeerslichten te vervangen door moderne verkeerslichten met minder oponthoud voor fietsers, realiseren extra groenfases voor fietsers en vervangen van oude verkeerslichten door rotondes
42. Fietsvoorzieningen langs HOV as Noord-Zuid mee laten liften met doorstromingsmaatregelen voor het HOV (o.a. ongelijkvloers bij Ring)
43. Quick scan kruispuntlayout: rotonde of andere doorstromingsmaatregelen mogelijk? Voor een groot aantal kruispunten die nu ongeregeld zijn of voorzien van verkeerslichten wordt onderzocht of realisatie van een rotonde mogelijk is
44. Onderzoek doorstromingsmaatregelen op de binnenring
Voor de kruispunten op de binnenring wordt onderzocht of het mogelijk is om de wachttijd voor fietsers te verminderen



Fietsen moet voor iedereen veilig zijn



Hoezo onveilig? Onacceptabel....



De St.Bonifaciuslaan is niet veilig ingericht voor fietsers

4. Verkeersveiligheid

De fietser is een kwetsbare verkeersdeelnemer. Dat betekent dat hij extra beschermd moet worden. Uit onderzoek blijkt dat verkeersveiligheid, naast goede fietsparkeervoorzieningen, bepalend is voor de keuze voor de fiets en daarmee voor het fietsgebruik. Het fietsgebruik staat of valt dus met een veilige fietsinfrastructuur.

We onderscheiden twee soorten verkeersveiligheid: 'objectieve verkeersveiligheid' en 'subjectieve verkeersveiligheid'. Bij de objectieve verkeersveiligheid gaat het om daadwerkelijke ongevallen die plaatsvinden, bij de subjectieve verkeersveiligheid gaat het juist om het 'gevoel' van onveiligheid.

Als inrichter en beheerder van de openbare ruimte heeft de gemeente Eindhoven de verantwoordelijkheid om infrastructuur aan haar klanten aan te bieden die zowel objectief als subjectief veilig is.

Daarbij is niet één van beide soorten belangrijker dan de andere.

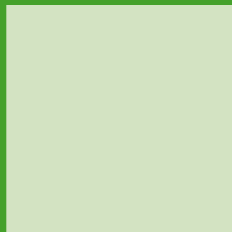
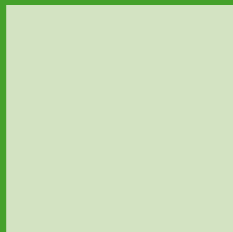
Objectieve verkeersveiligheid is eenvoudig in beeld te brengen. Dat gebeurt op basis van de ongevallengegevens die door de politie worden verstrekt. Subjectieve verkeersveiligheid is veel lastiger in beeld te brengen, omdat het gaat om gevoelens van onveiligheid. Tijdens de onlangs gehouden consultatieavonden in alle stadsdelen van Eindhoven is specifiek gevraagd naar subjectief onveilige plekken voor fietsers. Daarnaast is dezelfde vraag gesteld aan de fietsersbond.

Naast de voortdurende aandacht voor verkeersveiligheid die er bij de planvorming is wordt de komende jaren extra ingezet op de aanpak van de meest onveilige locaties voor fietsers; de top 10 van locaties met fietsongevallen en de top 10 van subjectief onveilige locaties

Top 10 locaties waar fietsslachtoffers zijn gevallen

LOCATIE	TOTAAL AANTAL SLACHTOFFER ONGEVALLEN	ZIEKENHUIS ONGEVALLEN
45. Viaduct J.F. Kennedylaan oostzijde / Sterrenlaan	12	2
46. Viaduct J.F. Kennedylaan oostzijde / Orpheuslaan	10	5
47. Fietsoversteek Cranendonk / Croy	8	3
48. Viaduct J.F. Kennedylaan westzijde / W. Churchilllaan	7	1
49. Kruispunt Ring / Dirk Boutslaan	5	3
50. Kruispunt Ring / Tongelresestraat	5	3
51. Viaduct J.F. Kennedylaan westzijde / Europalaan	5	2
52. Kruispunt Fransebaan / Oude Bossche Baan	5	2
53. Kruispunt Fransebaan / Montpellierlaan	5	0
54. Viaduct J.F. Kennedylaan westzijde / Bisschop Bekkerslaan	4	3
Totaal:	66	24

Bron: ongevalregistratiegegevens van politie over de periode 2003 t/m 2007



Top 10 locaties die subjectief onveilig zijn

LOCATIE	PROBLEEM
55. Oversteek 't Hofke bij St. Martinuskerk	Onduidelijke voorrangssituatie en gevaarlijke oversteek
56. Fuutlaan / Parklaan / Tongelresestraat	Hoge snelheid gemotoriseerd verkeer
57. Oversteken HOV-baan in Strijp	Lange wachttijden bij de verkeerslichten
58. Bypasses Ring bij J.F. Kennedylaan, Montgomerylaan, Beemdstraat en W. Churchillaan	Lastig oversteken door slecht uitzicht , veel verkeer en hoge snelheden
59. Oversteek Aalsterweg / Vesaliuslaan	Lastige oversteek
60. Hoogstraat	Hoge snelheid gemotoriseerd verkeer
61. Oversteken Fransebaan	Fietsoversteken en kruispunten zijn gevaarlijk
62. Oversteken Woonzorgcomplexen F.D. Rooseveltlaan en W. Churchillaan naar Winkelcentrum Woensel	Korte oversteektijden bij verkeerslichten
63. J.F. Kennedylaan binnen de Ring	Onduidelijke fietsoversteek Vincent v.d. Heuvellaan, breed profiel en hoge snelheid gemotoriseerd verkeer
64. Oversteek J.F. Kennedyplein naar TU/e-terrein	Moeilijk over te steken, veel verkeer, veel roodlicht negatie, onduidelijke verkeerssituatie, lange wachttijden

Bron: consultatieavonden stadsdelen en fietsersbond

Een aantal objectief en subjectief onveilige locaties zitten in de planning om aangepakt te worden. Het gaat om de volgende locaties:

- ♦ Viaduct J.F. Kennedylaan oostzijde / Sterrenlaan
- ♦ Viaduct J.F. Kennedylaan westzijde / Europalaan
- ♦ Fietsoversteek Cranendonk / Croy
- ♦ Kruispunt Fransebaan / Montpellierlaan
- ♦ Oversteken Fransebaan

Extra algemene maatregelen zijn:

- 65. Ontwikkelen verlichtingsplan voor fietspaden
- 66. Onderzoek bromfiets op de rijbaan

De overige objectief en subjectief onveilige locaties zitten nog niet in de pijplijn. Om een echte impuls te kunnen geven aan de verkeersveiligheid voor fietsers zullen deze locaties in de periode 2009 – 2012 ook aangepakt moeten worden. Daarnaast moet een verlichtingsplan voor fietspaden ontwikkeld worden en moet onderzocht worden of de bromfiets op meer wegen van de rijbaan gebruik kan maken.



Het gevolg van te weinig fietsenrekken



Wrakken worden zo spoedig mogelijk verwijderd



14 fietsen op de plek van 1 auto



Resultaat van onvoldoende fietsrekken in de directe omgeving



Bij gebrek aan een berging. Alternatief: fietstrommel



Geen gezicht en nog onveilig ook....

5. Fietsparkeren

Goede rijwielstallingen zijn essentieel voor een goed fietsklimaat. Op de eerste plaats stimuleren goede stallingvoorzieningen het fietsbezit en het fietsgebruik. Een tweede argument om aandacht te schenken aan goede stallingvoorzieningen betreft het verkleinen van de kans op diefstal. Ten slotte is ook de kwaliteit van de openbare ruimte gebaat bij goede stallingvoorzieningen. Fietsers zetten hun fiets dan niet op plekken waar dit in esthetisch opzicht ongewenst is.

In maart 2008 heeft de gemeenteraad het 'Uitvoeringsprogramma auto- en fietsparkeren 2008-2010' vastgesteld. Dit uitvoeringsprogramma is uitgangspunt voor de maatregelen met betrekking tot het fietsparkeren.

In het Uitvoeringsprogramma is de komende jaren al voorzien in het realiseren van extra stallingen in de openbare ruimte, het uitbreiden van de geautomatiseerde fietsparkeerplaatsen, het verwijderen van fietswrakken en weesfietsen, het ontwikkelen van handhavingsbeleid én een onderzoek naar de introductie van fietstrommels. Om het fietsklimaat op een hoger niveau te kunnen tillen wordt in de periode 2009-2012 extra geïnvesteerd in een uitbreiding van het fietsparkeren aan de noordzijde van het station en wordt onderzocht of een bewaakte fietsenstalling in het centrum haalbaar is.

Hieronder staan de maatregelen die al gepland zijn en waar financiële dekking voor is:

67. Herinrichting Stationsplein centrumzijde met een extra capaciteit voor 300 fietsen
68. Realisatie van 80 extra fietsrekken bij NS-station Beukenlaan
69. Uitbreiding automatische fietsparkeervoorzieningen op ongeveer 17 locaties
70. Extra onbewaakte rekken in het centrumgebied binnen de Ring, het stationsgebied, de Dommel-

straat e.o., De Bergen, de Ten Hagestraat en het gebied rondom de Witte Dame

71. Intensiveren van het verwijderen van fietswrakken en weesfietsen
72. Extra onbewaakte rekken in Genneper Parken
73. Uitbreiding bewaakte fietsenstalling PSV-stadion
74. Bij voldoende stallingen in het centrumgebied en stationsgebied: ontwikkelen beheerbeleid
75. Onderzoek naar toepassing fietstrommels in woonwijken

Hieronder staan de extra maatregelen voor de periode 2009-2012, die noodzakelijk zijn voor een kwaliteitsimpuls aan het fietsparkeren:

76. Realisatie 'fietsflat' (tweede etage) aan de noordzijde van het NS station met een extra capaciteit voor minimaal 500 fietsen
77. Haalbaarheidsonderzoek naar beheerde bewaakte fietsenstalling in het centrum



Recreatief fietsen is leuk voor jong en oud



Sanitaire voorzieningen voor fietsers als extra service



Het is fantastisch om langs de Dommel te fietsen



Het fietsknooppuntensysteem is zeer succesvol



Niet bepaald uitnodigend voor de fietser....



Sociaal onveilige fietstunnel

6. Recreatief fietsen

Het maken van recreatieve fietstochten is de afgelopen jaren sterk in populariteit gestegen. Ongeveer een kwart van alle fietskilometers wordt gemaakt tijdens zo'n fietstocht. Vooral de 50 plusser heeft het recreatieve fietsen als goede vorm van vrijetijdsbesteding gevonden waarbij ook het sportieve gezondheidsaspect niet uit het oog wordt verloren. Rond Eindhoven liggen aantrekkelijke gebieden waar de fietser goed terecht kan voor een fietstocht. De afwisseling van landschappen is groot en aantrekkelijke natuurgebieden liggen rond en in de stad.

Het recreatieve fietsen rondom de stad is op dit moment al goed gefaciliteerd door diverse vrijliggende fietspaden en het fietsknooppuntensysteem. In de stad kunnen de voorzieningen voor recreatief fietsen verbeterd worden.

Op het gebied van recreatief fietsen is in 2009 al voorzien in het verbeteren van een klein deel van de fietsroute langs de Dommel (ter hoogte van De Karpen). Om het recreatief fietsen in de stad een extra impuls te kunnen geven wordt in de periode 2009-2012 ingezet op de realisatie en verbetering van de gehele fietsroute langs de Dommel.

Hieronder staan de maatregelen die al gepland zijn en waar financiële dekking voor is:

- 78. Renovatie van de oostelijke Dommeltunnel bij de Onze Lieve Vrouwenstraat
- 79. Aanleg van een fietspad door De Karpen tussen het Eewsel en de Sumatrалаan

De onderstaande maatregelen zijn in de periode 2009 – 2012 noodzakelijk voor een kwaliteitsimpuls van het recreatief fietsen in Eindhoven:

- 80. Realiseren van overige ontbrekende schakels fietsroute langs de Dommel en verbeteren van het comfort van de bestaande fietsvoorzieningen, rekening houdend met de landschappelijke omgeving

- 81. Project 'rondje Eindhoven'
Uitzetten en bewegwijzering van een zeer aantrekkelijke fietsroute van circa 30 – 40 km. die de mooiste plekjes van Eindhoven aandoet. Een mooi routekaartje met toeristisch-recreatieve voorzieningen en tips wordt op diverse locaties (VVV en openbare gebouwen) gratis ter beschikking gesteld en is tevens te downloaden van de websites van gemeente, VVV en diverse culturele instellingen

7. Communicatie en promotie

Naast het aanbieden van veilige, directe, samenhangende, comfortabele en aantrekkelijke infrastructuur aan fietsers is het ook van groot belang te investeren in communicatie en promotie.

Door de gemeente Eindhoven wordt nauwelijks ingezet op communicatie en promotie ter stimulering van de fiets. De gemeente Eindhoven communiceert weliswaar met de Fietsersbond, maar niet rechtstreeks met de fietsers. Goede communicatie is van belang om de Eindhovense fietscultuur en het fietsklimaat een impuls te kunnen geven. Naast regulier overleg met de fietsersbond en een aantal campagnes (fietspromotie en antidiefstal) zijn nog geen maatregelen gepland de komende jaren, terwijl deze eenvoudig te organiseren/uit te voeren zijn, een grote positieve impact hebben het imago van het fietsen en relatief goedkoop zijn. Daarom is een set aan maatregelen gedefinieerd op het vlak van zowel communicatie als promotie.

Communicatieprojecten:

De eerste stap in de communicatie bestaat uit het informeren van belangenorganisaties (Fietsersbond, Fietsberaad) en andere overheden. Daarnaast zal er een communicatie- en promotietraject ontwikkeld worden richting inwoners en ondernemers. Het doel daarvan is het promoten en stimuleren van het fietsgebruik via twee sporen:

- ♦ informeren van bewoners over de activiteiten die de gemeente uitvoert om het fietsen te verbeteren
- ♦ inzetten van promotionele activiteiten om het fietsen nog aantrekkelijker maken.

- 82. Overleg en informeren belangenorganisaties
- 83. Informeren burgers en ondernemers
- 84. Opstellen integraal communicatie- en promotieplan

Daarnaast zijn er een aantal sympathieke projecten gedefinieerd die de komende jaren uitgevoerd worden:

- 85. Project 'fietsvriendinnen'
In dit project wordt door Nederlandse vrouwen met vrouwen van een andere culturele achtergrond samen gefietst om elkaars cultuur beter te leren kennen en tevens fietservaring op te doen
- 86. Project 'tweedehands fietsen naar Afrika en Zuid-Amerika'
Gedurende de looptijd van het Actieplan Fiets! wordt éénmaal per jaar een container met 400 tweedehands fietsen getransporteerd naar een stad in Afrika waar de gemeente Eindhoven een vriendschapsband mee onderhoudt (Emfuleni in Zuid-Afrika en Gedaref in Soedan) en bovendien naar Ecuador in Zuid-Amerika, waar grote behoefte is aan stadsfietsen. De fietsen worden door lokale fietsmakers gerepareerd en komen ten goede aan de arme bevolking
- 87. Webpagina op internet
Introductie van speciale fietswebpagina op de gemeentelijke website waar gebruikers ook hun 'beste fietspad' en 'slechtste fietspad' op kunnen zetten met foto en tekst
- 88. Project AFAC
Introductie van een registratiesysteem van alle weggeknipte en in beslag genomen of gevonden fietsen met als doel om gestolen fietsen terug te brengen bij de eigenaar

Promotieprojecten:

- 89. Project 'leenbuggy's'
gratis beschikbaar stellen van buggy's bij bewaakte fietsparkeervoorzieningen, zodat mensen met kleine kinderen met de fiets naar de stad kunnen komen. Daarnaast aanbieden van gratis bagagekluisjes bij de bewaakte fietsparkeervoorzieningen



Design fietspomp en fietsparkeerbeugel in één



Communicatie met vlaggen



Antieke voorlichtingscampagne



Fietseducatie op basisscholen in Quito, Ecuador

90. Fietsspaarsysteem
in de weekenden wordt het gebruik van de fietsparkeervoorzieningen beloond met een stempel. Voor een volle spaarkaart kunnen fietsaccessoires worden uitgezocht
91. Prijsvraag 'beste fietsidee'
de Eindhovense burgers en ondernemers worden via een prijsvraag uitgedaagd om met ideeën te komen om het fietsklimaat in Eindhoven te verbeteren. Er zijn diverse prijzen te winnen, variërend van fietsaccessoires tot een nieuwe fiets
92. Project 'schoolrouteonderzoek'
voor een drietal basisscholen, een drietal scholen voor voortgezet onderwijs en een drietal scholen voor HBO/WO-onderwijs zal een schoolroute-onderzoek worden uitgezet, waarbij knelpunten in de fietsroutes worden blootgelegd en worden voorzien van oplossingsrichtingen
93. Oplaadpunt elektrische fietsen
realisatie van gratis oplaadpunten op een drietal locaties in Eindhoven waar veel ouderen komen
94. Elektrische fietspompen
realisatie van gratis elektrische fietspompen op een tiental locaties in Eindhoven waar veel fietsers komen
95. High Tech Fietspad en Fiets
Ontwerpers (van o.a. Design Academy) worden uitgenodigd een ontwerp te maken van een 'High Tech Fietspad' en een "High Tech" fiets
96. Fietsbewegwijzering
De fietsbewegwijzering naar belangrijke bestemmingen in Eindhoven wordt verbeterd en uitgebreid

8. Evaluatie en monitoring



Fietsteller

Om te kunnen beoordelen of de extra impuls aan het fietsklimaat effect heeft op het fietsgebruik is het noodzakelijk om het fietsgebruik te monitoren en de maatregelen te evalueren.

Op het gebied van evaluatie en monitoring zijn nog geen maatregelen gepland. Er moet daarom een programma ontwikkeld worden waarmee de komende jaren in beeld kan worden gebracht wat het effect is van de (extra) maatregelen.

Hieronder staan de maatregelen die in de periode 2009-2012 uitgevoerd worden:

97. Screenlijn-telling
Jaarlijks zal er een screenlijntelling op belangrijke corridors uitgevoerd worden om te kunnen beoordelen of het fietsgebruik op die routes toeneemt

- 98. Telling bezetting fietsparkeerplaatsen
Jaarlijks zal er een bezettingsonderzoek plaatsvinden op de belangrijkste fietsparkeerplaatsen in de stad
- 99. Modal-shift
Jaarlijks zal met behulp van het landelijke CBS-cijfers onderzocht worden of er wijzigingen in de modal split plaatsvinden
- 100. Fietstellers
Realisatie van 3 fietstelautomaten op de belangrijkste fietscorridors
- 101. Fietsbalans 2012
De fietsersbond wordt gevraagd om in 2012 opnieuw een uitgebreide Fietsbalans-evaluatie uit te voeren naar analogie van de Fietsbalans 2001 en 2008



9. Uitvoeringsprogramma

Om tot een uitvoeringsprogramma van het hiervoor genoemde maatregelenpakket te komen, zijn de uitvoeringskosten voor alle 101 maatregelen berekend. De totale uitvoeringskosten bedragen € 30.000.000,-. De kosten voor het asfalteren van het secundaire net en het realiseren van fietsstraten op de ventwegen van de ring zijn hierin niet meegenomen. Omdat er voor de realisatie van fietsvoorzieningen meerdere subsidie-mogelijkheden zijn, hoeven uiteraard niet alle kosten door de gemeente gefinancierd te worden. Voor de realisatie van de missing links, het verbeteren van het comfort en de directheid en de realisatie van fietsparkeervoorzieningen heeft het SRE een Programma-regeling fietsvoorzieningen. Daarnaast draagt ProRail financieel bij aan fietsparkeervoorzieningen bij de NS-stations. Tevens is er vanuit de provincie een cofinancieringsmogelijkheid voor projecten die de stedelijke bereikbaarheid verbeteren. Voor de maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren, bestaat de beleidsregel BLV-projecten. Dat is een subsidieregeling van het SRE. Voor het voltooiën van de Dommelfietsroute kan aanspraak gemaakt worden op een subsidie van de provincie. Voor projecten die betrekking hebben op de communicatie, promotie, evaluatie en monitoring zijn vooralsnog geen subsidiemogelijkheden, maar zullen de komende jaren wellicht wel ontwikkeld worden.

Afhankelijk van de status van de fietsroute (sternet, primair of lokaal) wordt op dit moment bepaald voor welk percentage subsidie het project in aanmerking komt. Rekening houdend met de huidige subsidiemogelijkheden zullen een aantal projecten in aanmerking komen voor een subsidie van 50% van de uitvoeringskosten. Er zijn echter ook projecten die voor 25% subsidiabel zijn en er zijn projecten die niet subsidiabel zijn. Naar verwachting bedraagt de gemiddelde subsidie per project 25% van de uitvoeringskosten. Rekening houdend met een totale investering van € 30.000.000,- bedraagt de verwachte subsidie € 7.500.000,-. Dat komt neer op een eigen gemeentelijke bijdrage van € 22.500.000,- voor de komende vier jaren.

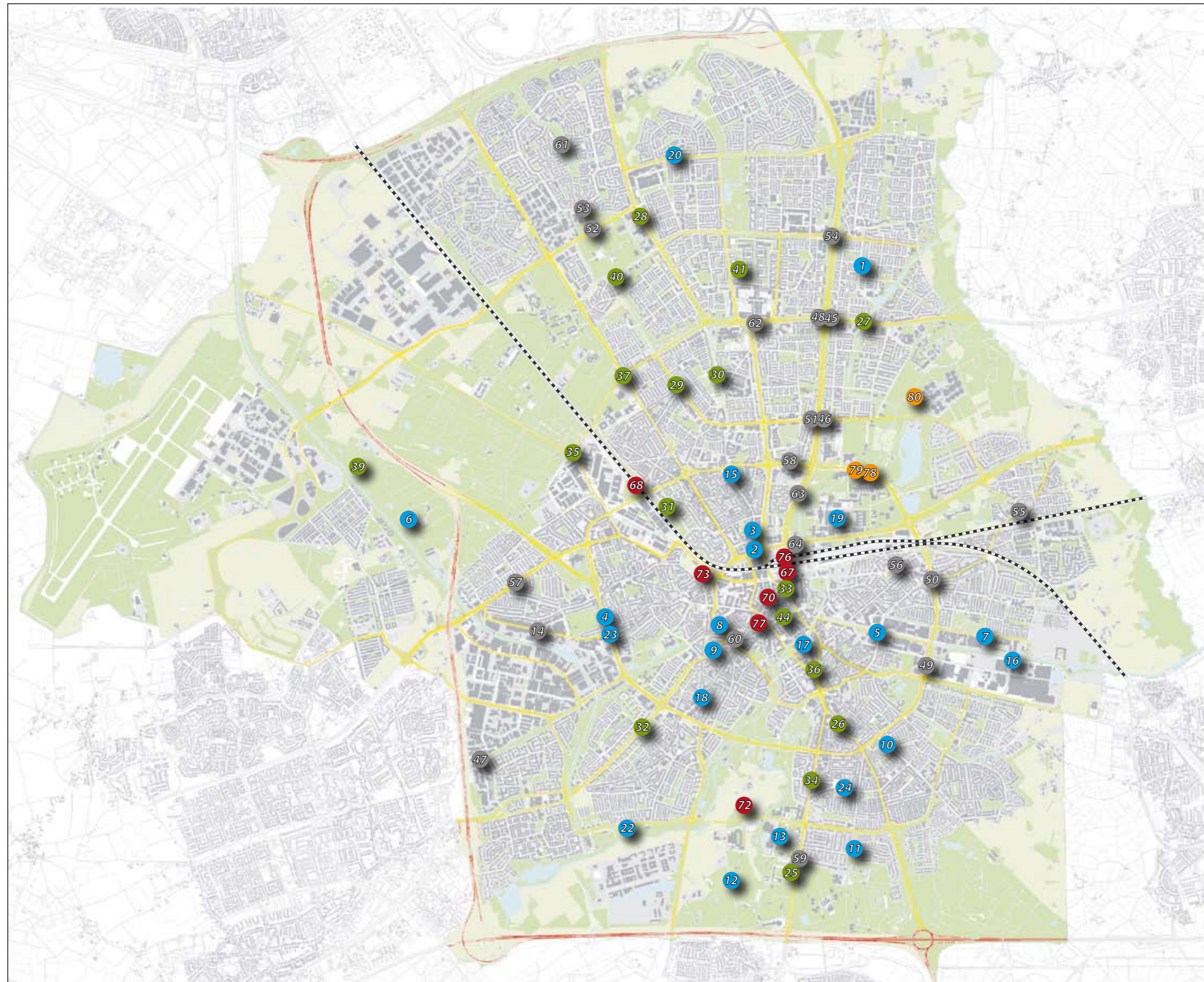
Voor een groot deel van de eigen bijdrage is op dit moment al voorzien in een financiële dekking. Zo is er voor het Actieprogramma Fiets de komende twee jaren € 750.000,- per jaar gereserveerd. Ook voor de realisatie van fietsparkeervoorzieningen zijn financiële middelen door de raad beschikbaar gesteld (€ 75.000,- per jaar voor het plaatsen van fietsenrekken en € 350.000,- voor de uitbreiding van het geautomatiseerd stallen). Daarnaast is er voor maatregelen die de verkeersveiligheid verbeteren geld beschikbaar en vanuit het Onderhoudsprogramma wordt ook geïnvesteerd in het asfalteren van fietspaden. Een optelling van alle bedragen die op dit moment al beschikbaar zijn, levert een totaal bedrag op van € 11.500.000,-. Rekening houdend met de hiervoor genoemde eigen bijdrage van € 22.500.000,- bedraagt het tekort waar nog geen dekking voor is € 11.000.000,- voor de vier jaren 2009 - 2012.

Het uitvoeringsprogramma ziet er dan als volgt uit:

Nr.	Project	Uitvoeringsjaar
	'Missing links'	
1	Fietsroute centrum - Son	2011
2	Kruisstraattunnel	2008
3	Fietsstraat Kruisstraat	2010
4	Fietsstraat ventweg Botenlaan	2009
5	Fietsstraat Kanaaldijk-Zuid	2011
6	Fietsvoorzieningen Welschapsedijk-Zuid	2009
7	Fietspad Quinten Matsyslaan - Kanaaldijk-Noord	2009
8	Fietspaden Mauritsstraat	2009
9	Fietsvoorzieningen Mecklenburgstraat	2009
10	Fietsvoorzieningen Heezerweg	2010
11	Fietspad Roostenlaan	2009
12	Fietsvoorziening Velddoornweg-Zuid	2009
13	Fietsvoorzieningen Willem Elschotlaan	2009
14	Fietsvoorzieningen Hastelweg buiten de ring	2009
15	Fietsvoorzieningen Woenselse Markt + Kloosterdreef	2012
16	Fietsbruggen Eindhovens Kanaal	2010
17	Fietsroute Bleekstraat - Bilderdijklaan	2011
18	Fietsvoorzieningen Hoogstraat	2011
19	Heropening de Wielen	2010
20	Fietsvoorzieningen Hondsruglaan	2012
21	Fietsvoorzieningen Boshdijk binnen de ring	2011
22	Fietspad Locatellistraat	2010
23	Onderzoek fietsoversteek ring/Beemdstraat	2009
24	Fietsstroken route Leenderweg-Aalsterweg	2010

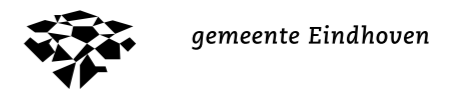
Comfort en directheid		
25	Asfalteren fietspad westzijde Aalsterweg	2009
26	Asfalteren en verbreden fietspaden Leenderweg binnen de Ring	2009
27	Asfalteren fietspaden Sterrenlaan	2010
28	Asfalteren fietspaden Huizingalaan	2010
29	Asfalteren fietspad westzijde Berlagelaan	2009
30	Asfalteren fietspad westzijde Dr. Kuyperslaan	2009
31	Asfalteren fietspad Van Leeuwenhoekstraat	2009
32	Asfalteren fietspaden Karel de Grotelaan	2009
33	Verkorten wachttijd bij verkeerlicht Vestdijk/Nieuwstraat	2009
34	Verkorten wachttijd bij verkeerlicht Aalsterweg/Poelhekkelaan	2009
35	Verkorten wachttijd bij verkeerlicht Oirschotsedijk/Bezuidenhoutseweg	2009
36	Verkorten wachttijd bij verkeerlicht Hertogstraat/Stratumsedijk	2009
37	Verkorten wachttijd bij verkeerlicht Boschdijk/Vredeoord	2009
38	Asfalteren overige primaire fietsroutes	2009 - 2012
39	Asfalteren en verbreden fietspad Welschapsedijk-Noord	2010
40	Verbeteren comfort en doorstroming fiets op route Achtse Barrier - centrum	2010
41	Verbeteren comfort en doorstroming fiets op route Blixembosch - centrum	2011
42	Doorstroming van fietsvoorzieningen langs HOV-tracés mee laten liften met HOV	2010 - 2012
43	Quick scan kruispuntlayout	2009
44	Onderzoek doorstromingsmaatregelen op de binnenring	2009
Verkeersveiligheid		
45	Viaduct Kennedylaan oostzijde / Sterrenlaan	2010
46	Viaduct Kennedylaan oostzijde / Orpheuslaan	2011
47	Fietsoversteek Cranendonk / Croy	2010
48	Viaduct Kennedylaan westzijde / Churchilllaan	2011
49	Kruispunt ring / Dirk Boutslaan	2011
50	Kruispunt ring / Tongelresestraat	2009
51	Viaduct Kennedylaan westzijde / Europalaan	2010
52	Kruispunt Fransebaan / Oude Bossche Baan	2010
53	Kruispunt Fransebaan / Montpellierlaan	2010
54	Viaduct Kennedylaan westzijde / Bisschop Bekkerslaan	2011
55	Oversteek 't Hofke bij Martinuskerk	2009
56	Fuutlaan / Parklaan / Tongelresestraat	2010
57	Oversteken HOV-baan in Strijp	2011
58	Bypasses Ring bij J.F.Kennedylaan, Montgomerylaan, Beemdstr. en W.Churchilllaan	2011
59	Oversteek Aalsterweg / Vesaliuslaan	2011
60	Hoogstraat oversteek Mauritsstraat	2010
61	Oversteken Fransebaan	2010
62	Oversteken Woonzorgcomplexen F.D.Rooseveltlaan en W.Churchilllaan naar WW	2010
63	Kennedylaan binnen de Ring	2009
64	Oversteek J.F. Kennedyplein naar TU/e-terrein	2012
65	Ontwikkelen verlichtingsplan	2009
66	Onderzoek bromfiets op de rijbaan	2009

Fietsparkeren		
67	Herinrichting Stationsplein centrumzijde	2009
68	Realisatie 80 extra fietsrekken bij NS-station Beukenlaan	2009
69	Uitbreiding automatische fietsparkeervoorzieningen op ongeveer 17 locaties	2009
70	Extra onbewaakte rekken in het centrum	2009-2012
71	Intensiveren van het verwijderen van fietswrakken en weesfietsen	2009-2012
72	Extra onbewaakte rekken Genneper Parken	2009
73	Uitbreiding bewaakte fietsenstalling PSV-stadion	2009
74	Bij voldoende stallingen in het centrum- en stationsgebied: ontwikkelen beheerbeleid	2009
75	Onderzoek naar toepassing fietstrommels in woonwijken	2009
76	Realisatie 'fietsflat' (tweede etage) aan de noordzijde van het NS station	2010
77	Haalbaarheidsonderzoek beheerde ondergrondse fietsenstalling in het centrum	2009
Recreatief fietsen		
78	Renovatie oostelijke Dommeltunnel Onze Lieve Vrouwenstraat	2010
79	Aanleg fietspad tussen het Eewsel en de Sumatralaan	2010
80	Realiseren overige ontbrekende schakels fietsroute langs de Dommel	2011
81	Project 'rondje Eindhoven'	2010
Communicatie en promotie		
82	Overleg en informeren belangenorganisaties	2009 - 2012
83	Informeren burgers en ondernemers	2009 - 2012
84	Opstellen integraal communicatie- en promotieplan	2009 - 2012
85	Project "Fietsvriendinnen"	
86	Project 'tweedehands fietsen naar Afrika'	2009 - 2012
87	Webpagina op internet	2009 - 2012
88	Project AFAC	2009-2012
89	Project 'leenbuggy's' + bagagekluisjes	2010
90	Fietsspaarsysteem	2010 - 2012
91	Prijsvraag 'beste fiets-idee'	2010
92	Project 'schoolrouteonderzoek'	2010
93	Oplaadpunt elektrische fietsen (3x)	2010
94	Elektrische fietspompen (10 x)	2010
95	High Tech Fietspad en fiets, design wedstrijd	2010
96	Fietsbewegwijzering	2009
Evaluatie en monitoring		
97	Screenlijn-telling, elke twee jaar	2009 - 2012
98	Telling fietsparkeren, elke twee jaar	2009-2012
99	Modal shift, elke twee jaar	2009 - 2012
100	Fietstellers	2009 - 2012
101	Fietsbalans 2012	2012



Fietsprojecten Actieplan Fiets!

- Missing links
- Comfort en directheid
- Verkeersveiligheid
- Fietsparkeren
- Recreatief fietsen



datum: 19-01-2009
 getekend: Ankie Schoonhoven