

AGENDA FIETS

2016 - 2025

Gemeente Eindhoven
Maart 2016



EINDHOVEN





INHOUDSOPGAVE

Colofon

Uitgave

Gemeente Eindhoven
RE - Ruimtelijke Expertise
VM - Verkeer en Milieu

Datum

maart 2016

1	Inleiding	4
1.1	Waarom fietsbeleid?	4
1.2	Terugblik fietsbeleid Eindhoven	4
1.3	Agenda Fiets als uitwerking van de fietsambitie	5
	Overzicht fietsbeleid	5
1.4	Samenhang met ander beleid	6
1.5	Proces totstandkoming Agenda Fiets	7
1.6	Gekozen speerpunten	7
1.7	Uitwerking	8
1.8	Financiën	8
1.9	Prioritering maatregelen	9
2	Ambities	10
2.1	Speerpunt Fietsparkeren	10
2.2	Speerpunt Snelfietsroutes	11
2.3	Speerpunt Doorstroming	12
2.4	Speerpunt Innovatie	12
2.5	Speerpunt Fietsstimulering	13
2.6	Speerpunt Monitoring en Evaluatie	13
3	Kwaliteitsuitgangspunten en proces	14
3.1	CROW-richtlijnen	14
3.2	Toepassing in Eindhoven	14
3.3	Afspraken borgen in proces	15
4	Speerpunten en prioritering maatregelen	17



5	Speerpunt Fietsparkeren	18
5.1	Beschrijving maatregelen	18
5.2	Overzicht Maatregelen	19
6	Speerpunt Snelfietsroutes	20
6.1	Beschrijving maatregelen	20
6.2	Overzicht Maatregelen	21
7	Speerpunt Doorstroming	22
7.1	Beschrijving Maatregelen	22
7.2	Overzicht Maatregelen	23
8	Speerpunt Fietsstimulering	24
8.1	Beschrijving Maatregelen	24
8.2	Overzicht Maatregelen	25
9	Speerpunt Evaluatie en Monitoring	26
9.1	Beschrijving Maatregelen	26
9.2	Overzicht Maatregelen	27
10	Speerpunt Innovatie	29
10.1	Beschrijving Maatregelen	29
10.2	Overzicht Maatregelen	29
	Overzicht tabellen en fietskaart	30

1.

INLEIDING

In september 2013 is Eindhoven op Weg vastgesteld, een visie op de mobiliteit in Eindhoven met ambities voor 2040. Bij de behandeling van Eindhoven op Weg in de raad heeft de fietsersbond verzocht om een nadere uitwerking van het thema 'fiets'. De raad heeft dat verzoek omarmd en besloten om een Basisboek Fiets op te stellen op basis van richtinggevend keuzes uit Eindhoven op Weg. Deze nadere uitwerking wordt ingevuld met voorliggende **Agenda Fiets 2016-2025**. Deze Agenda Fiets bevat de belangrijkste speerpunten voor de uitwerking van de fietsambitie en stelt prioriteiten voor de komende 10 jaren.

1.1 Waarom fietsbeleid?

De positie van de fiets in het stedelijk en regionaal verkeerssysteem is cruciaal, maar wordt vaak onderschat. De fiets is voor het grootste deel van de Eindhovenaren een onderdeel van hun 'daily urban system'. We vinden fietsen vaak iets vanzelfsprekends zonder ons te realiseren dat de fiets een directe en stevige link heeft met veel verschillende mobiliteitsdoelstellingen. Immers, de fiets is snel (vaak sneller dan alle andere vervoersmodaliteiten op de kortere afstanden), de fiets is een intrinsiek veilig vervoermiddel, een fietsnetwerk is robuust (fijnmazig, zelden overbelast en te allen tijde beschikbaar), fietsen is duurzaam, goedkoop, sociaal, gezond en fietsen is onmiskenbaar aangenaam (voor de fietser zelf, maar ook voor de leefomgeving). Hierdoor heeft de fiets ook een stevige link met andere beleidsdoelstellingen, zoals het streven naar een 'Gezonde en aantrekkelijke Stad'.

1.2 Terugblik fietsbeleid Eindhoven

In 2006 heeft de fietsersbond het fietsbeleid van Eindhoven beoordeeld. Daaruit bleek dat Eindhoven relatief goed scoorde op de punten 'beleidsontwikkeling' en 'concurrentiepositie fiets t.o.v. auto' en gemiddeld op 'verkeersveiligheid'. Veel winst was te behalen in 'comfort' en 'aantrekkelijkheid van de fietsroutes'. Het fietsgebruik in Eindhoven bleef ook achter bij vergelijkbare steden in Nederland.

Op basis van deze beoordeling is eind 2008 het Actieplan Fiets! vastgesteld. Hierin waren 101 concrete projecten opgenomen die het fietsen in Eindhoven moesten bevorderen. Vooral infrastructurele verbeteringen, van klein tot groot. Voor het inventariseren van deze maatregelen is gebruik gemaakt van een breed netwerk aan belanghebbenden. Inmiddels is het overgrote deel van deze maatregelen daadwerkelijk uitgevoerd.

Intussen is in 2013 de Eindhovense mobiliteitsvisie Eindhoven op Weg vastgesteld. In Eindhoven op Weg speelt de fiets een belangrijke rol.

Eindhoven op Weg onderscheidt vier geografische schaalniveaus en per niveau staan de ambities voor de voetgangers, fietsers, (H)OV reizigers en automobilisten beschreven in het schema op de volgende bladzijde.

	centrum en binnenring aantrekkelijk, levendig en gezond centrum	stadsdelen en radialen historisch radialen ontlasten, moderne radialen intensiveren	stadsdelen en ring ring als herkenbare centrale verdoelroute in de auto-ontsluiting van de stad	regio en randweg verzorgt de verbinding van de stad met de (inter)nationale netwerken	
voetganger voetganger ter plekke het belangrijkste	fijnmazig netwerk van straten en stoepen, gecombineerd met verschillend ingerichte pleinen	voetganger ter plekke meest belangrijk ontwikkelen van nieuwe routes ten gunste van nieuwe dynamiek	beperken barrièrewerking ring, met name bij de historische radialen	campussen zijn de nieuwe dorpen voetgangersnetwerk ter plekke linken aan recreatieve routes	
fietser belangrijkste verkeersdeelnemer in het verbinden van plekken	binnenring belangrijkste verbindende fietsroute in het centrum voldoende en ruimtelijk goed ingepast fietsparkeren	snelfietsroutes via de historische radialen als bijdrage aan de 'levensader' van het stadsdeel	radiale snelfietsroutes als bijdrage aan stedelijk leven stadsdelen handhaven en verbeteren fietsoversteken Ring	Slowlane Brainport Avenue snelfietsroutes naar omliggende kernen	
(H)OV reiziger snel, hoogfrequent, comfortabel en betrouwbaar reizen op langere afstand voor grotere stromen	HOV tweezijdig via de binnenring Neckerspoel/NS station als vervoersknoep en stadsentree	HOV-corridors als drager voor stedelijke ontwikkeling maatwerk openbaar vervoer voor doelgroepen en gebieden	HOV-corridors verbinden 'places to be' HOV zo mogelijk ongelijkvloers kruisen met de Ring	duurzame landzijdige ontsluiting Eindhoven Airport afgestemde ov-netwerken met naadloze overstap aansluiting op (inter)nationaal netwerk hogesnelheidslijnen	
automobilist bewuste gebruikers: minder vaak, schoner, hoofdroutes, parkeren op afstand	loslaten binnenring als aaneengesloten autoroute geen uitbreiding bezoekers parkeren in het centrum	30 km/u binnen de Ring en de 'auto te gast' m.u.v. moderne en nieuwe radialen	minder en/of eenvoudiger aansluitingen op de Ring vierde categorie in de wegcategorisering: buurt-/wijkontsluitingswegen	optimaliseren (inter)nationaal wegennetwerk, afgestemd op stedelijke bereikbaarheid	
					

Bron: Eindhoven op Weg, november 2013

1.3 Agenda Fiets als uitwerking van de fietsambitie

De hoofdambitie in Eindhoven op Weg voor wat betreft de fiets is dat de fiets 'de belangrijkste verkeersdeelnemer is in het verbinden van plekken'. Dit komt het meest concreet tot uiting in de strategische doelen: "Meer lopen, fietsen, en met het openbaar vervoer daar waar het kan" en "Minder (doorgaand) gemotoriseerd verkeer binnen de Ring". De ambities voor de verandering van de modal split in de periode 2012-2025 gaan zowel om een toename van het **aandeel** fiets in het totaal aantal verplaatsingen (+ 10 %) als om een toename van het absolute **aantal** fietsverplaatsingen (+ 35 %). Dat laatste is in ieder geval nodig om het aandeel te laten groeien, omdat het totaal aantal verplaatsingen ook groeit.

Het aandeel fiets en het aantal fietsverplaatsingen fors laten groeien is geen doel op zich; fietsen is een middel om andere beleidsdoelen te behalen, zowel binnen het mobiliteitsbeleid als daarbuiten. Zo willen we automobilisten een reëel alternatief aanbieden en willen we gebieden die minder goed door het openbaar vervoer worden bediend beter ontsluiten. Snelle en directe fietsverbindingen naar openbaar vervoer haltes en naar eindbestemmingen zijn daarbij

cruciaal. De fiets levert ook een belangrijk bijdrage aan de Eindhovense ambitie om een gezonde, aantrekkelijke en duurzame stad te zijn.

Binnen deze Agenda Fiets beschouwen we een groei van de fietsmobiliteit wel als 'einddoel'. In de volgende hoofdstukken beschrijven we hoe we die groei gaan bewerkstelligen, waarbij veiligheid altijd een noodzakelijke randvoorwaarde is.

Overigens is een forse groei, zowel absoluut als relatief, wel degelijk realistisch. De fiets heeft nog een enorme potentie. Slechts 40 % van de afstanden tot 7,5 kilometer wordt per fiets afgelegd, terwijl de fiets op deze korte afstanden vaak het meest geschikte vervoermiddel is. Dat percentage kan omhoog en zal veel effect hebben op het totale fietsgebruik. Zeker in deze dichtbevolkte regio waar afstanden tussen woning en werk vaak niet groter zijn dan 15 kilometer en verreweg de meeste ritten zelfs korter zijn dan 5 kilometer. Het succes van de elektrische fiets en van de extra snelle elektrische fiets (speed pedelec) is een enorme kans om de concurrentiepositie van de fiets ook op de langere afstanden sterk te verbeteren.

Er is behoefte aan een kader om deze ambitie te vertalen naar maatregelen en om te toetsen of

we op de goede weg zijn. De Agenda Fiets is géén visie (die is immers al verwoord in Eindhoven op Weg) maar ook geen uitvoeringsprogramma. De Agenda Fiets geeft de komende 10 jaar aan welke speerpunten en fietsprojecten hoge prioriteit hebben. De afweging welke projecten de komende jaren worden uitgevoerd wordt betrokken bij de besluitvorming over het Meerjaren InvesteringsProgramma (MIP).

In antwoord op de behoefte aan een toetsingskader besteden we in de Agenda Fiets aandacht

De Agenda Fiets is tot stand gekomen in nauwe samenspraak met externe partners in de stad, waaronder de fietsersbond, vertegenwoordigers van bewoners en bedrijfsleven en onafhankelijke experts (bijvoorbeeld TNO). Behalve de stad is ook de regio nadrukkelijk betrokken (naburige gemeenten, provincie Noord-Brabant). Momenteel werkt de regio hard aan de ontwikkeling van een Bereikbaarheidsakkoord. De fiets zal ook daar een prominente rol in vervullen en een groot aantal maatregelen uit deze Agenda Fiets zullen ook in het Bereikbaarheidsakkoord gaan landen.



aan richtlijnen voor de aanleg van (fiets)infrastructuur. Dit zijn in het algemeen landelijke richtlijnen, maar ze worden waar nodig op de Eindhovense situatie toegespitst. We beschrijven deze in algemene zin in hoofdstuk 3 en komen er in de hoofdstukken met speerpunten waar nodig op terug.

1.4 Samenhang met ander beleid en externe organisaties

Het is niet realistisch om te verwachten dat de ambitie voor een hogere modal split voor de fiets kan worden behaald met alleen fietsbeleid. Hoewel alle maatregelen in deze Agenda Fiets het doel van een hogere modal split nastreven, kan deze Agenda niet op zichzelf worden afgerekend op het behalen van die ambitie. Daarvoor zijn ook het beleid ten aanzien van auto en OV van belang. Daarbij gaat het ook om het realiseren van doelstellingen op andere beleidsterreinen: openbare ruimte, duurzaamheid, klimaatbeleid, gezondheid, verkeersveiligheid en luchtkwaliteit, of eigenlijk het integrale beleid voor een gezonde, aantrekkelijke en economisch vitale stad. Een goede afstemming op en aansluiting met deze beleidsvelden is dan ook noodzakelijk.

Parallel aan de beleidsontwikkeling, zowel in Eindhoven op Weg als bij de totstandkoming van deze Agenda Fiets, gebeurt er ook al van alles bij onze externe fietspartners. De provincie Noord-Brabant en de regio Zuidoost-Brabant zetten in op een schaa sprong voor de fiets. De fiets wordt serieus genomen en heeft inmiddels in de mobiliteitsvisies en –plannen van veel gemeenten in de regio een zeer prominente plek gekregen. Met de samenwerking in Ons Brabant Fietst willen overheden, bedrijfsleven en belangorganisaties het fietsklimaat in Brabant flink verbeteren. De aanjaagfunctie ligt bij de provincie, de 5 grote Brabantse steden en de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer, verenigd in Brabantstad Fiets. De provincie voert verkenningen uit naar nieuwe snelfietsroutes die de stedelijke regio's in Brabant intern en extern met elkaar verbinden.

Ook zijn er de afgelopen jaren in Eindhoven fietsvoorzieningen gerealiseerd die er toe doen en die landelijke en soms zelfs wereldwijde aandacht krijgen. Voorbeelden hiervan zijn de Hovenring, de Slowlane, de ombouw van de Oirschotsedijk tot Groene Corridor, het Van Gogh-Roosegaarde fietspad, het fietsmonitoringssysteem met fietstotems en de uitrol van het eerste stedelijke fietsdeelsysteem van Nederland (Hopperpoint). De Agenda Fiets bouwt hierop voort.

1.5 Proces totstandkoming Agenda Fiets

Als startpunt van de discussie over deze Agenda Fiets stelden we ruim 20 mogelijke speerpunten voor waar in het fietsbeleid aandacht aan kan worden besteed. Deze mogelijke speerpunten gelden deels overal in Nederland, zoals 'Fiets-parkeren', 'Comfortabele routes' of 'Fietsstimulering'. Er zaten echter ook speerpunten bij die typerend zijn of kunnen worden voor Eindhoven: 'Deelfietsen', 'Kruisingen van fietsroutes met de ring', 'Innovaties/Eindhoven als Living Lab'. In een informele A-avond van de commissie Economie en Mobiliteit was er voor de politieke partijen en voor een scala aan externe partijen gelegenheid om een prioritering aan te brengen in deze voorgestelde mogelijke speerpunten.¹ De keuze van speerpunten is de basis geweest voor verdere uitwerking. Per speerpunt zijn knelpunten, wensen en kansen geïnventariseerd en geprioriteerd in verschillende werksessies met interne en externe (fiets)partners. De informatie die de gemeente de laatste jaren heeft ontvangen van de gebruikers uit de stad is hier nadrukkelijk bij betrokken. Het gaat om reacties, suggesties en verbetervoorstellen die zijn binnengekomen via diverse kanalen (klanten-contactcentrum, buiten beter App, inwoners-enquête, interviews van de fietsverbeteraar, meldpunt fietsersbond, gemeentelijk fiets-mailadres fiets@eindhoven.nl).

1.6 Gekozen speerpunten

Er zijn uiteindelijk zes speerpunten hoog geprioriteerd. Alle zes speerpunten sluiten sterk aan op maatschappelijke en ruimtelijke opgaven en uitdagingen waar we voor staan. De keuze voor de zes speerpunten is dan ook volstrekt logisch. Het gaat om de volgende speerpunten:

1. Fietsparkeren

Faciliteiten voor 'de stilstaande fiets'. Zowel meer kwantiteit (meer plek) als meer kwaliteit en meer service. Onder dit speerpunt valt ook een innovatief concept: het aanbieden van deelfietsen.

¹ Externe partijen op de bijeenkomst waren fietsersbond, Metropoolregio Eindhoven, Urban Wheelz Center (fietsbranche), Gemeente Helmond, Provincie Noord-Brabant, FOE (ondernemers), Bewonersvertegenwoordiger, EHV365 en OVO (ouderen). Uit de Raad waren SP, LPF, Ouderen Appèl, PvdA, VVD, D66 en GroenLinks aanwezig.

2. Snelfietsroutes

Eindhoven heeft in Eindhoven op Weg een uitgebreid netwerk van snelfietsroutes gedefinieerd. Er zijn ook al veel stappen gezet om delen hiervan te realiseren en te verbeteren. Het is en blijft een speerpunt om zowel samen met de regio als binnen de gemeentegrenzen hoogwaardige fietsroutes aan te leggen en bestaande routes te verbeteren.

3. Doorstroming

Gedurende het proces werden regelmatig concrete infrastructurele knelpunten genoemd. Vaak rond verkeerslichten, maar ook algemener. Het blijkt eigenlijk altijd te gaan om knelpunten met betrekking tot wachttijden en doorstroming van de fiets. In dit speerpunt komen deze knelpunten terug, voor zover ze niet al zijn behandeld bij het speerpunt 'snelfietsroutes'.

4. Innovatie (inclusief Smart Mobility, Living Lab)

Eindhoven geeft ruimte aan experimenten. De stad als 'levend laboratorium' om nieuwe concepten uit te proberen. Dit kan binnen alle aspecten van het fietsbeleid toegepast worden.

5. Fietsstimulering

Fietsstimulering is niet zomaar een poster opplakken met 'ga toch fietsen'. Er moet ook echt wat te vertellen zijn. Het gaat bijvoorbeeld om een koppeling van een communicatiemoment aan een concrete maatregel, zoals een nieuw stuk infrastructuur (speerpunt 1-3), en/of aan een doelgroep waarvan uit monitoring (speerpunt 6) blijkt dat er veel winst te halen is. Het gaat om maatregelen en onderzoeken die bijdragen aan het stimuleren van de fiets en die vaak een belangrijke communicatie-component hebben.

6. Monitoring en evaluatie

Ook dit speerpunt kan op alle andere speerpunten worden toegepast. Monitoring is nooit een doel op zich, maar verdient op dit moment wel een eigen plek in het beleid, onder andere vanwege de vele nieuwe technische mogelijkheden. Resultaten van monitoring kunnen leiden tot bijstelling van beleid of initiëren of bijstellen van fietsprojecten.

De eerste drie speerpunten betreffen concrete, meest infrastructurele maatregelen. De speerpunten 4, 5 en 6 liggen daar haaks op; ze komen idealiter in elk van de eerste drie speerpunten terug. Schematisch ziet dat er als volgt uit:

1. Fietsparkeren	4. Innovatie	5. Fietsstimulering	6. Monitoring en Evaluatie
2. Snelfietsroutes			
3. Doorstroming			

Het is een bewuste keuze om geen apart speerpunt 'Veiligheid' op te nemen. Enkele losse maatregelen ter bevordering van de veiligheid van fietsers vinden een plek binnen andere speerpunten. Bovenal is veiligheid een algemene randvoorwaarde voor alles wat er binnen alle speerpunten gebeurt. Veiligheid als speerpunt zou ten onrechte kunnen suggereren dat er een keuze is tussen Veiligheid en de andere speerpunten. De gemeente streeft juist bij alle maatregelen naar een optimale veiligheid van en voor de fietser.

Bij al deze speerpunten horen activiteiten en maatregelen. Deze variëren van algemeen tot heel specifiek en van klein tot groot. De maatregelen zijn verzameld in werksessies met interne en externe fietspartners en op basis van feed back van gebruikers.

1.7 Uitwerking

In de volgende hoofdstukken lopen we de speerpunten één voor één langs en beschrijven we de bijbehorende maatregelen. We starten echter met twee algemene hoofdstukken. Hoofdstuk 2 beschrijft per speerpunt welke ambities uit Eindhoven op Weg en het fietsbeleid worden nagestreefd. In hoofdstuk 3 gaan we kort in op de normen en richtlijnen die we in Eindhoven gebruiken bij het uitvoeren van het fietsbeleid, welke processen daarbij spelen en hoe we kwaliteit van de uitvoering van fietsbeleid daar in borgen.

In de hoofdstukken 4 tot 10 geven we een beschrijving en overzicht van de geïnventari-

seerde maatregelen. We eindigen elk hoofdstuk met een overzicht van de maatregelen. We geven daarbij een prioritering aan binnen het betreffende speerpunt: een grove inschatting van de kosten en de effectiviteit. Deze prioritering is weer gemaakt in nauwe samenwerking met het interne en externe fietspartners.

De geprioriteerde overzichten zijn de uiteindelijke input voor het MIP. Elk jaar bij het samenstellen van het nieuwe MIP wordt er vanaf nu gekeken naar mogelijkheden om fietsprojecten als project toe te voegen én naar mogelijkheden om fietsprojecten te laten aanhaken bij geplande grotere ontwikkelingen. Steeds met de vraag in het achterhoofd wat de maatregel kan bijdragen aan een speerpunt en daarmee aan het uiteindelijke doel van het fietsbeleid: meer mensen op de fiets. Door de jaarlijkse toepassing is dit ook een adaptieve agenda. Er is de mogelijkheid om snel in te spelen op nieuwe ontwikkelingen. Dit sluit aan op de visie van Eindhoven op de rol van de overheid. Niet meer van 'bovenaf' bepalen wat er de komende X jaar gebeurt, maar in samenspraak faciliteren waar behoefte aan is. De Agenda Fiets kan ook makkelijk na een aantal jaar geactualiseerd worden. Belangrijk is om nog te melden dat er tussen de gekozen speerpunten geen prioritering plaatsvindt. Elk van de 6 is even belangrijk en samen dekken ze alle prioriteiten in het Eindhovense fietsbeleid voor de komende jaren af.

1.8 Financiën

Zoals aangegeven is aan iedere activiteit of maatregel een grove indicatie van kosten gekoppeld. Met het vaststellen van deze Agenda wordt echter geen budget gereserveerd en geen termijn vastgelegd waarbinnen de maatregelen moeten worden uitgevoerd.

Overigens zien we kansen om in de komende jaren budget beschikbaar te maken voor specifiek fietsbeleid. De fiets speelt ook een belangrijke rol in de bereikbaarheidsopgave van Zuidoost-Brabant. In dit kader zet Eindhoven in op het verkrijgen van financiering voor diverse projecten. Ook zijn er vanuit Europa, het Rijk en provincie diverse subsidieprogramma's waar gebruik van kan worden gemaakt om maatregelen te realiseren.

De Agenda Fiets is een product dat in nauwe samenwerking is ontwikkeld met externe (fiets) partners. Deze externe organisaties, zoals TU/e, hebben belangen, ambities en doelstellingen die aansluiten bij de onze. De realisatie van de maatregelen uit de Agenda Fiets is dan ook een gezamenlijke verantwoordelijkheid. Die verantwoordelijkheid uit zich ook in het bijdragen van kennis, ervaring, capaciteit en financiële middelen aan de realisatie van maatregelen.

1.9 Prioritering maatregelen

Bij het prioriteren van maatregelen spelen de volgende aspecten een rol:

Effectiviteit

Hoeveel draagt de maatregel bij aan het behalen van het doel van dit speerpunt en het doel van de Agenda Fiets als geheel (namelijk: een groei van het aandeel fiets in de modal split en een absolute toename van het aantal fietsers)? Dit is zelden of nooit exact meetbaar, maar gebaseerd op expert-oordeel van adviesbureau Ligtermoet en Partners en de fietsersbond.

Financiën

Simpel gezegd: Wat kost het? Dit aspect is echter veel ingewikkelder dan het lijkt. De eenmalige investering van bijvoorbeeld de aanleg van een fietsbrug kan heel hoog zijn, maar deze heeft wel voor tientallen jaren waarde. Andersom kan een simpele communicatiemaatregel heel goedkoop zijn, maar moet deze elk jaar herhaald worden. Ten slotte is het geen goede prioritering om steeds eerst de goedkoopste projecten te doen, omdat je dan nooit aan de duurdere projecten toekomt. Met al deze overwegingen is het aspect 'financiën' een belangrijk onderdeel van de prioritering.

Termijn

De Agenda Fiets is een adaptieve agenda. Maatregelen kunnen wijzigen en zelfs de speerpunten kunnen in de komende tien jaar veranderen. Toch hebben we bij de meeste maatregelen al wel een inschatting wat het meest waarschijnlijke moment is om ze uit te kunnen voeren. Aan de ene kant zijn er maatregelen die we snel willen uitvoeren, omdat ze direct voorkómen dat er dingen mis gaan. Van andere maatregelen

weten we nu al dat ze onmogelijk direct zijn uit te voeren; hooguit kan er planvorming gestart worden. Daarbij is er nog een categorie 'continu'. Dit zijn maatregelen die op elk moment in de komende tien jaar kunnen worden uitgevoerd, maar steeds als reactie op een andere gebeurtenis. Bijvoorbeeld: 'Bij herprofilering van een straat autoparkeerplekken omzetten in fietsparkeren'.

Prioriteit (inclusief 'haalbaarheid')

De uiteindelijke prioriteit die we aangeven is een resultante van bovenstaande aspecten. Daarbij speelt ook 'haalbaarheid' nog een rol: 'Haalbaarheid' zit deels in de bovenstaande aspecten (een effectieve, goedkope maatregel is sneller haalbaar dan een dure) maar is ook afhankelijk van specifieke omstandigheden en draagvlak onder direct betrokkenen. We hebben er dan ook geen aparte kolom voor opgenomen. Toch speelt het aspect ook op de achtergrond mee.

Met al deze input bepalen we uiteindelijk de prioriteit. Er is echter geen formule te verzinnen die op voorhand alle maatregelen prioriteert, louter op basis van de genoemde criteria. We hebben de prioriteit bepaald in een discussiesessie met de betrokken interne en externe (fiets)partners.

2.

AMBITIES

We onderscheiden zes speerpunten. Met deze speerpunten hebben we de ambitie om meer mensen op de fiets te krijgen. De speerpunten zijn verzameld in sessies met Gemeenteraadsleden en het netwerk fiets. Ook andere beleidsterreinen en andere overheden zijn betrokken bij de samenstelling van deze Agenda. In dit hoofdstuk beschrijven we voor elk van de speerpunten de beoogde ambities.

2.1 Speerpunt Fietsparkeren

Eenzijds moet de **capaciteit** van de fietsparkeervoorzieningen op orde zijn. In het centrumgebied en in de stationsomgeving van Eindhoven zijn structurele capaciteitstekorten, maar ook op meer decentrale publiekstrekkende locaties komen regelmatig tekorten voor (bv. Strijp-S). Daarnaast is er soms ook sprake van een fietsparkeertekort op (semi)-private grond (bijvoorbeeld bij kantoren, bioscopen, appartementencomplexen, scholen). Hoewel dit geen primaire verantwoordelijkheid is van de gemeente, leidt een fietsparkeertekort op private grond soms wel tot overlast in de openbare ruimte.



Hoogwaardige fietsenstalling 18-Septemberplein

Verder is de **kwaliteit** van de fietsparkeervoorzieningen van belang. De voorzieningen moeten de huidige generatie van fietsen faciliteren en ook anticiperen op toekomstige generaties van fietsen. Dat betekent bijvoorbeeld een grotere hart-op-hart-afstand in de rekken, waardoor meer ruimte ontstaat voor bredere fietsen en fietsen met kratjes.

Tenslotte is het **serviceniveau** van het fietsparkeren van belang. Het gaat hierbij bijvoorbeeld om real time informatie aan de gebruiker over vrije plekken en bezettingsgraad. Ook wordt ingezet op moderne toegangscontrolesystemen in de bewaakte en beheerde stallingen. Deze systemen voorkomen fietsdiefstal en maken het mogelijk om een betalingssysteem (na 24 uur gratis stallen) te introduceren. Systemen die de bezetting van de rekken detecteren geven real time informatie aan beheerders over stallingsduur, waardoor het opsporen van weesfietsen aanzienlijk wordt vereenvoudigd.

Fietsparkeren heeft een geografische component. Zowel in de problemen als in de ambities zijn vier gebieden te onderscheiden: Binnenstad, Station, Strijp-S en Overig ((H)OV-knooppunten, Philips-stadion, etc.). Strijp-S wordt onderscheiden als apart gebied, omdat het een heel eigen karakter heeft en veel (grote) evenementen host.

Binnenstad

Fietsparkeren in de binnenstad sluit uiteraard aan op de algemene ambitie uit Eindhoven op Weg voor de binnenstad: het creëren van “een aantrekkelijk, levendig en gezond centrum”. We vertaalden dat eerder naar ‘bereikbaarheid’ op de fiets; je moet er kunnen komen (zie daarvoor de andere speerpunten) én je moet er je fiets dan ook kwijt kunnen. Ook in Eindhoven op Weg staat expliciet genoemd voor de

binnenstad: 'Voldoende en ruimtelijk goed ingepast fietsparkeren'.

Uiteraard is er in een aantrekkelijk centrum ruimte voor fietsen, maar 'ruimtelijk goed ingepast' betekent ook dat fietsen niet zomaar overal kunnen en mogen staan; in elk geval dat het geen 'zooitje' moet worden. Wat 'voldoende' is qua capaciteit weten we uit het periodiek terugkerende fietsparkeeronderzoek. De ambitie is om te voldoen aan de piekvraag op elke locatie.

Station

Het NS-station staat in dit verband niet apart genoemd in Eindhoven op Weg. Voor fietsparkeren is het echter wel een aparte plek. De ambities zijn hetzelfde als in de binnenstad: voldoende en ruimtelijk goed ingepast fietsparkeren, met een passende mix van gratis en betaald en bewaakt en onbewaakt.

Overig

De fietsparkeerproblematiek is vooral een binnenstadszaak. Toch zijn er ook daarbuiten locaties waar fietsparkeren een thema is. Het PSV-stadion is expliciet genoemd, maar ook multimodale knooppunten, P+R-locaties, sportvoorzieningen, scholen en wijkwinkelcentra zijn belangrijke locaties. Vanuit de ambitie van Eindhoven op Weg is het verder logisch om ook de historische radialen te benoemen. Als levensader van de stadsdelen zijn de daaraan gelegen winkels en voorzieningen ook een fietsbestemming op zichzelf waar je de fiets goed kwijt moet kunnen.

2.2 Speerpunt Snelfietsroutes

De ambitie is simpel: realisatie van een netwerk van hoogwaardige lokale en regionale snelfietsroutes die de belangrijkste herkomsten met de belangrijkste (tussen)bestemmingen met elkaar verbinden. Belangrijke tussenbestemmingen zijn bijvoorbeeld HOV-haltes, waar snelfietsroutes de functie van "feeder" hebben.

Omdat snelfietsroutes van het centrum tot in de regio lopen, dragen ze feitelijk bij aan alle algemene ambities van Eindhoven op Weg:

- een aantrekkelijk, levendig en gezond centrum,
- historische radialen ontlasten, moderne radialen intensiveren
- verbinding van de stad met (inter)nationale netwerken

Snelfietsroutes zijn de laatste jaren in Nederland (en daarbuiten) een belangrijke toevoeging aan het fietsbeleid geworden. Het gaat om doorgaande routes van hoge kwaliteit. Typisch verbinden deze routes verschillende steden of grotere dorpen met elkaar, maar ook binnen de stad hebben ze veel waarde, omdat het daar nu eenmaal drukker is en verbeteringen dus meer potentiële fietsers beïnvloeden.

De snelfietsroutes zijn het 'hoogste' niveau binnen het vastgestelde hoofdnet van fietsroutes in Eindhoven. Voor het netwerk als geheel gelden vijf hoofdeisen. Het netwerk is:

- **Direct:** grote omrij-afstanden worden vermeden door bijvoorbeeld de aanleg van nieuwe infrastructuur.
- **Snel:** de fietser moet een hoge gemiddelde snelheid kunnen halen. Dit wordt het effectiefst beïnvloed door het beperken van het aantal en de duur van gedwongen stops bij verkeerslichten en voorrangskruispunten.
- **Aantrekkelijk:** de fietsroutes die deel uitmaken van het fietsnetwerk liggen in een aantrekkelijke omgeving die uitnodigt tot fietsen.
- **Comfortabel:** dit betekent onder meer dat het wegdek vlak en breed is. Ook het onderhoud van fietsroutes is van belang, evenals de begaanbaarheid van fietsvoorzieningen tijdens winterse omstandigheden.
- **Veilig:** het gaat hierbij om verkeersveiligheid, het voorkómen van ongelukken, maar ook om sociale veiligheid, bijvoorbeeld door het zorgen voor voldoende verlichting en sociale controle.



Onlangs gerealiseerde snelfietsroute als onderdeel van de Slowlane

Een uitgekiend en kwalitatief hoogwaardig netwerk van oost-west gerichte snelfietsroutes in de regio zal de autodruk op congestiegevoelige corridors als de Kasteeltraverse/A270/Eisenhowerlaan/Ring/Kennedylaan verminderen en de leefbaarheid in de directe omgeving van deze corridors verbeteren.

2.3 Speerpunt Doorstroming

Doorstroming is een belangrijk speerpunt. Uit onderzoek blijkt het de doorstroming voor fietsverkeer in vooral stedelijk gebied van grote invloed is op het fietsgebruik. In Eindhoven zijn veel verkeerssituaties waar fietsers moeten wachten, zoals bij verkeerslichten of voorrangskruispunten. Niet alleen het wachten zelf wordt door fietsers als negatief ervaren, maar ook de zogenaamde 'stop and go's', het moeten afremmen, stoppen en vervolgens weer optrekken. Het wegnemen of verminderen van wachttijden voor fietsers zal automatisch leiden tot een hoger fietsgebruik. Dat kan bijvoorbeeld door het vervangen van voorrangskruispunten en verkeerslichten door rotondes (zoals onlangs bij de Airbornelaan/Mercuriuslaan), het ongelijkvloers maken van fietsoversteken (zoals de fietsonderdoorgang Ring/Fliegerstraat) of door aanpassingen aan de verkeersregelingen bij verkeerslichten (al dan niet in combinatie met innovatieve ITS-concepten).



Voorbeeld van verbetering van de doorstroming voor fietsverkeer, openbaar vervoer en autoverkeer, de Hovenring

2.4 Speerpunt Innovatie

Innovatie is geen doel op zich. Het staat ten dienste van de ambities op de andere speerpunten. Zoals innovatieve fietspaden, ICT-toepassingen op de fiets, in de stalling en in verkeerslichten, innovatieve dataverzameling etc. Innovaties zijn nodig om een schaa sprong te bereiken. Innovaties moeten komen vanuit marktpartijen. Aannemersbedrijven, fietsparkeerproducenten, lichtbedrijven, databedrijven, start ups, etc. vormen een ecosysteem van waaruit nieuwe concepten en toepassingen ontspruiten. Innovaties en toepassingen die aansluiten bij de gemeentelijke ambities en doelstellingen worden door de gemeente gestimuleerd en gefaciliteerd.

Welke innovaties we de komende tien jaar op gaan pakken, weten we nu nog niet precies. Wel vinden we innovaties die gericht zijn op "mobility as a service" heel belangrijk. Het gaat dan om het wegnemen van drempels voor reizigers en het vergemakkelijken van overstappen van de ene modaliteit op de andere (naadloos reizen). Innovaties die betrekking hebben op informatievoorziening, deelfietssystemen, doorstroming voor de fiets en voorkomen van fietsfiles leveren daar een bijdrage aan.

We vinden het ook belangrijk om betrokken te zijn bij onderzoekstrajecten naar fietsconcepten en fietsinnovaties van de toekomst. Die trajecten faciliteren we door kennis en ervaringen in te brengen en openbare ruimte beschikbaar te stellen voor het testen van nieuwe concepten. Zo zijn we bijvoorbeeld betrokken bij het SURF-project Smart Cycling Futures, waaraan een viertal universiteiten en overheden deelnemen. SURF is een wetenschappelijk onderzoeksprogramma en staat voor Smart Urban Regions of the Future.

Eindhoven is van oudsher een stad waar veel nieuwe fietsinnovaties ontstaan, zeker op het gebied van fietsparkeren. Dat past ook bij het DNA van Eindhoven. Daarom benoemen we innovatie als een apart speerpunt.



Voorbeeld van innovatie, de BikeScout. Fietzers worden gedetecteerd met radartechniek en automobilisten worden via LED-verlichting geattendeerd op overstekende fietsers

2.5 Speerpunt Fietsstimulering

Goede infrastructuur voor de rijdende en stilstaande fiets vormt een noodzakelijke voorwaarde voor fietsgebruik. Communicatie is een belangrijk instrument om te zorgen dat deze voorzieningen ook door zo veel mogelijk mensen worden benut. Eindhoven maakt dan ook een speerpunt van fietsstimulering. Niet door algemene boodschappen de wereld in te zenden; posters met “Ga toch fietsen” hebben weinig zin. Wél doet Eindhoven dit door doelgroepgerichte fietsstimuleringsacties uit te voeren, gekoppeld aan gerealiseerde verbeteringen in de infrastructuur, voorzieningen en service voor fietsers.



Voorbeeld van communicatie naar de gebruiker. Fietsverbeterborden geven aan waar de gemeente interventies heeft gepleegd om de situatie fietsvriendelijker te maken

Er is bij dit speerpunt ook een sterke relatie met monitoring; de gegevens zijn nodig om te kunnen bepalen waar gerichte communicatie nuttig en kansrijk is.

2.6 Speerpunt Monitoring en Evaluatie

In Eindhoven op Weg is ‘Monitoring en Evaluatie’ een onderdeel van het hoofdstuk ‘Organiseren’. Dat geeft al aan dat dit speerpunt deel uitmaakt van alle andere. Toch is dit ook nadrukkelijk een speerpunt op zichzelf.

Belangrijk is dat Eindhoven structureel zicht heeft op de realisatie van de fietsambities (modal split, aantallen fietsers, fietsparkeerdruk op diverse plekken, wachttijden bij verkeerslichten) maar ook van specifieke maatregelen en keuzes weet hoe ze hebben uitgedaagd in de praktijk. In de prioritering lijkt dit speerpunt niet goed te scoren, immers, je krijgt niet meer mensen op de fiets door te tellen hoeveel fietsers er zijn. Maar we vinden Monitoring wel degelijk een belangrijk speerpunt: maatregelen kunnen alleen effectief worden uitgevoerd als we ook inzicht hebben in hun daadwerkelijke effecten. Ook bij het verantwoorden van (toekomstige) investeringen en als onderdeel van MKBA's is inzicht in rendement van fietsinvesteringen nodig en monitoring en evaluatie dus essentieel.

Dit speerpunt sluit als het ware de cirkel van beleid en evaluatie. Het heeft daarbij ook diverse links met innovatie: nieuwe systemen om data te verzamelen, het beschikbaar stellen van data aan andere partijen, etc.



Voorbeeld van fietsmonitoring

3.

KWALITEITS- UITGANGSPUNTEN EN PROCES

De Agenda Fiets geeft aan welke de speerpunten en maatregelen zijn die moeten worden uitgevoerd om de doelen van het Eindhovense fietsbeleid te realiseren. Er is echter ook behoefte aan een toetsingskader: het vastleggen van een aantal kwaliteitsuitgangspunten voor fietsvoorzieningen.

3.1 CROW-richtlijnen

Voor alle infrastructurele maatregelen geldt dat ze worden uitgevoerd volgens de landelijke CROW-richtlijnen. Het CROW heeft in diverse publicaties beschreven hoe (fiets)infrastructuur er in Nederland uit zou moeten zien. Dit zijn richtlijnen die zoveel mogelijk moeten worden gerespecteerd en waarvan alleen met goede reden en motivatie van kan worden afgeweken.

Het is niet de intentie om in dit document exacte richtlijnen vast te leggen voor wat er de komende jaren in Eindhoven gaat gebeuren met betrekking tot fietsinfrastructuur. Daarvoor zijn een paar redenen:

- CROW-richtlijnen worden regelmatig geüpdatet. Er wordt momenteel bijvoorbeeld gewerkt aan een nieuwe versie van de Ontwerpwijzer Fietsverkeer. Als we nu de huidige inzichten zouden vastleggen, zou het aanpassen van de richtlijnen ook steeds moeten leiden tot een aanpassing van de Agenda Fiets.
- In het verlengde hiervan zijn de CROW-richtlijnen niet allemaal consistent. Richtlijnen die in een ouder document staan, worden soms weersproken door richtlijnen uit een andere, nieuwere publicatie.

- CROW-richtlijnen worden vastgelegd met soms behoorlijk grote marges tussen 'ideaal' en 'minimaal'. Het opschrijven van een minimummaat leidt er echter vaak toe dat die minimummaat de facto de norm wordt, terwijl het voorschrijven van het ideaal niet altijd realistisch is.
- Het letterlijk volgen van richtlijnen is in veel gevallen aantoonbaar onmogelijk. De optelling van de benodigde (minimale) breedtes voor alle onderdelen van een dwarsprofiel is dan groter dan de beschikbare breedte op een weg. In zulke gevallen is het noodzakelijk dat de ontwerper maatwerk kan toepassen en daarbij naar eigen inzicht gemotiveerd kan afwijken van één of meer richtlijnen.

3.2 Toepassing in Eindhoven

Vanwege bovenstaande redenen leggen we in dit document geen enkele manier van inrichten volledig vast. Wat we in dit document wél doen, is een aantal kwaliteitsuitgangspunten vastleggen:

1) Bij de inrichting van wegen inclusief fietsvoorzieningen moet zo veel mogelijk worden voldaan aan de richtlijnen die zijn vastgelegd in de meest recente versie van de verschillende relevante CROW-handboeken. Daaronder vallen in elk geval:

- Basiskennmerken Wegontwerp (en kruisingen)
- Ontwerpwijzer Fietsverkeer
- ASVV
- Leidraad Fietsparkeren
- Fietsberaad-publicatie 6: Fietsstraten in hoofd fietsroutes
- Inspiratieboek snelle fietsroutes
- Fietsberaad-publicatie 19: Enkelvoudige ongevallen

Toepassing van dit uitgangspunt betekent allereerst dat de consequenties van de categorisering die is vastgelegd in het wegencategoriseringsplan van Eindhoven op Weg moeten worden uitgevoerd. Dit is niet direct een fietsmaatregel, maar wel een maatregel die van essentieel belang is om een goed fietsnetwerk te creëren. Het betekent dat verkeer met grote snelheidsverschillen fysiek van elkaar gescheiden wordt.

2) Wanneer niet voldaan wordt aan de richtlijnen, moet de afwijking gemotiveerd worden door de ontwerper. Mogelijke redenen voor afwijking zijn een gebrek aan fysieke ruimte of een conflict met beschikbare voetgangersruimte. De projectleider bepaalt uiteindelijk of van de richtlijn kan worden afgeweken.

3) De veiligheid van fietsers moet maximaal geborgd zijn. Hierbij moet ook rekening gehouden worden met het risico op enkelvoudige ongevallen. Zo moet zeer terughoudend worden omgegaan met het toepassen van obstakels als paaltjes in fietspaden. Hier geldt het 'nee-tenzij-principe'.

4) De ontwerpsnelheid van fietsinfrastructuur en zeker van snelfietsroutes is 30 km/uur. Echter, bij (snel)fietsroutes accepteren we dicht bij het centrum waar nodig een lagere ontwerpsnelheid. Bij snelfietsroutes denkt men vaak aan verbindingen tussen steden, maar de verbinding binnen een stad is minstens zo belangrijk. De richtlijnen houden niet altijd voldoende rekening met de beperkingen die daar gelden. We hechten wel aan het doorlopen van de snelfietsroutes door de stad. Daarom passen we de richtlijn op dit punt aan.

5) Om Eindhoven echt fietsvriendelijker te maken, zijn de richtlijnen m.b.t. detaillering van de infrastructuur misschien wel het allerbelangrijkst. De aansluiting van een drempel-element op de rest van de weg, de uitvoering van een boogstraat, een oprit, de inleiding van een paaltje, de plek van een verkeersheuvel, etc. Juist voor deze aspecten moet in het ontwerp én in de uitvoering bijzondere aandacht zijn. De inrichting van nieuwe vormen van fietsinfrastructuur wordt in Nederland regelmatig geëvalueerd. Deze evaluaties vinden uiteindelijk hun weg naar de CROW-richtlijnen.

6) Met 'uitgaan van de CROW-richtlijn' bedoelen we de ideale maatvoering, niet de minimale.

Maar we kunnen en willen niet altijd dogmatisch aan de richtlijn vasthouden; wanneer we ergens een vrijliggend fietspad willen aanleggen waarvan de richtlijn aangeeft zegt dat het 2,50 meter breed moet zijn en er is 2,20 meter ruimte beschikbaar, dan zien we niet af van het hele fietspad maar passen we maatwerk toe.

7) Bij nieuwe gebiedsontwikkeling wordt de fiets in een vroeg stadium betrokken bij de integrale planvorming. Dit is in het recente verleden niet goed gegaan bij Strijp-S en bij Flight Forum/Park Forum. De fietsroutes worden achteraf toegevoegd en missen logica. Vanaf nu voorkomen we dit.

3.3 Afspraken borgen in proces

Er zijn verschillende manieren om te zorgen dat de afspraken uit deze Agenda Fiets worden uitgevoerd. De algemene afspraken uit paragraaf 3.2 worden geborgd doordat het Centrale Verkeersoverleg (CVO) erop toeziet dat ze worden nageleefd.

Ook kleinere infrastructurele werken zijn van belang, zoals de aanpak van paaltjes, van bochtjes, van opritten e.d. Meestal is de gemeente Eindhoven als wegbeheerder hiervoor verantwoordelijk, maar het komt ook regelmatig voor dat private partijen als ontwikkelaars of woningbouwcoöperaties openbare ruimte inrichten. Het is van belang om concrete ontwerpuitgangspunten, zoals verankerd in de standaarddetails, goed op het netvlies te krijgen van de relevante gemeentelijke afdelingen, maar ook van externe organisaties. Dit proces wordt met het vaststellen van de Agenda Fiets in gang gezet.

De afspraken uit deze Agenda worden tevens gemonitord door de fietsersbond. Zij krijgt in principe alle plannen in een vroeg stadium te zien. De fietsersbond kan ambtelijk aan de bel trekken, maar eventueel ook de politiek attenderen op ontwikkelingen in strijd met het beleid. De afspraak is dat een vertegenwoordiging van de fietsersbond elk kwartaal wordt bijgepraat door de gemeente over lopende projecten en ontwikkelingen, zodat tijdig kan worden gesignaleerd of er kansen of bedreigingen zijn met betrekking tot de speerpunten uit de

Agenda Fiets. Vooral het voorkomen van negatieve ontwikkelingen is hierbij belangrijk.

Deze Agenda Fiets is tot stand gekomen in nauwe samenwerking met veel (externe) partners. De connecties die zijn aangehaald of nieuw gelegd in dit proces, willen we blijven gebruiken. We streven ernaar dat voor de maatregelen waarbij dat mogelijk is, ook externe partijen zoveel mogelijk bijdragen. Dat kan eventueel door bijdragen in capaciteit en financiële middelen, maar vooral ook door kennisdeling en samenwerking. Om deze ambitie waar te kunnen maken is het van belang dat alle partners regelmatig met elkaar in contact komen. De gemeente heeft hierbij een regisserende en faciliterende rol.

4.

SPEERPUNTEN EN PRIORITERING MAATREGELN

Na de verschillende inventarisatierondes hebben we een lijst met specifieke maatregelen opgesteld, aanvullend op de algemene afspraken. Van al deze maatregelen hebben we de kosten en de effectiviteit ingeschat in respectievelijk 4 en 3 categorieën. Effectiviteit is daarbij gedefinieerd als bijdrage aan de fietsambities (verhoging aandeel fiets in de modal split en stijging van het aantal fietsritten).

Dat levert automatisch een eerste prioritering op: enerzijds de goedkope en effectieve maatregelen die bovenaan komen en anderzijds de relatief dure en minder effectieve maatregelen onderaan. De grootste categorie zit daar tussenin. Over voornamelijk die maatregelen hebben we nog een workshop georganiseerd. Daarin zijn ze besproken en is er genoteerd welke afweging er bij elke maatregel hoort. Het doel was om alle maatregelen een hoge óf een lage prioriteit te geven.

Een aantal maatregelen heeft een lage prioriteit in deze Agenda, terwijl we ze wél belangrijk vinden. Dat is vaak omdat het geen pure fietsmaatregel betreft. Dat neemt niet weg dat, zoals eerder aangegeven, juist deze integrale maatregelen van groot belang kunnen zijn. Het meest duidelijke voorbeeld is het algemene knelpunt 'kruispunten met de Ring'. Als deze verbeterd worden door ze ongelijkvloers te maken, heeft dat ook grote positieve effecten op de doorstroming van het autoverkeer.

Algemeen is er voor diverse keuzes behoefte aan nader onderzoek, maar verwachten we ook dat dat nader onderzoek eenduidig uitsluitsel kan geven wat er (eerst) gedaan moet worden. Bepalen welke snelfietsroutes het eerst gerealiseerd dient te worden, kan bijvoorbeeld met de fietspotentiescan, een analysetool ontwikkeld door de NHTV die het mogelijk maakt om de potentie van (nieuwe) snelfietsroutes snel en eenvoudig inzichtelijk te maken.

In de volgende hoofdstukken worden de speerpunten verder uitgewerkt in activiteiten en maatregelen.

5.

SPEERPUNT FIETS- PARKEREN

Fietsparkeren is overal in Nederland een essentieel onderdeel van fietsbeleid. Vervelend is dat het vooral een ‘dissatisfier’ is. Als het goed geregeld is, lijkt het vanzelfsprekend maar gaan mensen er niet méér om fietsen. Als het echter slecht geregeld is (hoog diefstalrisico, veel tijd kwijt met stallen, etc.), is dat een belangrijke reden om een andere modaliteit te kiezen. Goede fietsparkeervoorzieningen zijn dan ook randvoorwaardelijk voor een verdere groei van het fietsgebruik.

Voor dit speerpunt zijn de resultaten van het groot-schalige fietsparkeeronderzoek van september 2015 van belang. Concrete knelpunten en maatregelen in deze Agenda Fiets zijn gebaseerd op dit onderzoek.

Zoals aangegeven in paragraaf 2.1 is een belangrijke ambitie om voldoende fietsparkeercapaciteit te hebben op de (reguliere) piekmomenten in de hele stad. We zetten niet in op nieuwe elektronische fietsenrekken, tenzij gekoppeld aan het deelfietsensysteem Hopperpoint.

5.1 Beschrijving maatregelen

De maatregelen vallen uiteen in drie categorieën:

- capaciteit uitbreiden
- kwaliteit verbeteren
- (extra) service bieden

Het gaat dan om diverse nieuwe stallingen/rekken, verbeteringen, inrichting van bestaande stallingen, maar ook ondersteunende maatregelen tegen diefstal. Onder service valt ook het aanbieden van deelfietsen. Dit is tegelijk een invulling van het speerpunt ‘innovatie’; door het aanbieden van een deelfietssysteem op de juiste plek kan die plek op termijn mogelijk met minder gewone fietsenrekken volstaan worden.

5.2 Maatregelenoverzicht

Op de volgende pagina is een overzicht van maatregelen opgenomen, voorzien van een effectiviteits-score, een kostenindicatie en prioriteit. Voor een aantal maatregelen zijn de kosten al gedekt.

Legenda

+++	Zeer effectief
++	Bovengemiddeld effectief
+	Effectief
	sterk innovatief karakter

Speerpunt fietsparkeren

Maatregel	Nr. op kaart of in tabel	Effectiviteit	Kosten	Prioriteit
Capaciteit				
Beheerde/bewaakte centrumstalling bij het Fens-terrein realiseren	1	+++	€ 1.000.000	hoog
Voormalige locaties van elektronisch fietsparkeersysteem voorzien van fietsparkeervoorzieningen (ca. 480 plaatsen)	2	+++	gedekt	hoog
Extra fietsparkeercapaciteit in de directe omgeving van de Bijenkorf	3	++	€ 0-50.000	hoog
Extra fietsparkeercapaciteit in de Kerkstraat en omgeving	4	++	€ 0-50.000	hoog
Extra fietsparkeercapaciteit bij de Witte Dame/Lichtstraat	5	++	€ 0-50.000	hoog
Uitbreiden fietsparkeercapaciteit bij Neckerspoel, tot de bouw van de multilaags fietsparkeervoorziening	6	++	€ 5.000	hoog
Optimaliseren fietsparkeren Stratumseind	7	++	€ 0-50.000	hoog
Uitbreiden en optimaliseren fietsparkeren Winkelcentrum Woensel XL	8	+	€ 20.000	hoog
Multilaags fietsparkeervoorziening met ca. 4.000 fietsparkeerplaatsen realiseren bij Neckerspoel	9	+++	gedekt	hoog
Ondergrondse fietsparkeervoorziening realiseren onder het Stationsplein	10	+++	€ 7.000.000	hoog
Onderzoek mogelijkheden fietsparkeren in parkeergarages uitvoeren	11	+	€ 0-50.000	laag
In straten met een fietsparkeertekort enkele autoparkeerplaatsen opofferen ten gunste van fietsparkeren (conform Tramstraat)	12	+	€ 50.000	laag
Kwaliteit				
Vervangen fietsparkeersysteem stalling Heuvelgalerie	13	++	€ 100.000	hoog
Iedere 3 jaar een grootschalig fietsparkeeronderzoek in de binnenstad en in de stationsomgeving uitvoeren	14	+	€ 40.000	hoog
Goede fietsparkeervoorzieningen bij drukke overstaphaltes van HOV (eventueel ook deelfietsensysteem) realiseren	15	++	€ 50.000-250.000	hoog
Fietsparkeernormen opnemen in nota parkeernormen en bestemmingsplannen	16	+++	nihiel	hoog
Service				
Fietsdetectiesysteem in de nieuwe multilaags fietsparkeervoorziening en in de stalling 18-Septemberplein aanbrengen	17	++	€ 200.000	hoog
Streven naar regime eerste 24 uur gratis in de beheerde en bewaakte stallingen	18	+++	€ 50.000-250.000	hoog
Fietsdepot inrichten en werkwijze professionaliseren	19	+	€ 50.000-250.000	hoog
Antidiefstal campagnes ontwikkelen inclusief handhaving, gekoppeld aan het project AFZ (Auto-inbraak, Fietsdiefstal, Zakkenrollerij)	20	++	€ 0-50.000	hoog
Communicatie over handhaving hinderlijk en fout geparkeerde fietsen verbeteren	21	++	€ 0-50.000	hoog
Aanbrengen laadvoorzieningen voor elektrische fietsen in de beheerde en bewaakte stallingen	22	+	€ 50.000-250.000	hoog
Stimuleren en faciliteren van Hopperpoints (deelfietsensysteem), adoptie van een hopperpoint bij het stadhuis en/of nre-gebouw	23	++	€ 50.000-250.000	hoog
Aanstellen van een fietsparkeercoach (op roulatiebasis 18-Septemberplein, Markt, Kerkstraat)	24	+++	€ 0-50.000	hoog
Stimuleren en faciliteren van pilots en experimenten met antidiefstalconcepten en -innovaties.	25	+	€ 0-50.000	hoog
Verwijderen van hinderlijk en/of fout geparkeerde fietsen op hotspots in de binnenstad	26	+	€ 50.000-250.000	laag
Toegankelijkheid en vindbaarheid van de fietsenstalling Heuvel verbeteren	27	+	€ 0-50.000	laag
Fietsparkeren bij PSV-stadion verbeteren voor bezoekers en ondernemers	28	+	€ 50.000	laag
Modern toegangscontrolesysteem in de nieuwe multilaags fietsparkeervoorziening en in de stalling 18 Septemberplein realiseren	29	++	€ 300.000	laag
Stalling Kennedy Business Center anders beheren (bv. geschikt maken voor langparkeren in de zomervakantie voor studenten)	30	+	€ 50.000-250.000	laag
Deel van de weesfietsen ter beschikking stellen aan maatschappelijke organisaties als GGZE/Novadic	31	+	€ 0-50.000	laag

6.

SPEERPUNT SNELFIETS- ROUTES

6.1 Beschrijving maatregelen

Bij dit speerpunt gaat het vooral om het verbeteren van bestaande fietsroutes en die op het niveau van een snelfietsroute te brengen. Immers, er zijn in Eindhoven al heel veel fietsvoorzieningen. In enkele gevallen gaat het om volledig nieuwe snelfietsroutes. Snelfietsroutes kenmerken zich vooral door snelheid (brede fietspaden, in principe in de voorrang en daar waar dat niet kan kleine wachttijden, ruime boogstralen, directe verbindingen, in principe geen obstakels) en comfort (vlakke asfaltverharding, weinig tot geen hoogteverschillen, zoveel mogelijk ontvlochten van het autonetwerk).

Maatregelen om bestaande fietsinfrastructuur op het niveau te brengen van een snelfietsroute variëren van kleinschalig (ergens de belijning of boogstralen aanpassen) tot grootschalig (de bouw van een nieuwe brug of tunnel).

Het gaat in deze Agenda Fiets niet om het aangeven van al die specifieke maatregelen die nodig zijn om aan het gewenste kwaliteitsniveau van snelfietsroute te voldoen, maar om het netwerk van de snelfietsroutes. Per route zal een aanvullende analyse nodig zijn van specifieke maatregelen.

Van alle snelfietsroutes is een grove inschatting gemaakt van de kosten. Bij de snelfietsroutes is dit gedaan met de volgende kentallen:

- Aanleg van een nieuwe snelfietsroute kost grofweg € 600.000,- per kilometer.
- Als er al veel infrastructuur ligt, zijn de kosten om daar een snelfietsroute van te maken grofweg € 300.000,- per kilometer.
- Een nieuw kunstwerk (brug/tunnel) kost globaal € 5.000.000,-.

Voor deze Agenda Fiets is het onderscheid tussen delen van routes binnen en buiten de gemeentegrens van belang. Binnen de gemeentegrens zet Eindhoven zich in om de routes te realiseren. Daarbuiten spant Eindhoven zich in om samen met de andere betrokken partijen de routes te realiseren. Binnen de regio Zuidoost Brabant is de organisatorische kracht van Eindhoven een belangrijke stimulans voor het realiseren van snelfietsroutes.

In de trajecten van de opgenomen snelfietsroutes zitten veel stukken dubbel, omdat de routes meer binnen de stad overlappen. Diverse routes gebruiken bijvoorbeeld de Binnenring. Toch nemen we ze allemaal apart op omdat het gaat om de routes van begin tot eind.

6.2 Maatregelenoverzicht

1. Aanleg nieuwe snelfietsroutes

Door de regio is een aantal (nieuwe) kansrijke fietsrelaties in beeld gebracht, die grotendeels aansluiten op de snelfietsroutes uit Eindhoven op Weg. Een aantal van deze relaties is doorgerekend met de Fietspotentiescan (een instrument binnen de tool BikePrint van de NHTV). De Fietspotentiescan analyseert de omvang van de herkomsten en bestemmingen in Brabant op fietsbare afstanden, want dat geeft aan of er grote aantallen potentiële fietsers zijn. De scan geeft inzicht in de latente vraag naar fietsverbindingen.

2. Verbetering Regionaal fietspadennet

De focus ligt weliswaar op de realisatie van regionale en lokale snelfietsroutes, maar ook de realisatie van het regionale fietsnetwerk is belangrijk. Het gaat immers om de “feeders” van het snelfietsroutenetwerk. Het betreft de

aanleg van de laatste 10 % van het regionale fietspadennet in Zuidoost-Brabant en de kwaliteitsverbetering daarvan. Vooral de verbindingen met de centra en van en naar bijvoorbeeld stations en economische hotspots dienen verbeterd te worden.

Speerpunt snelfietsroutes

Maatregel	Nr. op kaart of in tabel	Effectiviteit	Kosten	Prioriteit
Analyse van alle obstakels (paaltjes e.d.) in de regionale en lokale snelfietsroutes en primaire fietsroutes en aanpak top 10	32	++	€ 0-50.000	hoog
Inrichtingseisen aan de fietsnetwerken (snelfietsroutes en primaire routes) conform meest recente landelijke richtlijnen	33	+++	€ 0-50.000	hoog
Snelfietsroute Eindhoven - Helmond (deel in Eindhoven)	34	+++	gedekt	hoog
Afmaken snelfietsroute Eindhoven - Helmond (station NS tot aan Loostraat)	35	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute centrum - Veldhoven-Noord/Flight Forum (deel in Eindhoven)	36	+	€ 250.000-1.000.000	hoog
Snelfietsroute Groene Corridor (Oirschotsedijk - Eindhovens Kanaal, deel in Eindhoven)	37	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute Best - Geldrop (deel in Eindhoven)	38	++	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute Veldhoven-Zuid - Eindhoven - Nuenen (deel in Eindhoven)	39	++	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute binnenring inclusief asfalteren fietspaden bij Neckerspoel/Beursgebouw	40	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute onderdeel TU/e - Amazonenlaan incl. fietsproof voetgangerstunnel	41	++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Snelfietsroute Centrum - Ekkersrijt (deel in Eindhoven)	42	++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Snelfietsroute Eindhoven - Nuenen - Gerwen - Lieshout - Gemert (deel in Eindhoven)	43	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute (Eersel) - Veldhoven De Run - Eindhoven-Zuid - Geldrop (deel in Eindhoven)	44	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Afmaken Slowlane (deel in Eindhoven)	45	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute Eindhoven - Best - Boxtel - Vught - Den Bosch (deel in Eindhoven)	46	++	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute Eindhoven - Oirschot - Tilburg (deel in Eindhoven)	47	+	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute Eindhoven - Maarheeze (deel in Eindhoven)	48	+	> 1 miljoen euro	hoog
Snelfietsroute Eindhoven - Aalst - Valkenswaard (deel in Eindhoven)	49	+++	> 1 miljoen euro	hoog

Legenda

+++	Zeer effectief
++	Bovengemiddeld effectief
+	Effectief
	sterk innovatief karakter

7.

SPEERPUNT DOOR- STROMING

7.1 Beschrijving Maatregelen

Uit diverse onderzoeken blijkt dat mensen bereid zijn om vaker en verder te fietsen als ze beter kunnen doorfietsen. Zogenaamde “stop-en-go’s” als gevolg van voorrang verlenen en oponthoud bij verkeerslichten zijn letterlijk en figuurlijk een grote hindernis voor (potentiële) fietsers. Dat beeld wordt bevestigd door een grootschalig onderzoek van de fietsersbond naar alle verkeerslichten op het regionale fietsnetwerk en recent door het onderzoek in de Nationale Fietstelweek (september 2015). Om zoveel mogelijk fietsers op de meest belangrijke fietsrelaties te faciliteren moet de focus liggen op doorstroming op de regionale en lokale snelfietsroutes. Maatregelen als het omdraaien van de voorrang ten gunste van de fiets (bijvoorbeeld bij de oversteek Dommelroute/Stationsweg) en het verkleinen van de wachttijden bij verkeerslichten zijn relatief eenvoudig en kosteneffectief. Bij conflictsituaties tussen het snelfietsroutenetwerk en het hoofdautonetwerk zijn soms echter ingrijpendere maatregelen nodig, zoals het vervangen van geregelde kruispunten door rotondes of het ongelijkvloers maken van fietsoversteken.

De kosten van de grootschalige ingrepen (rotondes en ongelijkvloerse kruisingen) zijn onderdeel van het maatregelenoverzicht van de snelfietsroutes (speerpunt 2). Aanvullend hierop willen we op 25 locaties in de regio (10 in de gemeente Eindhoven) de verkeerslichten fietsvriendelijker afstellen, al dan niet in combinatie met kleinschalige verkeers-technische aanpassingen. Een nadere analyse van het onderzoek van de fietsersbond en toetsing aan de huidige situatie is nodig om te bepalen op welke kruispunten de grootste winst te behalen is.

We streven ernaar om automobilisten op congestiegevoelige oost-west relaties in de regio extra te verleiden om de fiets te gebruiken door op de parallelle regionale en lokale snelfietsroutes in te zetten op kortere wachttijden voor fietsers. Hierbij zal ook gewerkt worden met de mogelijkheden die nieuwe technieken bieden, zoals detectie van fietsers met radar en smartphonetechnologie.

7.2 Maatregelenoverzicht

Speerpunt doorstroming				
Maatregel	Nr. op kaart of in tabel	Effectiviteit	Kosten	Prioriteit
Fiets- en voetgangersbrug Dorgelolaan (Station NS - TU/e) realiseren	50	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Fietsbrug Floraplein realiseren	51	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Fietstunnel Ring/Beemdstraat realiseren	52	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Onderzoek naar kruispunten en fietsoversteken op de regionale, lokale snelfietsroutes en primaire fietsroutes uitvoeren	53	+	€ 0-50.000	hoog
Verminderen van wachttijden door aanpassingen in de verkeerslichten en op fietsoversteken op 10 locaties	54	+++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Nieuwe (C-ITS) technieken toepassen om fietsers te faciliteren bij verkeerslichten	55	+++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Fietzers langs belangrijke verkeersaders mee laten liften met lange groenfases voor bus en auto (standaard op groen)	56	+++	€ 0-50.000	hoog
Ongelijkvloerse kruising Anthony Fokkerweg/Oirschotsedijk realiseren	57	+++	> 1 miljoen euro	hoog
Op ventwegen met een fietsfunctie heeft de fiets prioriteit en dat blijkt uit de inrichting	58	++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Standaarddetails en handboek openbare ruimte inventariseren en verbeteren voor het thema fietsinfrastructuur	59	+++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Vervangen van verkeerslichten door rotondes (2x)	60	++	€ 1.200.000	laag
Wachttijdvoorspellers aanbrengen op 10 locaties	61	+	€ 50.000-250.000	laag

Legenda

+++	Zeer effectief
++	Bovengemiddeld effectief
+	Effectief
	sterk innovatief karakter

8.

SPEERPUNT INNOVATIE

8.1 Beschrijving Maatregelen

Zuidoost-Brabant is een van de slimste regio's van de wereld en is het aan haar stand verplicht om ook voorop te willen lopen met slimme fietsinnovaties. Al decennia lang vinden veel fietsinnovaties hun oorsprong in de regio Eindhoven. Voorbeelden hiervan zijn de tulip (fietsenrek), semi-automatische fietsparkeersystemen, faunavriendelijke fietspadverlichting, Van Gogh-fietspad, fietstotems, etc.

Living lab

We willen particuliere initiatieven, ontwikkelingen en innovaties een kans geven. We stellen openbare ruimte beschikbaar voor pilots en experimenten en faciliteren deze. Een aansprekend voorbeeld is het deelfietssysteem Hopperpoints, het eerste stedelijke deelfietssysteem in Nederland. Het is in januari 2016 gelanceerd met het eerste station bij Van der Valk in Eindhoven. Verdere uitrol naar 10 locaties in Eindhoven en 10 locaties in Tilburg staat op de rol. Het systeem zal uitvoerig worden getest en geanalyseerd. Tegelijkertijd wordt gewerkt aan nieuwe innovaties binnen het systeem, zoals het e-bike proof maken van het systeem, nieuwe verdienmodellen door advertising en adoptie van stations door bedrijven en instellingen. Dit met het doel om een renderend systeem te ontwikkelen dat snel opgeschaald kan worden naar andere locaties in de regio. We koppelen elektronisch fietsparkeren aan het Hopperpoint-concept en zetten niet in op de doorontwikkeling van de bestaande elektronische fietsparkeersystemen.

De Bikescout van Heijmans is een andere innovatie die we op korte termijn in Eindhoven gaan inzetten bij de fietsoversteek van de rotonde Meerenakkerweg/Kasteellaan. (Brom)fietsers worden met een nieuwe radartechniek gedetecteerd en via ledjes in de weg worden automobilisten geattendeerd op overstekende fietsers.

Social design is inmiddels een gevestigd begrip, zeker in Eindhoven als echte design-hoofdstad van Nederland. Ook op het gebied van fietstoepassingen mogen we de komende jaren innovaties vanuit de social design-hoek verwachten. Welke dat zullen zijn zal de tijd leren. Eindhoven staat er open voor.

Samen met de partners van de Roadmap Licht wordt gezocht naar innovatieve concepten die te koppelen zijn aan het zogenaamde licht-grid, een netwerk van connected lichtmasten in een aantal Eindhovense gebieden. Ook hier zijn we kansen om fietstoepassingen te koppelen, bijvoorbeeld door gebruik te maken van dynamische verlichting of lichtmasten via sensoren het aantal fietsers te laten monitoren.

Vanwege het afwijkende karakter van dit speerpunt, hebben we hier geen nieuwe maatregelen voor opgenomen. We tonen hier wél de maatregelen uit andere hoofdstukken waarbij innovatie ook een belangrijke rol speelt:

Speerpunt innovatie				
Maatregel	Nr. op kaart of in tabel	Effectiviteit	Kosten	Prioriteit
Stimuleren en faciliteren van Hopperpoints (deelfietsen-systeem), adoptie van een hopperpoint bij het stadhuis en/of nre-gebouw	23	++	€ 50.000-250.000	hoog
Stimuleren en faciliteren van pilots en experimenten met antidiefstalconcepten en -innovaties.	25	+	€ 0-50.000	hoog
Modern toegangscontrolesysteem in de nieuwe multilaags fiets-parkeervoorziening en in de stalling 18-Septemberplein realiseren	29	++	€ 300.000	laag
Nieuwe (C-ITS) technieken toepassen om fietsers te faciliteren bij verkeerslichten	55	+++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Living lab: stimuleren en faciliteren nieuwe technieken en toepassingen t.a.v. fiets	78	++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Initiëren, stimuleren, faciliteren en gebruik maken van (fiets) communities om het fietsgebruik te stimuleren en te innoveren	82	+	€ 50.000-250.000	laag
Mee-ontwikkelen provinciaal fietsmonitoringsplatform (NHTV/TNO/BSF)	84	+	€ 50.000-250.000	hoog
Ontwikkelen en jaarlijks actualiseren fact sheet fiets Eindhoven met infographics	87	+	€ 50.000-250.000	hoog

Maatregelen met een sterk innovatief karakter of innovatieve component zijn voorzien van een donkergrijze cirkel, in de andere tabellenoverzichten, om het maatregelnummer.

Legenda

+++	Zeer effectief
++	Bovengemiddeld effectief
+	Effectief
	sterk innovatief karakter

9.

SPEERPUNT FIETS- STIMULERING

9.1 Beschrijving Maatregelen

Gedragsverandering

Aanleg van fietsinfrastructuur is onlosmakelijk verbonden met het vermarkten van die fietsinfrastructuur, juist door gedragsveranderingen te bewerkstelligen. Er loopt momenteel een goedlopend fietsstimuleringsprogramma in Brabant, B-Riders. Daar zal intensief op worden aangehaakt in Zuid-oost-Brabant. Daarnaast worden diverse lokale initiatieven en campagnes georganiseerd door overheden en haar fietspartners om het (elektrische) fietsen te stimuleren. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om e-bike trainingen, fietsbeloningsprojecten voor fietsen naar centrumgebieden, fietsveiligheids campagnes, campagnes om het fietsen naar school te stimuleren, etc. etc.

Communicatie en marketing

De schaa sprong fiets die is ingezet komt ook tot uiting in de branding, promotie en stimulering van de fiets. Onder de vlag van “Ons Brabant Fietst” werkt de Provincie Noord-Brabant samen met de regio, de 5 grote steden en een keur aan organisaties aan professionele fietsmarketing en fietscommunicatie. Ook wordt ingezet op meer zichtbaarheid van fietsmaatregelen voor de gebruiker. Wat doen we voor de fietser en waarom doen we het, daar gaat het om. Voorbeelden hiervan zijn de fietsverbeterborden in Eindhoven, die opgehangen worden op locaties waar de situatie voor fietsers sterk is verbeterd.

Fietsstimulering via andere speerpunten en infrastructuur

Stimulering is een breed begrip. Een speerpunt als dit wordt vaak neergezet als de ‘zachte’ kant van fietsbeleid tegenover de ‘harde’ infrastructurele kant. Wij hebben dit speerpunt echter bewust haaks op de eerste drie gezet. Uiteindelijk is het hoofddoel van deze Agenda Fiets om meer mensen op de fiets te krijgen. Fietsstimulering dus. Fietsstimulering zit dus in alle speerpunten en andersom, alle speerpunten voeren we uit om het fietsen te stimuleren. We willen de infrastructurele kant ook op deze plek nadrukkelijk benoemen. Als er geen maatregelen zijn om over te communiceren, is het maar zeer de vraag of het zinvol is om te communiceren. De ambitie is om bij alle communicatie ook een concrete boodschap te hebben. Een goede uitwerking hiervan is het plaatsen van de hiervoor genoemde fietsverbeterborden.

Legenda

+++	Zeer effectief
++	Bovengemiddeld effectief
+	Effectief
	sterk innovatief karakter

9.2 Maatregelenoverzicht

Speerpunt fietsstimulering				
Maatregel	Nr. op kaart of in tabel	Effectiviteit	Kosten	Prioriteit
Aansluiten bij provinciale fietsstimuleringscampagnes als B-Riders	62	+++	€ 50.000-250.000	hoog
Opschalen leenbuggy-systeem de centrumstallingen 18-Septemberplein en Heuvel	63	+	€ 0-50.000	hoog
Inzetten fietsverbeterborden om verbeteringen voor fietsers zichtbaar te maken	64	+	€ 0-50.000	hoog
Situatie voor fietsers op Strijp-S verbeteren	65	+++	€ 50.000-250.000	hoog
Driejaarlijkse organisatie van een fietsfeest	66	+	€ 0-50.000	hoog
Onderzoek Bromfiets op de Rijbaan uitvoeren en maatregelen uitvoeren om bromfietsen en scooters van het fietspad te weren	67	+++	€ 50.000-250.000	hoog
Onderzoek naar mogelijkheden om snorfietsen en scooters van fietspaden af te halen	68	+++	€ 50.000-250.000	hoog
Afspraken maken met organisatoren van evenementen over fietsvoorzieningen tijdens het evenement	69	++	€ 0-50.000	hoog
Park & Bike realiseren bij P&R Gennep Parken	70	+++	€ 0-50.000	hoog
Scholen stimuleren om een school-thuis-route-onderzoek uit te voeren en verbeteringen uitvoeren n.a.v. dit onderzoek	71	+	€ 0-50.000	hoog
Lokale snelfietsroutes herkenbaar maken met kleur/signage	72	++	€ 50.000-250.000	hoog
Eindhovense fietskaart ontwikkelen	73	+++	€ 50.000-250.000	hoog
Rondje Eindhoven actualiseren en opschalen	74	+	€ 0-50.000	hoog
Intern en extern fietsnetwerk (samenwerkingsverband diverse 'fiets' organisaties) in stand houden met 2 x per jaar een bijeenkomst	75	++	€ 0-50.000	hoog
Aanpak top 10 knelpunten in school-thuis-routes	76	++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Doelgroepgerichte communicatie en marketing	77	++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Living lab: stimuleren en faciliteren nieuwe technieken en toepassingen t.a.v. fiets	78	++	€ 250.000-1.000.000	hoog
Aanpak top 10 fietsergernissen (op basis van binnengekomen meldingen)	79	+	€ 250.000-1.000.000	laag
Specifiek communicatietraject inzetten op de doelgroep expats	80	+	€ 50.000-250.000	laag
Analyse fietsbewegwijzering en actualisatie/optimalisatie (herkenbaarheid (snel)fietsroutes) realiseren	81	+	€ 50.000-250.000	laag
Initiëren, stimuleren, faciliteren en gebruikmaken van (fiets) communities om het fietsgebruik te stimuleren en te innoveren	82	+	€ 50.000-250.000	laag
Elektrische dienstfietsen beschikbaar stellen aan gemeentepersoneel	83	+	€ 0-50.000	laag



10.

SPEERPUNT EVALUATIE EN MONITORING

10.1 Beschrijving Maatregelen

Nederland is een fietsland, maar van het werkelijke fietsen is maar weinig bekend. Van autoverkeer weten en meten we heel veel, maar het fietsverkeer blijft achter. Nieuwe technieken om fietsers en hun routes te detecteren maken het mogelijk om snel veel meer informatie over fietsers en routes te verkrijgen. Het provinciale fietsstimuleringsprogramma B-riders levert al een schat aan informatie. Ook de permanente fietstotems die in Deurne, Helmond en Eindhoven staan leveren 24/7 informatie. De Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeer en TNO ontwikkelen tegelijkertijd tools en platforms om de data zichtbaar te maken en geschikt voor

allerlei analyses. Brabant werkt nu samen met NHTV en TNO aan het eerste professionele fietsmonitorsplatform, waar alle ingewonnen fietsdata uit de hele provincie op samenkomt.

De regio zet in op een uitrol van moderne fietstellocaties met glasvezeltechniek, een fietsbelevingsonderzoek in samenwerking met de Universiteit Utrecht, verplaatsingsgedragsonderzoeken met GPS-data door de TU/e, etc. Ook reguliere onderzoeken als het fietsparkeeronderzoek blijven van belang.

Bij dit speerpunt geldt ook dat het door de andere speerpunten heen continu terugkomt.

10.2 Overzicht Maatregelen

Speerpunt monitoring en evaluatie				
Maatregel	Nr. op kaart of in tabel	Effectiviteit	Kosten	Prioriteit
Mee-ontwikkelen provinciaal fietsmonitoringsplatform (NHTV/TNO/BSF)	84	+	€ 50.000-250.000	hoog
Universitaire onderzoeken UU en TU/e naar verplaatsingsgedrag, fietsbeleving e.d. (o.a. SURF, Smart Urban Mobility for the Future)	85	+	€ 50.000-250.000	hoog
Ontwikkelen en jaarlijks actualiseren fact sheet fiets Eindhoven met infographics	86	+	€ 50.000-250.000	hoog
Realisatie van een netwerk van glasvezeltelpunten in de stad	87	+	€ 250.000-1.000.000	hoog

Legenda

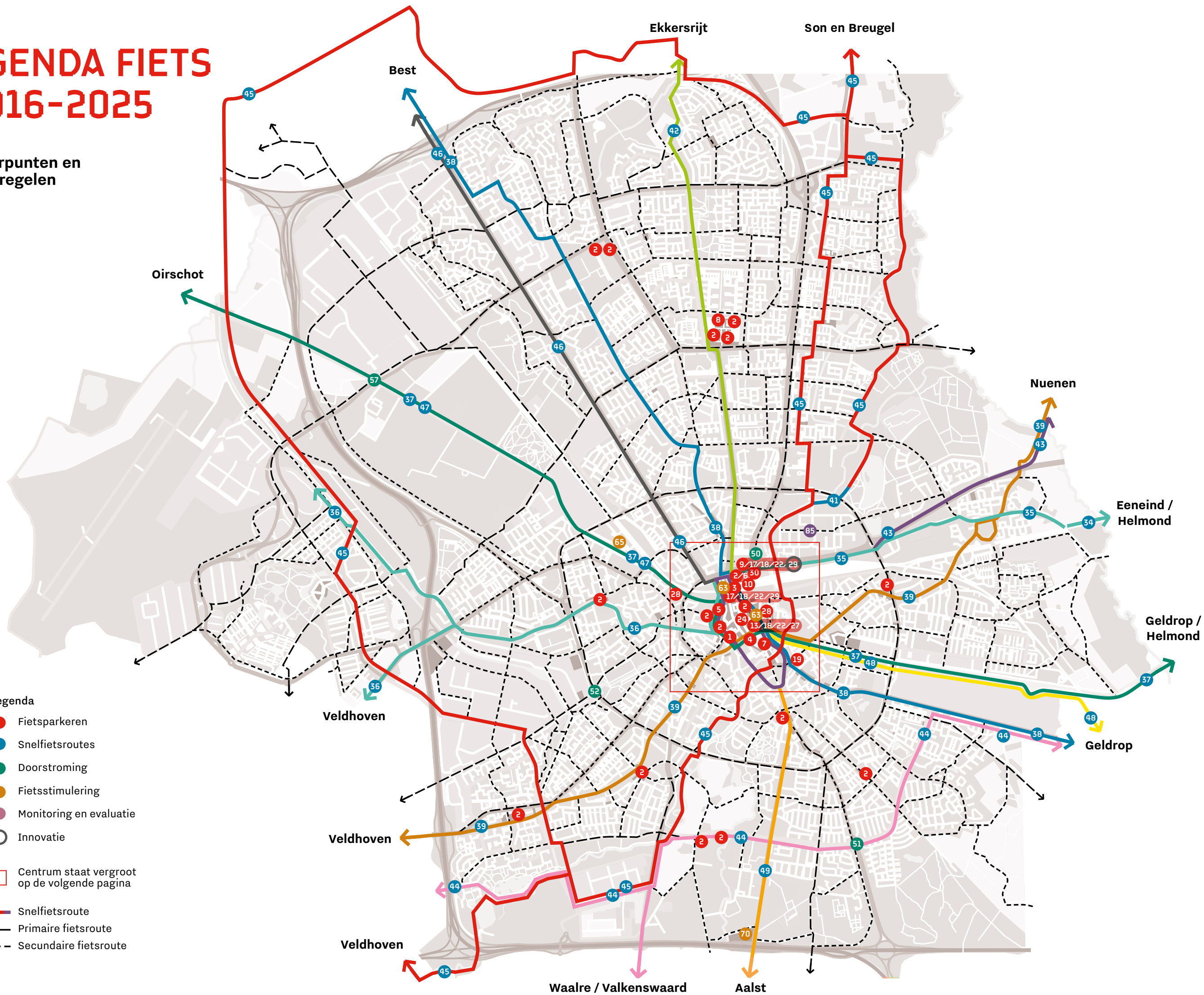
+++	Zeer effectief
++	Bovengemiddeld effectief
+	Effectief
○	sterk innovatief karakter



AGENDA FIETS 2016-2025

Speerpunten en
maatregelen

- Legenda
- Fietsparkeren
 - Snelfietsroutes
 - Doorstroming
 - Fietsstimulering
 - Monitoring en evaluatie
 - Innovatie
 - Centrum staat vergroot op de volgende pagina
- Snelfietsroute
— Primaire fietsroute
- - - Secundaire fietsroute



OVERZICHT MAATREGELEN AGENDA FIETS 2016-2025

Speerpunt fietsparkeren			
Nr.	Maatregel	Prio-riteit	Op kaart?
Capaciteit			
1	Beheerde/bewaakte centrumstalling bij het Fens-terrein realiseren	hoog	ja
2	Voormalige locaties van elektronisch fietsparkeersysteem voorzien van fietsparkeervoorzieningen (ca. 480 plaatsen)	hoog	ja
3	Extra fietsparkeercapaciteit in de directe omgeving van de Bijenkorf	hoog	ja
4	Extra fietsparkeercapaciteit in de Kerkstraat en omgeving	hoog	ja
5	Extra fietsparkeercapaciteit bij de Witte Dame/Lichtstraat	hoog	ja
6	Uitbreiden fietsparkeercapaciteit bij Neckerspoel, tot de bouw van de multilaags fietsparkeervoorziening	hoog	ja
7	Optimaliseren fietsparkeren Stratumseind	hoog	ja
8	Uitbreiden en optimaliseren fietsparkeren Winkelcentrum Woensel XL	hoog	ja
9	Multilaags fietsparkeervoorziening met ca. 4.000 fietsparkeerplaatsen realiseren bij Neckerspoel	hoog	ja
10	Ondergrondse fietsparkeervoorziening realiseren onder het Stationsplein	hoog	ja
11	Onderzoek mogelijkheden fietsparkeren in parkeergarages uitvoeren	laag	nee
12	In straten met een fietsparkeertekort enkele autoparkeerplaatsen opofferen ten gunste van fietsparkeren (conform Tramstraat)	laag	nee
Kwaliteit			
13	Vervangen fietsparkeersysteem stalling Heuvelgalerie	hoog	ja
14	Iedere 3 jaar een grootschalig fietsparkeeronderzoek in de binnenstad en in de stationsomgeving uitvoeren	hoog	nee
15	Goede fietsparkeervoorzieningen bij drukke overstaphaltes van HOV (eventueel ook deelfietsensysteem) realiseren	hoog	nee
16	Fietsparkeernormen opnemen in nota parkeernormen en bestemmingsplannen	hoog	nee
Service			
17	Fietsdetectiesysteem in de nieuwe multilaags fietsparkeervoorziening en in de stalling 18-Septemberplein aanbrengen	hoog	ja
18	Streven naar regime eerste 24 uur gratis in de beheerde en bewaakte stallingen	hoog	ja
19	Fietsdepot inrichten en werkwijze professionaliseren	hoog	ja
20	Antidiefstal campagnes ontwikkelen inclusief handhaving, gekoppeld aan het project AFZ (Auto-inbraak, Fietsdiefstal, Zakkenrollerij)	hoog	nee
21	Communicatie over handhaving hinderlijk en fout geparkeerde fietsen verbeteren	hoog	nee
22	Aanbrengen laadvoorzieningen voor elektrische fietsen in de beheerde en bewaakte stallingen	hoog	ja
23	Stimuleren en faciliteren van Hopperpoints (deelfietsensysteem), adoptie van een hopperpoint bij het stadhuis en/of nre-gebouw	hoog	nee
24	Aanstellen van een fietsparkeercoach (op roulatiebasis 18-Septemberplein, Markt, Kerkstraat)	hoog	ja
25	Stimuleren en faciliteren van pilots en experimenten met antidief-stalconcepten en -innovaties.	hoog	nee
26	Verwijderen van hinderlijk en/of fout geparkeerde fietsen op hotspots in de binnenstad	laag	nee
27	Toegankelijkheid en vindbaarheid van de fietsenstalling Heuvel verbeteren	laag	ja
28	Fietsparkeren bij PSV-stadion verbeteren voor bezoekers en ondernemers	laag	ja
29	Modern toegangscontrolesysteem in de nieuwe multilaags fiets-parkeervoorziening en in de stalling 18-Septemberplein realiseren	laag	ja
30	Stalling Kennedy Business Center anders beheren (bv. geschikt maken voor langparkeren in de zomervakantie voor studenten)	laag	ja
31	Deel van de weesfietsen ter beschikking stellen aan maatschappelijke organisaties als GGZE/Novadic	laag	nee

Speerpunt snelfietsroutes			
Nr.	Maatregel	Prio-riteit	Op kaart?
32	Analyse van alle obstakels (paaltjes e.d.) in de regionale en lokale snelfietsroutes en primaire fietsroutes en aanpak top 10	hoog	ja
33	Inrichtingseisen aan de fietsnetwerken (snelfietsroutes en primaire routes) conform meest recente landelijke richtlijnen	hoog	nee
34	Snelfietsroute Eindhoven - Helmond (deel in Eindhoven)	hoog	ja
35	Afmaken snelfietsroute Eindhoven - Helmond (station NS tot aan Loostraat)	hoog	ja
36	Snelfietsroute centrum - Veldhoven-Noord/Flight Forum (deel in Eindhoven)	hoog	ja
37	Snelfietsroute Groene Corridor (Oirschotsedijk - Eindhovens Kanaal, deel in Eindhoven)	hoog	ja
38	Snelfietsroute Best - Geldrop (deel in Eindhoven)	hoog	ja
39	Snelfietsroute Veldhoven-Zuid - Eindhoven - Nuenen (deel in Eindhoven)	hoog	ja
40	Snelfietsroute binnenring inclusief asfalteren fietspaden bij Neckerspoel/Beursgebouw	hoog	ja
41	Snelfietsroute onderdeel TU/e - Amazonenlaan incl. fietsproof voetgangerstunnel	hoog	ja
42	Snelfietsroute centrum - Ekkersrijt (deel in Eindhoven)	hoog	ja
43	Snelfietsroute Eindhoven - Nuenen - Gerwen - Lieshout - Gemert (deel in Eindhoven)	hoog	ja
44	Snelfietsroute (Eersel) - Veldhoven De Run - Eindhoven-Zuid - Geldrop (deel in Eindhoven)	hoog	ja
45	Afmaken Slowlane (deel in Eindhoven)	hoog	ja
46	Snelfietsroute Eindhoven - Best - Boxtel - Vught - Den Bosch (deel in Eindhoven)	hoog	ja
47	Snelfietsroute Eindhoven - Oirschot - Tilburg (deel in Eindhoven)	hoog	ja
48	Snelfietsroute Eindhoven - Maarheeze (deel in Eindhoven)	hoog	ja
49	Snelfietsroute Eindhoven - Aalst - Valkenswaard (deel in Eindhoven)	hoog	ja

Speerpunt doorstroming			
Nr.	Maatregel	Prio-riteit	Op kaart?
50	Fiets- en voetgangersbrug Dorgelolaan (Station NS - TU/e) realiseren	hoog	ja
51	Fietsbrug Floraplein realiseren	hoog	ja
52	Fietstunnel Ring/Beemdstraat realiseren	hoog	ja
53	Onderzoek naar kruispunten en fietsoversteken op de regionale, lokale snelfietsroutes en primaire fietsroutes uitvoeren	hoog	nee
54	Verminderen van wachttijden door aanpassingen in de verkeerslichten en op fietsoversteken op 10 locaties	hoog	nee
55	Nieuwe (C-ITS) technieken toepassen om fietsers te faciliteren bij verkeerslichten	hoog	nee
56	Fietsers langs belangrijke verkeersaders mee laten liften met lange groenfases voor bus en auto (standaard op groen)	hoog	nee
57	Ongelijkvloerse kruising Anthony Fokkerweg/Oirschotsedijk realiseren	hoog	ja
58	Op ventwegen met een fietsfunctie heeft de fiets prioriteit en dat blijkt uit de inrichting	hoog	nee
59	Standaarddetails en handboek openbare ruimte inventariseren en verbeteren voor het thema fietsinfrastructuur	hoog	nee
60	Vervangen van verkeerslichten door rotondes (2x)	laag	nee
61	Wachttijdvoorspellers aanbrengen op 10 locaties	laag	nee

Speerpunt innovatie
Maatregelen met een sterk innovatief karakter of innovatieve component zijn voorzien van een donkergrijze cirkel om het maatregelnummer

Speerpunt fietsstimulering			
Nr.	Maatregel	Prio-riteit	Op kaart?
62	Aansluiten bij provinciale fietsstimuleringscampagnes als B-Riders	hoog	nee
63	Opschalen leenbuggy-systeem de centrumstallingen 18-Septemberplein en Heuvel	hoog	ja
64	Inzetten fietsverbeterborden om verbeteringen voor fietsers zichtbaar te maken	hoog	nee
65	Situatie voor fietsers op Strijp-S verbeteren	hoog	ja
66	Driejaarlijkse organisatie van een fietsfeest	hoog	nee
67	Onderzoek Bromfiets op de Rijbaan uitvoeren en maatregelen uitvoeren om bromfietsen en scooters van het fietspad te weren	hoog	nee
68	Onderzoek naar mogelijkheden om snorfietsen en scooters van fietspaden af te halen	hoog	nee
69	Afspraken maken met organisatoren van evenementen over fietsvoorzieningen tijdens het evenement	hoog	nee
70	Park & Bike realiseren bij P&R Genneper Parken	hoog	ja
71	Scholen stimuleren om een school-thuis-route-onderzoek uit te voeren en verbeteringen uitvoeren n.a.v. dit onderzoek	hoog	nee
72	Lokale snelfietsroutes herkenbaar maken met kleur/signage	hoog	nee
73	Eindhovense fietskaart ontwikkelen	hoog	nee
74	Rondje Eindhoven actualiseren en opschalen	hoog	nee
75	Intern en extern fietsnetwerk (samenwerkingsverband diverse ‘fiets’organisaties) in stand houden met 2 x per jaar een bijeenkomst	hoog	nee
76	Aanpak top 10 knelpunten in school-thuis-routes	laag	nee
77	Doelgroepgerichte communicatie en marketing	laag	nee
78	Living lab: stimuleren en faciliteren nieuwe technieken en toepassingen t.a.v. fiets	laag	nee
79	Aanpak top 10 fietsergernissen (op basis van binnengekomen meldingen)	laag	nee
80	Specifiek communicatietraject inzetten op de doelgroep expats	laag	nee
81	Analyse fietsbewegwijzering en actualisatie/optimalisatie (herkenbaarheid (snel)fietsroutes) realiseren	laag	nee
82	Initiëren, stimuleren, faciliteren en gebruikmaken van (fiets)communities om het fietsgebruik te stimuleren en te innoveren	laag	nee
83	Elektrische dienstfietsen beschikbaar stellen aan gemeentepersoneel	laag	nee

Speerpunt monitoring en evaluatie			
Nr.	Maatregel	Prio-riteit	Op kaart?
84	Mee-ontwikkelen provinciaal fietsmonitoringsplatform (NHTV/TNO/BSF)	hoog	nee
85	Universitaire onderzoeken UU en TU/e naar verplaatsingsgedrag, fietsbeleving e.d. (o.a. SURF, Smart Urban Mobility for the Future)	hoog	ja
86	Ontwikkelen en jaarlijks actualiseren fact sheet fiets Eindhoven met infographics	hoog	nee
87	Realisatie van een netwerk van fietstelpunten in de stad (glasvezeltechniek en/of licht-grid)	hoog	nee

AGENDA FIETS 2016-2025

Speerpunten en maatregelen

Legenda

- Fietsparkeren

Snelfietsroutes

Doorstroming

Fietsstimulering

Monitoring en evaluatie

Innovatie
- Snelfietsroute

Primaire fietsroute

Secundaire fietsroute

