

Gemeente Valkenswaard
t.a.v. het college van Burgemeester en wethouders
Postbus 10.000
5550 GA VALKENSWAARD

Onderwerp: Second opinion fietspad Oude Spoorbaantracé

Datum: 30 augustus 2012

Uw kenmerk: 12uit05286

Ons kenmerk: b12128/AvdH/1284

Uw datum: 24 juli 2012

Geacht college,

De gemeenteraad heeft 31 mei van dit jaar unaniem ingestemd met gebiedsakkoord "Grenscorridor N69". Tevens heeft ze naar aanleiding hiervan moties ingediend, die door u zijn overgenomen. Eén daarvan is inzake de aanleg van een fietspad over het Oude Spoorbaantracé tussen Valkenswaard en Eindhoven. De motie is in onderstaand kader verwoord:

Dat over het tracé van de oude spoorbaan pas een fietspad kan worden aangelegd, nadat opnieuw een onderzoek is gedaan naar het nut en de noodzaak ervan en deze informatie ter kennisname is overgemaakt aan de gemeenteraden van Waalre en Valkenswaard.

U heeft invulling gegeven aan het verzoek van de raad door Accent adviseurs een onafhankelijk oordeel te laten vellen over nut en noodzaak van het fietspad Oude Spoorbaantracé. In onderliggende brief geeft Accent adviseurs haar visie betreffende het nut en de noodzaak voor het fietspad Oude Spoorbaantracé. Voor de volledigheid willen wij melden dat Accent adviseurs in het verleden niet betrokken is geweest bij het dossier fietspad Oude Spoorbaantracé. Dit maakt het mogelijk het vraagstuk objectief te benaderen.

ACCENT adviseurs

De Waal 18g • Best
Postbus 1845 • 5602 CA Eindhoven 0499-33 10 20

www.accentadviseurs.nl

Noodzaak en nut

De beantwoording van uw vraag heeft plaatsgevonden op basis van de beschikbare informatie en 'expert judgement'. Er is ingegaan op noodzaak en nut. De *noodzaak* en het *nut* zijn apart behandeld.

De bestaande fietsvoorzieningen zijn in het vraagstuk ook betrokken, te weten (verder genoemd als de bestaande fietsvoorzieningen):

1. fietsverbinding langs de N69 tussen Valkenswaard-centrum en Eindhoven
2. fietsverbinding Nieuwe Waalreseweg – Heikantstraat – Onze Lieve Vrouwedijk – De Run, tussen Valkenswaard-west en Veldhoven

Noodzaak voor gebruik

Er is eerder onderzoek uitgevoerd naar het gebruikerspotentieel voor de fietsrelatie Valkenswaard – Eindhoven. Hierbij is ingegaan op de relatie tussen Valkenswaard – Eindhoven A2 zone en Valkenswaard – Eindhoven centrum.

Uit deze eerder uitgevoerde onderzoeken¹ blijkt dat de relatie Valkenswaard – Eindhoven een groot gebruikerspotentieel kent. Dit gebruikerspotentieel is uitgesplitst naar de relaties:

- Valkenswaard – Eindhoven centrum : ca 800 fietsers per etmaal
 - Valkenswaard – Eindhoven A2 zone : ca 500 fietsers per etmaal +
- Totaal Valkenswaard – Eindhoven : ca 1.300 fietsers per etmaal*

Er is geen toekomstverwachting gegeven over hoeveel fietsverkeer specifiek van het fietspad Oude Spoorbaantracé gebruik gaat maken. Er liggen immers twee bestaande fietsverbindingen die in de bestaande situatie "stevig" gebruikt worden. Op basis van het onderzoek naar het gebruikerspotentieel is de noodzaak voor de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé cijfermatig niet onomstotelijk aangetoond.

¹ Onderzoek uitgevoerd door Ecorys: "de potenties voor ontlasting van het wegennet door de fiets voor zeven stedelijke regio's"

Noodzaak procedureel

Het fietspad Oude Spoorbaantracé maakt onderdeel uit van het gebiedsakkoord “grenscorridor N69”. Het maatregelenpakket zoals dat is beschreven in het gebiedsakkoord, is een uitgebalanceerd pakket dat is opgesteld volgens de Ladder van Verdaas². Dit komt er op neer dat voor er ingrijpende maatregelen, als nieuwe infrastructuur zoals de beoogde Westparallel, er eerst minder ingrijpende maatregelen getroffen dienen te worden. Deze maatregelen zetten in op het terugdringen van het autogebruik. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan de verbetering van de leefbaarheid (lucht en geluid) en bereikbaarheid (terugdringen files).

Het fietspad is naar onze mening dan ook een wezenlijk onderdeel in het maatregelenpakket en staat daarmee niet op zichzelf. Mede het pakket Nulplus maakt het mogelijk om uiteindelijk de Westparallel te realiseren.

Het fietspad Oude Spoorbaantracé is in diverse (vastgestelde) beleidsplannen en afspraken opgenomen. Deze zijn hieronder opgesomd:

- In 2004 is de intentieverklaring N69 getekend door negen overheden, waaronder de gemeenten Valkenswaard en Waalre. Het fietspad op de Oude Spoorbaan is in de intentieverklaring opgenomen.
- In 2010 is de “intentieverklaring fietspad Oude Spoorbaantracé” mede ondertekend door de gemeenten Waalre, Valkenswaard en het SRE.
- De fietsverbinding maakt onderdeel uit van het door de Regioraad vastgestelde regionale fietsbeleid.
- De fietsverbinding wordt geadviseerd door de Taskforce Luchtkwaliteit Waalre en is beschreven in het fietsbeleidsplan van de gemeente Waalre.
- De realisatie van het fietspad is vastgelegd in het Brabantse Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) en het daaraan gekoppelde maatregelenpakket.
- De fietsverbinding sluit goed aan op de te realiseren Slowlane, die de economische centra in Eindhoven met elkaar verbindt voor de fiets.
- De fietsverbinding maakt onderdeel uit van het Gebiedsakkoord Grenscorridor N69, ondertekend op 27 juni 2012.
- De gemeente Eindhoven wijst naar het gemeentelijke fietsbeleidsplan, waaruit blijkt dat de fietsverbinding aansluit op een primaire regionale fietsverbinding in Eindhoven (Sternetwerk).
- De High Tech Campus ziet de fietsverbinding als een verbetering van het fietsnetwerk, maar geeft aan dat zij zichzelf niet als partij in de realisatie van de fietsverbinding ziet.

² De Ladder van Verdaas is er op gericht om oplossingen af te wegen en vooral te bekijken hoe het aanleggen of uitbreiden van infrastructuur zoveel mogelijk uitgesteld of beperkt kan worden door het toepassen van andere oplossingen. Nieuwe infrastructuur is de laatste stap op de ladder van Verdaas. Deze ladder is enigszins achterhaald vanwege het grootschalige tekort aan capaciteit op het hoofdwegenet. De eerste stappen worden tegenwoordig vooral gezien als flankerend beleid. Voorbeeld en zijn maatregelen in de Ruimtelijke Ordening, prijsbeleid mobiliteitsmanagement (terugdringen autogebruik) of optimalisatie openbaar vervoer.

Het fietspad maakt onderdeel uit van het regionale fietsnetwerk. Uit de onderzoeken blijkt dat de aanleg van het fietspad bijdraagt aan het terugdringen van autofiles met 2% tot 6%. Mede om deze reden is het fietspad vastgelegd in het Brabantse Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (BSL) en het daaraan gekoppelde maatregelenpakket.

Nut

Centrale ligging

Gezien het feit dat er in de bestaande situatie al twee fietsverbindingen bestaan, is de vraag of een derde verbinding iets nuttigs toevoegt, begrijpelijk. De ligging van het fietspad over het Oude Spoorbaantracé is erg centraal tussen Valkenswaard en Eindhoven. Het fietspad verbindt Valkenswaard-centrum via Waalre met het fietsnetwerk van de High Tech Campus (HTC) in Eindhoven-west, dat gezien mag worden als een verdeelpunt in het Eindhovense fietsnetwerk. Vanuit het HTC bestaan er rechtstreekse verbindingen naar Eindhoven centrum en is er ook een verbinding met het gebied direct aan de A2, zowel aan Eindhovense, als aan Veldhovense zijde. Tevens zijn via de HTC ook het Maxima Medisch Centrum en ASML bereikbaar.

Vanuit Valkenswaard is het fietspad Oude Spoorbaantracé vanuit nagenoeg alle richtingen bereikbaar, maar vooral vanuit het centrum en het oostelijke deel van de kern. Daarmee heeft het overgrote deel van de fietsers uit Valkenswaard een goede aansluiting op het fietspad en hoeft hiervoor niet om te rijden.

Maaswijdte

Anders dan bij autoverkeer is fietsverkeer erg gevoelig voor omrijden. Een fietser zal altijd kiezen voor de kortste route. Directe en korte routes stimuleren het fietsgebruik. Het fietspad Oude Spoorbaantracé is een korte en directe route naar Eindhoven HTC. Het fietspad Oude Spoorbaantracé ligt tussen de bestaande fietsvoorzieningen in en zorgt er voor dat er een verdeling plaatsvindt van het fietsverkeer in de relatie Valkenswaard - Eindhoven. Afhankelijk van het startpunt en de bestemming heeft het fietsverkeer meerdere alternatieven om in Eindhoven te geraken. De drie fietsverbindingen zijn dan ook complementair aan elkaar.

"Vrij fietsen"

Het traject over het Oude Spoorbaantracé kent nauwelijks een menging met autoverkeer. Hiermee is de fietsroute verkeersveilig. De bestaande fietsvoorzieningen (langs de N69 en de langs de Nieuwe Waalreseweg – Heikantstraat – Onze Lieve Vrouwedijk – De Run) liggen direct naast auto infrastructuur. Over het merendeel van de bestaande routes is het fietspad weliswaar vrijliggend van de autorijbaan, op delen van het traject zijn de fietspaden echter aanliggend. Dit kan tot conflictsituaties leiden tussen fiets- en autoverkeer.

Het fietsverkeer ondervindt last van geluid en stank van het autoverkeer. Daarnaast moet het fietsverkeer regelmatig zijstraten en uitritten passeren. Hierdoor ontstaan diverse conflictpunten met autoverkeer. Op het traject langs de N69 ondervindt het fietsverkeer bovendien oponthoud door verkeerslichten.

Op het traject langs de N69 dient het fietsverkeer 10 aansluitende zijwegen te passeren waarvan 6 voorzien zijn van verkeerslichten. Op het traject Nieuwe Waalreseweg moet het fietsverkeer 17 aansluitingen passeren waarvan 2 voorzien zijn van verkeerslichten en 4 uitgevoerd zijn als rotonde. De genoemde aantallen zijn gezien vanuit Valkenswaard richting Eindhoven.

Op het fietspad Oude Spoorbaantracé zijn slechts twee wegaansluitingen voorzien. Deze liggen nagenoeg aan het einde van het traject. Doordat er minder aansluitingen op het traject zijn, is het fietspad verkeersveiliger dan de bestaande routes. Verder is de route voor fietsverkeer comfortabeler ten opzichte van de bestaande fietsverbindingen, doordat er minder aansluitingen zijn en er nauwelijks menging plaatsvindt met autoverkeer.

Aantrekkelijk

Het fietspad Oude Spoorbaantracé is aantrekkelijk te noemen vanwege de ligging in de bossen. Maar ook de directheid draagt bij aan de aantrekkelijkheid. In min of meer een rechte lijn kan vanuit Valkenswaard naar de HTC gefietst worden zonder onderbrekingen of kwaliteitsverschillen in de wegverharding. Op de bestaande trajecten komt het fietsverkeer verschillende verhardingsoppervlakten tegen.

Sociale Veiligheid

Een minder aantrekkelijk aspect van het fietspad Oude Spoorbaantracé is de sociale veiligheid. Door de ligging in de bossen bestaat er nauwelijks sociale controle op het tracé. De geavanceerde verlichting draagt wel bij aan een gevoel van veiligheid tijdens minder drukke perioden (avond en nacht). Overigens kan ook bij de bestaande fietsverbindingen een vraagteken worden gezet bij de sociale veiligheid. De woningen aan de N69 liggen ver van de rijbaan en het fietspad verwijderd en zijn vaak afgezonderd door begroeiing en/of erfafscheidingen. Dit geldt ook - in mindere mate - voor de route via de Nieuwe Waalreseweg – Heikantstraat – Onze Lieve Vrouwedijk – De Run.

Recreatieve meerwaarde

Naast het feit dat het fietspad over het Oude Spoorbaantracé een aanvulling is voor het woon-werkverkeer heeft het fietspad ook een meerwaarde voor recreatieve doeleinden. De omgeving is aantrekkelijk om te fietsen. Het fietspad vormt een aantrekkelijke verbinding tussen de kernen Waalre-Dorp, Valkenswaard, Eindhoven en het buitengebied. Het fietspad sluit ook aan op het recreatieve fietsnetwerk in de regio.

Resumé

De noodzaak voor de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé is moeilijk aan te tonen omdat er al fietsroutes beschikbaar zijn tussen Valkenswaard en Eindhoven. We kunnen alleen verwachtingen uitspreken. Nuttig is het fietspad Oude Spoorbaantracé ons inziens wel. Het fietsen tussen Valkenswaard en Eindhoven wordt gemakkelijker, comfortabeler en in veel gevallen gericht. Accent adviseurs is van mening dat het fietspad Oude Spoorbaantracé een meerwaarde heeft.

Het toekomstige gebruik van het fietspad Oude Spoorbaantracé is in eerder uitgevoerde onderzoeken niet specifiek in beeld gebracht. Wel blijkt uit de onderzoeken dat er een groot gebruikerspotentieel bestaat. Gezien de beoogde uitvoering van het fietspad en de ligging is het volgens Accent adviseurs aannemelijk dat het fietspad intensief gebruikt zal gaan worden.

Beleidsmatig is het fietspad in diverse beleidsplannen, maatregelpakketten en afspraken opgenomen. Gezien de samenstelling van het maatregelenpakket in het gebiedsakkoord dat is opgesteld volgens de Ladder van Verdaas, bestaat er procedureel een noodzaak om het fietspad aan te leggen.

Accent adviseurs acht de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé nuttig en wel om de volgende redenen:

- Het fietspad zorgt voor een directe en comfortabele verbinding tussen Valkenswaard en Eindhoven.
- Het fietspad is centraal gelegen en makkelijk toegankelijk voor het fietsverkeer vanuit Valkenswaard-kern.
- Het fietspad heeft een meerwaarde ten opzichte van de bestaande fietsverbindingen. Er zijn meer keuzemogelijkheden voor fietsverkeer om in Eindhoven te geraken. Hiermee wordt het fietsgebruik gestimuleerd.
- Het fietspad is verkeersveiliger ten op zichte van de bestaande trajecten. Dit komt voornamelijk door het aanzienlijk minder aantal aansluitingen van zijwegen. bovendien is er nauwelijks menging met autoverkeer.
- Het fietspad is gelegen in een aangename omgeving. Hierdoor fietst men prettig. Daarnaast heeft het toegevoegde waarde als het gaat om recreatie.

Accent adviseurs is naar aanleiding van bovenstaande bevindingen van mening dat er voldoende meerwaarde te verwachten valt om de aanleg van het fietspad Oude Spoorbaantracé te rechtvaardigen. Ondanks dat het toekomstige gebruik specifiek voor het betreffende fietspad niet is aangetoond, verwachten wij dat het fietspad veelvuldig gebruikt zal gaan worden. De centrale ligging, directheid, comfort en verkeersveiligheid liggen hier voornamelijk aan ten grondslag. Voor de volledigheid willen wij u toch nog een aantal aandachtspunten meegeven voor de verdere uitwerking van het fietspad.

Aandachtspunten

De ligging en directheid van een fietspad is essentieel als het gaat om het gebruik. Zoals eerder vermeld geldt voor het fietspad Oude Spoorbaantracé dat deze aspecten optimaal zijn. Echter de detaillering draagt ook bij aan de mate van gebruik. Wij adviseren het volgende mee te nemen in de verdere uitwerking van het fietspad:

- Zorg voor voldoende breedte van de verharding van het fietspad. Gezien de functie adviseren wij een breedte van 4,00 meter en liefst ca 1,00 meter vrije ruimte aan beide zijden naast de verharding.
- Geef aandacht aan de sociale veiligheid. Dit kan door goede verlichting toe te passen. Daar waar mogelijk is dient er "contact" gelegd te worden met de omgeving. Dit kan door middel van zichtlijnen vanuit de omgeving richting het fietspad.
- De verharding dient comfortabel te zijn. Denk bijvoorbeeld aan asfalt of een ander soort met vergelijkbare (vlakke) structuur.
- Geef fietsverkeer voorrang bij eventuele kruisingen met autoverkeer. Dit om onder andere de directheid en comfort voor het fietsverkeer verder te verhogen.

Wij gaan er van uit u hiermee van dienst te zijn geweest.

Met vriendelijke groet,

Alex van den Heijkant
Accent adviseurs