

FIETSVOORZIENINGEN

V8C - 31 dec20

TONGELRE / 't HOFKE / URKHOVEN

INVENTARISATIE VAN KNELPUNTEN EN ZOEKTOCHT NAAR OPTIMALE OPLOSSINGEN

Inleiding

Er leeft onder de wijkbewoners onvrede over de veiligheid voor fietsers en wandelaars en dat is al sinds lange tijd het geval, minstens sinds 2000. Dit blijkt ook uit diverse publicaties o.a. in het wijkblad Rond 't Hofke en in blad "het Ventiel" van de Fietserbond zie 1) en 2).

Ter verbetering van de fietsvoorzieningen is de wijkgroep "verkeersveiligheid 't Hofke e.o." ontstaan. Bij de gemeente is kenbaar gemaakt dat de fietsvoorzieningen in het genoemde gebied sterk voor verbetering vatbaar zijn. Dit is tevens hard nodig i.v.m. de aanleg van de *snelfietsroute F270* naar Helmond, die door onze wijk gaat lopen en volgens de laatste planning in 2021 klaar zal zijn, zie 8). Er is een luisterend oor gevonden: een verkeersplanoloog (Bas Braakman) van de gemeente Eindhoven wil samen met enkele wijkbewoners en een vertegenwoordiger van de Fietserbond afd Eindhoven een z.g. "verkeersschouw" houden, d.w.z. een fietstocht waarbij de knelpunten worden aangegeven en "oplossingsrichtingen" worden aangedragen. Tevens staat er een video-call op de agenda met diverse medewerkers van de Gemeente Eindhoven.

Hieronder vind je de voorlopige inventarisatie, wellicht komen er nog aanvullingen.

Doelstelling

De doelstelling is alles in het werk te stellen om te voorkomen dat er in de toekomst (onnodig) verkeersslachtoffers vallen en het verhogen van de kwaliteit van de fietsbeleving door verhoging van de veiligheid voor fietsers en voetgangers in dit gebied. Uit een -voorlopige- inventarisatie onder de wijkbewoners zijn de onderstaande punten naar voren gekomen

Nu loopt Tongelre/ Urkhoven achter op het gebied van verkeersveiligheid, laat de wet van de stimulerende achterstand haar werk doen en er een voorsprong van maken!

De kern van het probleem

De kern van het probleem is in het algemeen:

- > Er wordt vaak (veel) te hard gereden door automobilisten, hinderlijk en gevaarlijk voor fietsers & wandelaars, ook in 30 km/u zones.
- > ontbrekende vrij liggende fiets / wandelpaden
- > oversteekplaatsen
- > kruispunten en driesprongen, vooral als deze onoverzichtelijk zijn bv dichtbij bochten.

Het is een hele "uitdaging" om een optimale oplossingen te vinden voor zowel fietsers als automobilisten die effectief, uitvoerbaar en ook nog eens redelijk betaalbaar zijn.

Voor elke maatregel zullen er voor- en nadelen zijn.

Gezien het ongelijke speelveld tussen fietsers en auto's is het gerechtvaardigd om fietsers bepaalde privileges toe te kennen. Voor de hand liggend zijn de volgende algemene maatregelen:

- > Zo goed mogelijke scheiding tussen snel en langzaam verkeer
- > Snelheidsbeperkingen voor automobilisten op kritieke plekken
- > Voorrangsgebieden voor fietsers op kritieke plekken
- > Overzichtelijke oversteekplaatsen en kruispunten, evt met snelheidsreductie (15 km/u)
- > Een sociaal verkeersgedrag door alle verkeersdeelnemers, met name door automobilisten

Verschil in beleving door de gemeente en de wijkbewoners

Volgens de gemeente zijn de wegen "veilig" omdat het aantal *geregistreerde* ongelukken relatief laag is. De minder ernstige ongevallen en ongemakken worden niet geregistreerd en blijven buiten het gezichtsveld. Recent zijn er extra snelheidsmetingen gedaan, maar op grond van kortdurende incidentele metingen kan moeilijk lange termijn beleid worden gebaseerd. De gemeente gaat uit van het aantal geregistreerde ongevallen met letsel in verhouding tot de verkeersintensiteit, zie 4).

Maar er zijn wel veel knelpunten die als (erg) gevaarlijk ervaren worden door wijkbewoners.

Niet alleen ongevallen cijfers tellen. Het zou onethisch zijn te wachten op slachtoffers als al lang duidelijk is dat de verkeerssituatie potentieel (zeer) gevaarlijk is en algemeen als zodanig wordt ervaren. Dat er dan relatief weinig ongevallen gebeuren is te danken aan oplettendheid en voorzichtigheid en ook dat deze punten door fietsers vermeden worden, vooral tijdens drukte en in het donker (bv de Molendijk, de Collseweg en de Urkhovenseweg) om je eigen hachje te redden (en natuurlijk ook die van kinderen)!

De kwaliteit van de fietsbeleving is immers ook een heel belangrijk punt, maar moeilijk in getallen uit te drukken, wel in emoties (boosheid, irritatie, verkeers-stress, aantasting van het ontspannen fiets-plezier etc) en die tellen ook zeer zeker mee!

De snelheid-cultuur zit er diep in, ook steeds meer bij fietsers. Zie ook de toelichting.

De top 5 prioriteiten-lijst voor knelpunten die er leven bij de wijkbewoners >>>> i.v.m. actuele ontwikkelingen zie ook het naschrift!

1 De Loostraat (onderdeel van de snelfietsroute F270)

Hardrijders, sluiproute. Te weinig effectieve drempels, geen herhaal borden 30 km, niet als 30 km weg ingericht. De 2 oversteekplaatsen voor voetgangers moeten veiliger (bij de toegang vanaf de Hageheldlaan tot de Brabis en vanaf de Hageheldlaan in de richting van de Wolvendijk)

Oplossingsrichtingen:

- > Wordt al aan gewerkt door reconstructie en verkeersremmende maatregelen i.v.m. aanleg snelfietspad in 2021. Het is thans in ontwerpfase, nog niet duidelijk is wat de plannen zijn maar duidelijk is dat er voor auto's minimaal effectieve verkeersdrempels moeten komen en herhaal borden 30 km. Tevens zijn er beschermende maatregelen nodig voor fietsers omdat de Loostraat deel uitmaakt van de snelfietsroute F270, zie 8)
- > Oversteekplaatsen voetgangers met zebra en geen plateau aanbrengen, maar aan iedere zijde van het zebra-pad en drempel aanbrengen bij de oversteekplaats!

2 Gebied Molendijk en Collseweg

Er wordt veel te hard gereden, sluiproute. Wordt ervaren als gevaarlijke wegen voor fietsers en wandelaars. Te weinig effectieve drempels, geen 30 km herhaal borden, niet als 30 km weg ingericht. Onoverzichtelijke en gevaarlijke toegang/uitgang bij de Collse watermolen, je moet naar 3 richtingen kijken, maar dat is onmogelijk. Het is "op de gok", of je moet verder doorrijden de Collseweg op en dan oversteken of afstappen

Toegang tot D'n Kleine Dommel is gevaarlijk via de Collseweg: ter plaatse zijn diverse *snelheidsregimes*: 30 km zone vanaf Nuenen, een klein stuk 80 km buiten de bebouwde kom en 30 km zone Eindhoven. Bij de ingang van de Collseweg vanaf de Geestenberg staat geen bord dat dit een 30 km zone is, terwijl bij de watermolen wel staat 30 km, dit is dus erg inconsequent. Geldt het dan voor 1 richting?

De 30 km zone begint al op de Urkhovenseweg t.h.v. Soöntiens en geldt dus ook voor de Collseweg. Een bord "30 km zone + de tekst "Herhaling" aan het begin van de Collseweg zou wel nuttig zijn. Bij de watermolen staat een bord 30 km zone, omdat aan het einde van de gemeente Nuenen (vlak voor de brug) een bord staat "einde bebouwde kom Nuenen".

Meldingen van boze fietsers zijn b.v.:

- een klacht over een hardrijder met een snelheidreed ver boven de 70 km/u op de Molendijk. Onverantwoord!
- ik wilde 's avonds naar Geldrop fietsen via de Collseweg en de Urkhovenseweg, maar ben maar gauw weer huiswaarts gekeerd, zo gevaarlijk is het daartussen al die hardrijdende koplampen die langs je scheren

Oplossingsrichtingen:

- > 2A betere drempels en 30 km inrichting en 15 km zone rondom Watermolen/ D'n Kleine Dommel Een andere mogelijkheid is:

> 2B Komend vanaf de Loostraat, net over het spoor bij het begin van de Molendijk deze **eenrichtingsverkeer** laten worden, zodat de weg voor auto's smaller kan worden en meer beschermende fietsstroken (bv met een rij palen) kunnen komen.

Hopelijk vormen de palen een beschermend "aura" en vormen geen aanleiding tot eenzijdige ongelukken voor fietsers! Maar fietsers zijn gewend goed op te letten dus zal waarschijnlijk meevallen. De meningen kunnen hierover verdeeld zijn.

Het eenrichtingsverkeer loopt dan verder door rechtsaf de Collseweg op, dus is de Collseweg vanaf de Geestenberg in de richting van Nuenen is dan niet meer toegankelijk voor auto's.

En men moet dan rijden via de net opgeknapte Daalackersweg om binnendoor naar Nuenen (of Loostraat) te gaan. Deze weg heeft grote capaciteit! Honderd meter voor het eind van de Daalackersweg (nabij de Molendijk) begint dan de 30 km, zone met een drempel, zodat met niet met grote snelheid de Molendijk of Loostraat op kan ter bescherming van de fietsers.

De kruising van de Daalackersweg, Loostraat en Molendijk moet dan een voorrangskruising blijven. Het verkeer, dat vanaf de Daalackersweg links en rechts afgaat moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Loostraat en Molendijk. De Molendijk zal dan waarschijnlijk iets drukker worden maar m.b.v. lokaal effectieve drempels wordt voorkomen dat het toch weer een racebaan wordt (immers de kans op hogere snelheden wordt mogelijk vergroot als het eenrichtingsverkeer wordt) en fietsers worden tevens beter beschermd. Nog een groot voordeel is dat de situatie bij de Collse watermolen een stuk overzichtelijker wordt (van 2 kanten verkeer ipv 3). Maar het verkeer, die afkomstig is van de richting Nuenen, is het slechts zichtbaar, omdat het huis aan de rechter kant dicht bij de weg staat en er een bocht in de weg zit. De twee stromen autoverkeer op de huidige Collseweg gaan zich in de nieuwe situatie bij de T-kruising Collseweg – Molendijk kruisen. De stroom van Eindhoven naar Nuenen komt via de Daalackersweg en de Molendijk en gaat op deze T-kruising linksaf in de richting van Nuenen. De stroom van Nuenen naar Eindhoven gaat bij deze T-kruising rechtdoor.

Als dan ook nog de Collseweg nabij de watermolen en d'n Kleine Dommel echt ingericht wordt als 30 km weg met lokaal effectieve drempel dan schieten we daar al een eind op, zeker als het rondom de driepsring bij de Collse watermolen een 15 km zone wordt. Autoverkeer blijft mogelijk en de toegankelijkheid wordt niet aangetast (belangrijk voor de daar gevestigde ondernemers!) De Loostraat blijft 2 richtingen. De Wijkraad van Nuenen / Eeneind is ook voorstander voor verbeteringen van de Collseweg, zie 7).

3 Urkhovenseweg (met name tussen de brug en de wijk Geestenberg)

Er wordt veel te hard gereden. Dat is al heel lang bekend, zie 1) en 2)

Er mag ook 60 km/u worden gereden, hetgeen wordt ervaren als levensgevaarlijk en 's avonds in het donker en in de spits en als "angstaanjagend". De maximum snelheid wordt niet aangegeven. Dit speelt al heel lang, zie 1) artikel in Ventiel 2005 n.a.v. een fietser die daar toen was doodgereden.

Oplossingsrichtingen:

- 1 Vanaf de Zeggenweg (einde fietspad) tot de brug over het kanaal en minimaal vanaf Soontiens tot Zeggenweg (onverharde weg) 30 km weg van maken met effectieve drempels en markeringen, herhaalborden en max snelheid borden. Over de brug heeft de gemeente Geldrop dit al 30 km gebied gemaakt.
- 2 Urkhovenseweg helemaal afsluiten voor auto's zoals ooit is overwogen, zie 1)
- 3 Er een fietsstraat van maken waarbij auto's te gast zijn, met 30 km en **effectieve** drempels.
- 4 Invoeren eenrichtingsverkeer met beschermde fietsstroken en drempels voor auto's
Autoverkeer moet dan voor de andere richting via de aanwezige grotere wegen rijden.

4 Koudenhovensweg-Zuid (onderdeel van de snelfietsroute F270)

Bij de rotonde naar de Celebeslaan, onoverzichtelijk Het verwarrende is dat als je (vanaf de school) naar links wilt afslaan je eerste naar rechts moet gaan op de fietsrotonde. Een onnatuurlijke en onlogische beweging zowel voor de fietser als voor omringende automobilisten, die op het verkeerde been gezet kunnen worden. Bovendien kan je dan niet goed meer achterom kijken of de weg vrij is om verder de rotonde naar linksom op te gaan.

Je moet in ieder geval heel goed aangeven dat je toch naar links wilt: hand uitsteken dus!!

Melding wijkbewoner:

De rotonde bij de Celebeslaan blijft lastig. Recent is iemand op de fiets aangereden en een beenblessure opgelopen, waarvan zij lang last heeft gehad. Zij is nu gelukkig weer opgeknappt. Zij kwam vanaf de Helmondweg en een automobilist die achter haar reed, reed haar aan op de rotonde..

Oplossingsrichting: is lastig, oude situatie zonder rotonde is overzichtelijker, dan voorsorteren mogelijk. Rotonde weer weghalen?. Een 15 km kruising zou het veiliger kunnen maken? En extra voorrangsborden voor fietsers erbij?

5 't Hofke op diverse plaatsen: te grote en onoverzichtelijke driesprongen

Ook i.v.m. onderzoek naar een weekmarkt op 't Hofke is verkeersveiligheid zeer van belang

5A Bij oversteken t Hofke bij de kerk naar de Tongelresestraat moet je naar 3 richtingen kijken over een hele groot hoek, zeker meer dan 200 graden: je moet heel goed opletten en hele soepele nek hebben! Voorbeeld melding van een wijkgenoot:

Als je aan komt fietsen vanaf het oude raadhuis richting de kerk en je wilt linksaf naar de Tongelresestraat, dan moet je eerst een stukje rechtsaf voor je bij de fietsers oversteek bent, waar je vervolgens meestal helemaal geen voorrang krijgt, behalve soms van automobilisten die van rechts(!) komen, dus zeg maar vanaf de basisschool. Het is een rare manier van linksaf slaan. Als je "gewoon" op de rijweg blijft kun je ook linksaf, maar dan is er geen goede oprit naar het fietspad richting Tongelresestraat; je moet daar goed opletten dat je geen "stoeprandjes" raakt. Ik voel me daar echt tweederangs verkeersdeelnemer die ten behoeve van het autoverkeer een rare bocht moet maken en langer wachten. Een politiemann die ik daar een keer sprak vond het ook maar een rare constructie.

Oplossingsrichtingen: oude situatie zonder gedwongen op fietspad is overzichtelijker, dan voorsorteren mogelijk, nu is een veilige mogelijkheid : lopen over de zebra, maar voor fietsers niet erg praktisch (maar het werkt wel). Verlengde zebra over het fietspad mogelijk " Fiets-zebra?" of 15 km kruising ? Of voorrangsborden voor fietsers?
Of de oversteekplaats voor fietser een stukje (5 a10 meter) verplaatsen vanaf de driesprong zodat het oversteken een stuk overzichtelijker wordt?

5B Bij oversteken t Hofke vanaf de Muschbergweg : geen uitzicht vanwege begroeiing

Oplossingsrichtingen: Minder/lagere begroeiing, zebra plaatsen, wellicht een spiegel?
of zebra die ook door fietsers kan worden gebruikt? lokaal 15 km kruising i.p.v. 30 km?

5C Bij hoek t Hofke - Hageheldlaan staat vrijwel dagelijks een hoge bestelauto geparkeerd die het zicht ontnemt van verkeer dat van rechts komt (en dus voorrang heeft)

Oplossingsrichting: vragen om de auto elders parkeren of het parkeervak daar laten verwijderen?

5D Automobilisten die van de Tongelresetraat rechtsaf t Hofke op willen moeten erg oppassen voor doorgaand fietsverkeer, die voorrang hebben
Oplossingsrichtingen: waarschuwbord ? 15 km gebied, zie ook 5A

5E De T splitsing bij het oude Raadhuis is onoverzichtelijk voor fietsers die vanaf 't Hofke linksaf de Oude Urkhovenseweg op willen rijden (bv komend vanaf Jian An) en voetgangers die willen oversteken. Voorbeeld melding van een wijkgenoot:

De weg bij het oude raadhuis erg breed en er zijn daar geen vluchtheuvels, waardoor oversteken voor de langzameren onder ons wat langer kan duren dan automobilisten lief is. De auto's komen daar ook van drie kanten. Door de grote ruimte glippen auto's vaak nog even voor je langs

Oplossingsrichtingen: zebra's , smaller en minder flauwe bochten ? Belijning en opstelpunt voor linksaf strook, zebra's plaatsen voor voetgangers, 15 km kruising?

5F Afslag bij de school naar t Hofke: (onderdeel van de snelfietsroute F270)

Voorbeeld melding van een wijkgenoot:

Als je aan komt fietsen van de Koudenhovenseweg-zuid en bij de basisschool linksaf wilt slaan naar 't Hofke-noord, dan komt het veel te vaak voor dat automobilisten die van links komen (dus van 't Hofke-noord) en linksaf slaan (richting kerk/Tongelresestraat) géén voorrang verlenen. Je komt als fietser toch echt van rechts. (een wijkbewoonster is in die situatie een keer aangereden).

Oplossingsrichtingen: dit is al een 15 km gebied. Wellicht de oversteekplaats voor fietser een aantal meters verplaatsen vanaf de driesprong? Dan slechts van 2 kanten verkeer.

5G De belijning van de fietstroken op t Hofke is niet meer zichtbaar. Melding via de Buiten Beter App gaf als resultaat dat dit wordt hersteld bij de aanleg van het snelfietspad.

Oplossingsrichting: opnieuw aanbrengen (zit in de planning)

Toelichting / aanvullende informatie

Wat nog meer door wijkbewoners is aangedragen:

- A. Er wordt steeds meer gefietst en dat wordt ook gestimuleerd door de overheid en dat is goed voor de gezondheid en het milieu. Maar helaas neemt het aantal ongelukken met letsel ook erg toe, zelfs met dodelijke afloop.
De problematiek speelt al vele jaren en het wordt nu wel tijd er iets aan te doen.
Tongelre als achtergebleven gebied. Waarom b.v. wel een van Gogh pad, peperdure projecten zoals de "Slow Lane", een mooi snelfietspad naar Helmond (kosten gemiddeld 759000 euro/km) e.d. maar de "normale" wegen verwaarlozen m.b.t. de verkeersveiligheid voor fietsers? Dat is niet in balans! Er is een ingrijpende inhaalslag nodig!
Er worden wel diverse nota's geschreven over verkeersveiligheid zie 4) en 5)
Nu ook nog de daden bij de genoemde knelpunten!
- B. Hardrijders: in het hele gebied van de 30 km zones wordt dit meestal niet aangehouden en ook niet gehandhaafd. Geen mens houdt zich aan 30 km/u als de weg niet als 30 km is ingericht en dat ontbreekt op veel plaatsen. Hardrijders wordt veelal ervaren als asociaal verkeersgedrag, soms zelfs als barbaars en agressief. Landelijk beleid gaat steeds meer naar 30 km, zie 3).
- C. Verkeersvoorzieningen lijken te worden bedacht op de tekentafel, zonder te realiseren wat dit betekent voor de fietsers. Vaak lijkt het erop dat ontwerpers nooit op een fiets hebben gezeten. Verder zijn punaises en wegversmallingen eerder gevaarlijk dan beschermend voor fietsers.
- D. Als een automobilist bewust verkeersregels overtreedt en letsel veroorzaakt is dat geen "ongeluk" maar kan als een misdrijf beschouwd worden. Als men b.v. bewust de maximum snelheid overtreedt en een ongeval veroorzaakt is er behalve het slachtoffer (en familie & vrienden) ook de dader een slachtoffer van zichzelf, ook deze komt in flinke problemen. Deze mensen moeten beschermd worden tegen zichzelf door zo veilig mogelijke voorzieningen. Want verandering van gedrag is nauwelijks te beïnvloeden door de overheid, maar de voorzieningen wel.
- E. Veel verkeersdrempels in 30 km zones zijn geschikt voor hoge snelheid (dus niet effectief)
Hiermee faciliteert de gemeente om hardrijders (of zoals men tegenwoordig ook wel zegt: "verkeersshuffers") hun gang te laten gaan op 30 km zones, met alle gevolgen van dien.
De gemeente draagt dus een grote verantwoordelijkheid bij de verkeersveiligheid.!
- F. De 30 km zones worden bij begin aangegeven maar niet duidelijk is voor welke zijwegen dit ook geldt en waar dit eindigt. Er ontbreken ook herhaalborden. Hierdoor is het voor automobilisten niet duidelijk dat men niet harder dan 30 km/u mogen rijden. Als het gemeentelijk beleid is om geen herhaalborden te plaatsen in 30 km zones, maak er dan een 30 km straat van waar dat wel mag!

G. De auto kan soms ervaren worden als een “*heilig monster*” heilig omdat autorijden heel veel gemak en plezier kan opleveren, maar een “monster” vanwege de soms versluierde neveneffecten. Auto’s hebben een grote “invloedssfeer”: en groot volume, geven geluidshinder, geven uitstoot van uitlaatgassen en fijnstof (ook door de banden!) . Met alle consequenties van dien: aantasting van het leefmilieu, het klimaat, de gezondheid en de ons omringende natuur. En door het veel grotere gewicht en snelheid is de energie-inhoud (bewegingsenergie) zeer groot t.o.v. een fietser. Uitgaande van een gemiddelde fietser van totaal 87 kg en snelheid 15 km/u en een middenklasse auto met een gewicht van totaal 1300 kg is deze factor 60 keer bij 30 km/u, 135 bij 45 km/h, 240 bij 60 km/u en 375 bij 75 km/u en hebben daardoor een groot vermogen om schade en letsel te veroorzaken.. Het zou heel redelijk zijn als men hiervan bewust is en wat **respectvoller gedrag** vertoont voor de fietser, die tevens veel minder milieubelasting geeft.

Er is thans sprake van “vliedschaamte”, maar eigenlijk is schaamte voor (“niet essentieel”) autorijden ook wel een punt. De automobilist(e) zelf is “ingekapseld” in een beschermend “pantser” en de fietser helemaal niet, wat hem uiterst kwetsbaar maakt. Daarom moet je als fietser een soort “survival strategie” ontwikkelen. Beseffen automobilisten dat wel voldoende en de verantwoordelijkheid die dit met zich meebrengt in dit ongelijke speelveld? Fietzers moeten dus goed opletten. Zelfs b.v. bij groen licht eerst nog even naar links kijken voordat je oversteekt en niet klakkeloos gaan fietsen: er kan immers altijd nog wel een auto door rood rijden. Verschillende keren is hierdoor ternauwernood een ernstig ongeluk voorkomen!

H. Innovatie !?

Zonder vernieuwing is er weinig vooruitgang. Is er rol weggelegd voor de Eindhoven als “Brainport” met een groot innovatief vermogen? Innovatie kan op minstens 3 manieren:

1) Socialer verkeersgedrag bevorderen

De goedkoopste en meest effectieve oplossing zou zijn als we wat rustiger aan zouden doen en meer rekening met elkaar zouden houden, maar ja de haast en snelheid cultuur zit er diep in en is verweven met economische belangen.

Bezinning op het eigen verkeersgedrag, waarom doe je dit?

Met de “heropvoeding” van verkeersdeelnemers veel is te voorkomen en is veel te besparen (en met relatief lage kosten). Kan Eindhoven daar niet een pilot project van maken?

Vroeger was er de term “een heer in het verkeer”, hoe kan dat eigentijds worden opgepakt?

Kunnen er daarvoor acties en experimenten worden opgezet?

In Frankrijk zijn er duidelijke regels als een auto een fiets gaat passeren: verlagen van de snelheid en 1-1.5 meter afstand houden. Werkt het belonen van automobilisten bij correct verkeersgedrag? Zie ook 6)

2) Technische innovatie ?

We kunnen al bijna zelfrijdende auto’s maken en hebben de beschikking over GPS, “Big Data” en artificial-intelligence (AI) , Automatic Speed Control (ASC) systemen, waarom dit dan niet inzetten ter bevordering van de verkeersveiligheid? Kan Brainport Eindhoven daarin ook nog een rol gaan spelen, uiteraard in samenwerking met de auto industrie?

3) Invoeren van nieuwe verkeersregels (landelijk!)

Extra privileges voor fietsers b.v. een “fiets-zabra”, of een speciaal voorrangsbord voor fietsers waarbij auto’s fietsen voor moeten laten gaan. Dat maakt het oversteken bij kruispunten e.d. een stuk makkelijker en hopelijk ook veiliger voor fietsers.

Langzaam verkeer dus voorrang op het snellere verkeer. Dat is ook wel rechtvaardig immers auto’s rijden toch al veel sneller en zijn dus sneller op de bestemming dan fietsers.

Het “vanzelfsprekende recht” van de snelste (met tevens de meeste macht en kracht) moet dus grondig herzien worden, zodat het verkeer eerlijker en rechtvaardiger wordt.! Zie ook 6)

LET OP ! FIETSERS VOORRANG

Late we het nieuwe jaar positief en gezond tegemoet treden!

Vriendelijke groet,

Peter van Emden
(Coordinator van de wijkgroep verkeersveiligheid 't Hofke e.o).
peter@ekopower.nl

NASCHRIFT

Tijdens de afronding van deze inventarisatie is gebleken dat de gemeente Eindhoven het concept ontwerp voor de snelfietsroute F270 heeft gepubliceerd (waarover wij niet zijn geïnformeerd).

zie <https://www.eindhoven.nl/projecten/doorfietsroute-eindhoven-helmond>

Alleen de omwonenden hebben tot half december de tijd gehad om hierop te reageren.

Natuurlijk heeft men erg zijn/haar best gedaan, maar het kan nog wel een tandje beter hier en daar.

De Loostraat lijkt slechts een “cosmetische” verandering te ondergaan: rood asfalt, met status “fietsstraat”, maar de (“high speed”) drempels lijken te blijven zoals ze nu zijn.

Het recht van de snelste wordt dus nog steeds ondersteund. Ook is de functie van de middenstrook onduidelijk: kan dit niet verwarrend zijn voor automobilisten?

Wij gaan er echter van uit dat onze inventarisatie serieus wordt genomen en alsnog bij de plannen wordt berokken. De uitnodiging voor de schouw en een video-call zijn er immers niet voor niets.

Gezien de al jarenlange vertraging en de aanhoudende complicaties bij het ontwerp en de uitvoering van het snelfietspad, met name langs het spoor vanaf de Loostraat tot Eeneind is het niet waarschijnlijk dat dit eind 2021 gereed zal zijn, zoals de planning nu is.

Op de website van de gemeente kunnen we lezen:

De aanleg start pas als de gemeenteraad de benodigde financiële middelen beschikbaar heeft gesteld. Dus dat is zelfs nog niet gebeurd!

We kunnen ons afvragen of het niet verstandig is snel en kosten-effectief een (voor het snelfietspad) **tijdelijke voorziening** te realiseren via de bestaande infrastructuur, zodat het snelfietspad in ieder geval binnen afzienbare tijd operationeel kan worden.

Dus door de Molendijk (430 meter), de Collseweg (500 meter) en de reeds autoluwe Kruisakker (477 meter) fietsvriendelijker te maken. Dit is ca 400 meter langer en kost ca 1.5 minuut extra fietstijd. Tevens geeft dit een **duurzame verbetering** van de lokale fietsvoorzieningen die toch al hard nodig zijn (zie bovenstaande knelpunten).

De wijkraad van Eeneind ondersteunt ook het veiliger maken van de Collseweg, zie 7)

Er komt dan minder tijdsdruk op het complexe fietspad langs het spoor. Zodra dit klaar is kan het fietsverkeer richting Helmond dan over dit nieuwe snelfietspad gaan rijden.

Bronnen:

1 Ventiël nr 118 (2005) pag 12-13 zie [hier](#)

2 Diverse stukjes in het wijkblad Rond 't Hofke (okt 2018 en okt 2020) zie [hier](#)

3 Steeds meer beleid naar 30 km/u, NRC, zie [hier](#)

4 Actieplan Verkeersveiligheid gemeente Eindhoven zie [hier](#)

5 Brabant wil nul verkeersdoden zie [hier](#)

6 Boek: Het recht van de snelste – Hoe ons verkeer steeds asocialer werd door oa Thalia Verkade

7 Advies wijkraad Eeneind m.b.t. de Collseweg, zie [hier](#)

8 Zie: <https://sjees.nl/snelfietsroutes/f270>

Kopie aan:

- De wijkgroep verkeersveiligheid 't Hofke e.o.
- Fietsersbond Afd Eindhoven
- Leefbaarheidsteam 't Hofke
- Politie (o.a. wijkagent, Wijkboa's Tongelre)
- Gemeente Eindhoven: o.a. Bas Braaknan en Mark Hamelers
- Wijkraad Eeneind
- Diverse betrokken raadsleden gemeente Eindhoven