

VVN afdeling Nuenen

Aan: College van Burgemeester en Wethouders gemeente Nuenen c.a.
Van: VVN afdeling Nuenen en Fietsersbond Nuenen

Nuenen, 3 december 2024

Geacht College,

Naar aanleiding van de beeldvormende raadsvergadering van 27 november 2024 sturen wij u deze notitie als advies voor het vervolgtraject van de aanleg van het snelfietspad Gemert-Eindhoven. De tekst is een wat uitgebreidere versie van een tekst die we al hadden gedeeld met de heer Godtschalk.

We hopen hiermee bij te dragen aan een veilig en goed bruikbaar snelfietspad.

Met vriendelijke groeten,
namens VVN afdeling Nuenen en Fietsersbond Nuenen,

Arend Jan Klinkhamer
Andoornstraat 13
5672 XA Nuenen
06-39 779 556
ajklinkhamer@gmail.com

Snelfietsroute Gemert-Eindhoven

Notities van VVN afdeling Nuenen en Fietzersbond Nuenen naar aanleiding van de beeldvormende raadsvergadering van 27 november 2024.

Tracékeuzes

We kunnen ons als VVN Nuenen en Fietzersbond Nuenen goed vinden in de voorgestelde tracékeuzes.

Het tracé 1A over de Opwettenseweg naar de Europalaan vermijdt een kostbare ingreep bij de rotonde Meerijlaan-Geldropsedijk en voorkomt ook dat er bij de basisschool Wentelwiek een dubbel oversteekprobleem ontstaat als de school begint. Ook bij de kruising Hoge Brake-Oude Kerkdijk, toch al een zorgenkindje, wordt in het voorstel voorkomen dat daar extra afslaand fietsverkeer wordt toegevoegd.

In Gerwen is de route 2B over Ter Warden veiliger en overzichtelijker dan route 2A dwars door het dorp. Het tracé door het dorp is 200 meter korter, 40 seconden. We verwachten dat het gemak van de voorgestelde route de fietsers meer waard zal zijn dan die 40 seconden.

Ontwerpdetails

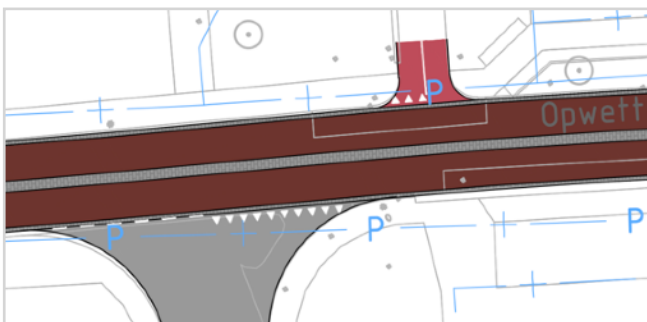
De gepresenteerde routes zijn nog niet in detail uitgewerkt en de details waren ook geen onderwerp van de discussie, maar we willen toch een paar **aandachtspunten** noemen.

De verbinding met de aansluitende fietspaden.

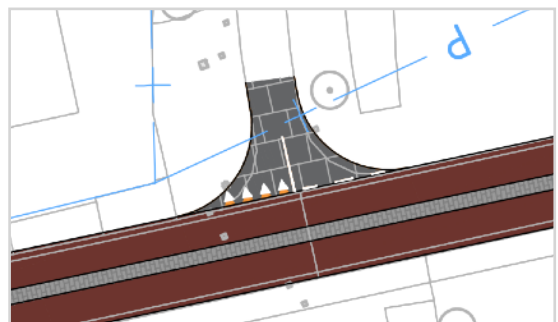
De boogstralen, de krommingen waarmee het snelfietspad overgaat op het zijpad, zijn voor een groot deel 5 meter. Dat is een maat waarbij je soepel doorfietsend kunt afslaan. **De bevolking van Nuenen wordt ouder** en het nemen van bochten is vaak een van de dingen die dan moeilijk worden op de fiets.

We zien echter ook aansluitingen met een boogstraal van 1,5 meter of zelfs kleiner, en dan wordt het afslaan moeizamer. Bijvoorbeeld de aansluiting van het Witte Hondpad op de Opwettenseweg heeft zo'n krappe afslag. Het is daar bijna onmogelijk om vanuit het dorp komend het toch vrij brede fietspad op te fietsen zonder op de verkeerde weghelft te komen. Bij de aansluiting van de Greefloop op de Alfons Blommelaan is de huidige boogstraal wel vergroot naar 5 meter.

Om Nuenen **ouderenvriendelijker** te maken bepleiten we dan ook een uniform ontwerp door **alle boogstralen op 5 meter te brengen**.



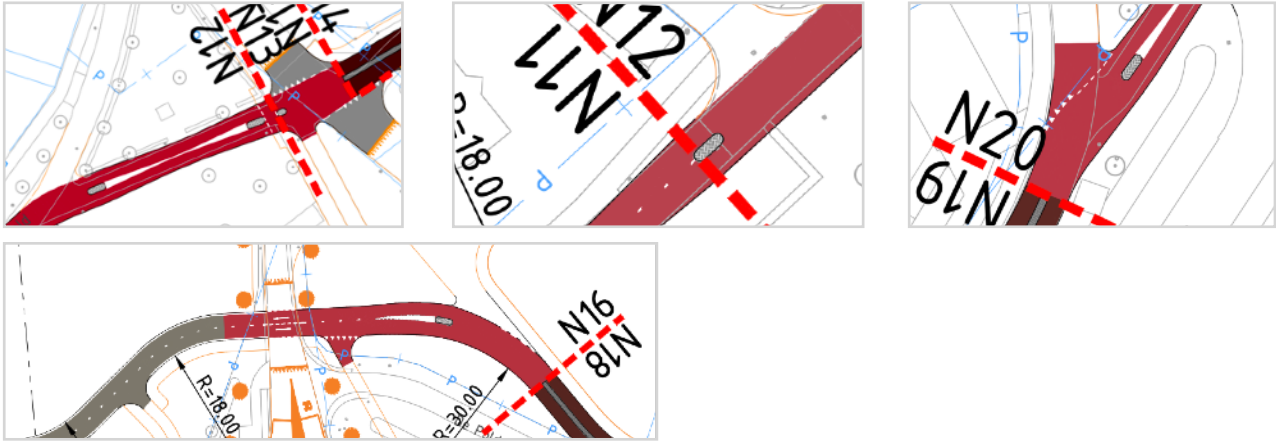
Witte Hondpad - Opwettenseweg. Boogstraal 2,0 m., ongewijzigd.



Greefloop - Alfons Blommelaan. Boogstraal aangepast van 2,5 naar 5,0 meter.

Uitvoering bestrate middenvlakken

De middenvlakken met klinkerbestrating hebben **soms wel een wit puntvlak en soms niet**. Zie de voorbeelden hieronder. Ook is ons niet duidelijk waarom er bij toepassing van een puntvlak dit **niet in twee richtingen** is gedaan. Als er wordt gewaarschuwd tegen het berijden van het puntvlak, zou dat toch in beide richtingen van toepassing zijn? Overigens gaan we ervan uit dat er **geen paaltjes** zullen worden toegepast op het snelfietspad en op de aansluitende fietspaden.



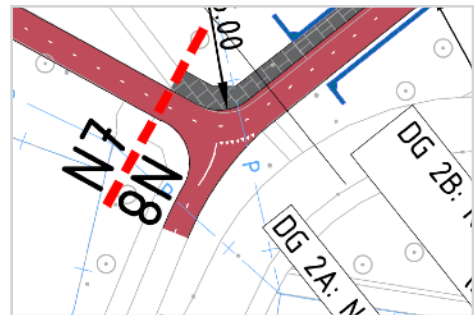
Over de witte puntvlakken: Bij de oversteek van de busroutes is het snelfietspad niet in de voorrang. Hier zijn haaiantanden toegepast met additioneel een puntvlak (staat niet zo op de tekening). Dit benadrukt de afwijkende situatie. We bepleiten om dit ook toe te passen op andere plaatsen waar een drukke fietsroute aansluit zoals bij het tunneltje in de Lyndakkers waar de fietsroute van/naar Geldrop aansluit.



Kruising snelfietspad met de dubbele busbaan bij Het Pluuke. Een **wit puntstuk** benadrukt de voorrangssituatie. Bij de enkelbaans kruising ontbreken de puntstukken echter (zie pag 5).

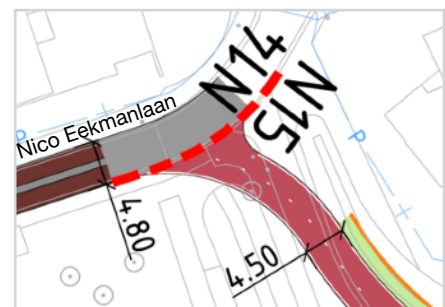


Dezelfde kruising snelfietspad met de busbaan bij Het Pluuke. De tekening geeft geen voorrangsbelijning aan.



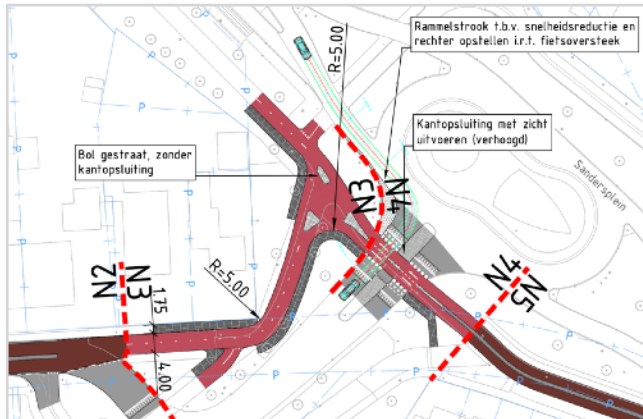
Aansluiting fietspad Lyndakkers - Geldrop ten zuiden van het tunneltje in de Europalaan. **Een puntstuk in plaats van een middenstreep** zou de voorrangssituatie beter onder de aandacht brengen.

Witte kantbelijning zien we vanaf Lieshout op het fietspad consequent toegepast tot de aansluiting op Nico Eekmanlaan. Vanaf dat punt is nergens meer witte kantbelijning te zien. We bepleiten om **op het fietspad overall witte kantbelijning** aan te brengen, overeenkomstig het snelfietspad Helmond-Eindhoven. Onderzoek heeft uitgewezen dat dit de veiligheid bevordert.

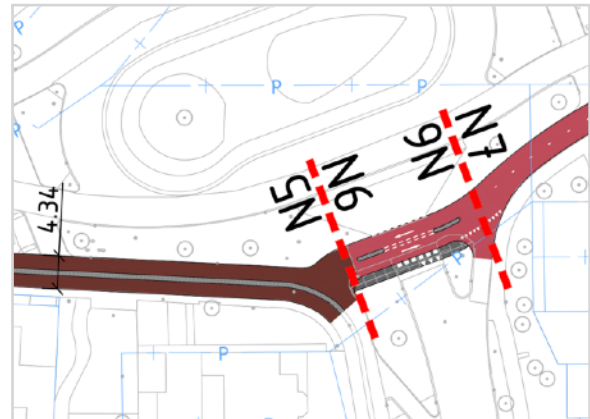


Aangepaste bocht Sandersplein en Vrijheidsplein

Op het Sandersplein (Europalaan - Geldropsedijk) is voor het autoverkeer vanuit Eindhoven een aangepaste bocht getekend met een zogenoemde rammelstrook om de automobilisten beter te attenderen op kruisende fietsers. Problemen tussen fietsers en afslaand auto's spelen ook bij het Vrijheidspleinplein, de aansluiting van de Vallestep op de Europalaan. Wij zouden daarom deze aanpassing ook daar graag zien toegepast.



Europalaan - Geldropsedijk

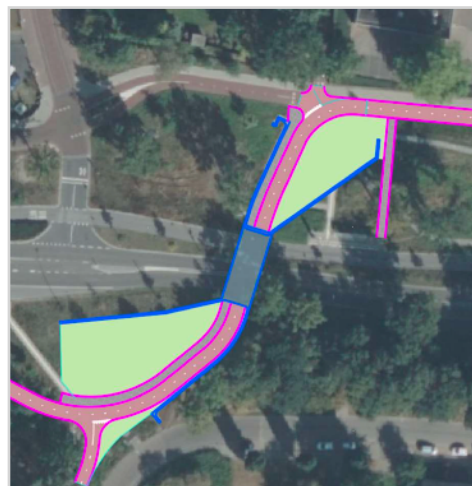
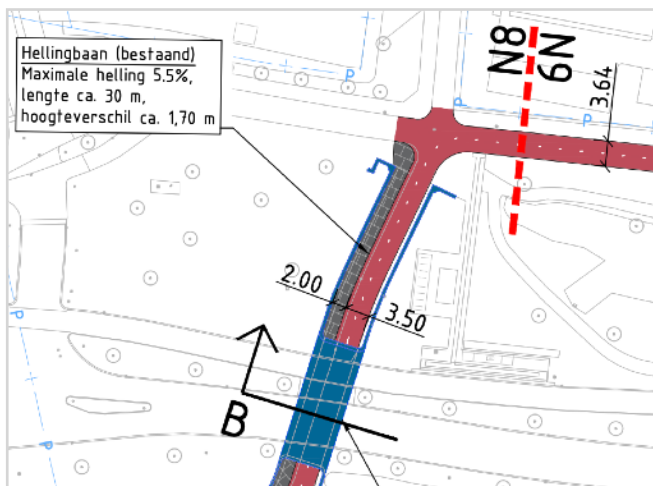


Europalaan - Vallestep

Fietstunnel Lyndakkers noordzijde

Bij het fietstunneltje in de Lyndakkers is er op de kruising aan de noordzijde **slecht zicht naar rechts vlak voor een scherpe bocht**. We zouden hier met name aan de noordkant graag zoveel mogelijk zien gerealiseerd van het alternatief dat is beschreven in Bijlage 2 Heroverweging Kunstwerken. Met name geldt hier het maximaliseren van de boogstraal om een natuurlijk naar rechts sturende bocht te realiseren met goed zicht naar rechts.

De helling voldoet met een lengte van 30 meter en een hoogteverschil van 1,70 meter aan de vuistregel van Roos¹ $L = 10 \times H^2$, maar wordt door ouderen nog wel als wat steil ervaren. Een profiel met een aan het begin steilere helling² kan de steilte-ervaring mogelijk verbeteren.



¹ <https://www.fietsberaad.nl/CROWFietsberaad/media/Kennis/Bestanden/Fietsverkeer21 - X-factor.pdf?ext=.pdf> en <https://ipvdelft.nl/fietshellingen-deel-1-hellingspercentage/>

² <https://ipvdelft.nl/fietshellingen-deel-2-ontwerp/>

Bruikbare breedte fietspaden

Aan de Lieshoutseweg is aangegeven dat een particuliere heg direct aan het fietspad grenst, daarmee aanduidend dat dit de bruikbare breedte verkleint. Hier lijkt de **heg bij het busstation Nuenen** over het hoofd gezien (in beheer bij de gemeente). Deze heg, die in de zomer ongesnoeid de breedte van het fietspad met bijna een halve meter inperkt, kan zonder problemen op ruime afstand van het fietspad worden geplaatst.

Overgroeiing vanaf de kanten beperkt de bruikbare breedte van een fietspad. De foto geeft dit aan bij het fietspad langs de Europalaan achter het Nuenens College. Hier is al 20 cm van het nog niet zo oude fietspad overgroeid. Elders is **het Bultsepad 40 cm smaller** geworden (twee zijden grasveld).

We bepleiten om bij de fietspaden met groenbegrenzing **periodiek de randen te borstelen** om overgroeiing terug te dringen. Bij de fietspaden met witte kantbelijning is dit zeker nodig om de kantbelijning zichtbaar te houden. Andersom: witte kantbelijning vormt een indicator om te gaan borstelen.



Opmerking bij Lieshoutseweg 31 over heg aan het fietspad. (Tekening Concept BOK Bijlage 1)



Heg over het fietspad bij busstation Nuenen. In de zomer steekt deze heg ongesnoeid verder over, zichtbaar aan de donkere rand.



Voor de foto deels verwijderde, 20 cm brede, overgroeiing langs de Europalaan achter het Nuenens College. Ballpoint voor schaal. Het gras ligt op dezelfde hoogte als het fietspad, vergevingsgezind als men even van het pad af raakt.



Enkelbaans oversteek busbaan bij Het Pluuke. Hier zijn geen waarschuwendes witte puntstukken aangebracht.

Langs het fietspad liggen kantstroken, links met een helling van circa 30 graden, rechts 60 graden. Elders direct gras.

We bepleiten kantstroken met een minimale helling om te voorzien in een, speciaal voor ouderen, vergevingsgezinde rand van het fietspad.

De kantstroken in het huidige fietspad zijn op een aantal plaatsen uitgevoerd met steile randen. Uit onderzoek is bekend dat veel fietsers een grotere afstand tot een dergelijke zijkant aanhouden om deze niet te raken. Dit is niet vergevingsgezind als een fietser deze raakt.

Een groot deel van de fietsongevallen is eenzijdig (zonder dat er ander verkeer bij is betrokken). Deze uitvoering van kantstroken draagt zeker bij aan de kans op eenzijdige ongevallen.

We bepleiten dan ook het toepassen van **kantstroken zonder helling dan wel doorgroeibare grastegels**.

Noot: in de foto links is de kleine boogstraal in de afslag geen probleem omdat hier juist een lage snelheid nodig is in verband met het oversteken.