

Geacht college en raad.

Waarom heeft Waalre toch tot deze aanpassing van de Traverse besloten?

Waarom is hier niet eerder goed over nagedacht ?( boerenverstand gebruiken)

Hoe komt het toch dat de Traverse weer net zo gevaarlijk of weer gevaarlijker wordt, dan vele jaren geleden toen er nog minder auto's waren en er toen wel tot het goede besluit kwam om fietsers en auto's te scheiden ?

Veiligheid voor fietsers: ???!! In Waalre Dorp op de Traverse ???!! Zie krantenbericht hieronder.

En wat doen we in Waalre op de Traverse ?

Hier zijn en worden de fietsers weer terug op de rijweg geplaatst.

Vrijliggende fietspaden zijn en worden weer verder verwijderd.

30 km zone wordt wel ingevoerd, maar er wordt vaak harder gereden. Constante snelheidscontrole blijkt toch onmogelijk.

Daarom rijden er nu ook mensen voor hun eigen veiligheid op de stoep.

Jaren geleden werden de fietsers juist van de rijbaan gescheiden en nu worden ze er weer aan toe gevoegd. Met gevaarlijke toestanden.

Welk bureau heeft dit voor de gemeente Waalre kunnen bedenken ?

En als eenmaal duidelijk is, dat dit niet de goede manier is om de veiligheid van fietsers te garanderen, waarom gaat men dat dit in het noordelijke gedeelte van de Traverse toch weer mee verder? Beter ten halve gekeerd dan ten hele gedwaald.

Wat is dit weer een miskleun. Jammer maar helaas gebeurt dit nu in Waalre Dorp.

Wat een geldverspilling, straks opnieuw weer dure aanpassingen noodzakelijk.

Veiligheid van fietsers moet toch voorrang krijgen, boven het afremmen van het auto verkeer, lijkt mij.

SWOV wil fietsen in steden veiliger maken door wegen anders in te richten

# ‘Maak de fietspaden vrijliggend’

Gemeenten moeten wegen en fietspaden compleet anders inrichten om het hoge aantal fietsongelukken terug te dringen. Alleen de snelheid naar 30 kilometer per uur verlagen zet te weinig zoden aan de dijk, aldus de SWOV.

David Bremmer  
Den Haag

Terwijl auto's steeds veiliger worden, is het aantal yerongelukte fietsers de afgelopen tien jaar fors gestegen. In 2023 kwamen 270 fietsers om het leven en raakten er bijna 5200 zwaargewond.

De toename is volgens Wendy Weijermars, hoofd infrastructuur en verkeer van Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV), vooral het gevolg van het feit dat ouderen langer blijven fietsen. „Daarnaast zien we meer soorten fietsen op de weg, vaak elektrisch. Van bakfietsen en cargobikes tot racefietsen, speedpedelecs en fatbikes.“

### Kruispunten

Actie vanuit de politiek is dringend geboden, want volgens prognoses dreigt het aantal ernstig gewonde



▲ Minder fietsen op de rijbaan, daarmee zou het verkeer veel veiliger worden. FOTO:AFP

verkeersslachtoffers in 2040 te verdubbelen. „Dat is onacceptabel. We moeten fietsen veiliger maken“, zegt Weijermars.

Volgens de SWOV is het scheiden van fietsers en motorverkeer cruciaal. „De wegen waarop 50 kilometer per uur mag worden gereden, moeten vaker vrijliggende fietspaden krijgen. Dat is veiliger dan alleen de snelheid verlagen naar 30 kilometer per uur, zoals veel gemeenten momenteel doen.“

Waar geen ruimte is voor gescheiden fietspaden, blijft snelheidsverlaging een prima alternatief. „Maar dan moet je wel de inrichting van de weg aanpassen, zodat automobilisten zich aan die snelheid houden. Alleen een bonkje neerzetten werkt niet.“

Het ideaalbeeld zijn fietspaden die niet alleen gescheiden liggen van autowegen, maar die daar ook niet mee kruisen. „Want op kruispunten gebeuren veel ongelukken

met fietsers. Veel kruisingen zijn verkeerd ontworpen.“ Weijermars noemt Houten als voorbeeld, waar fietsers dankzij gescheiden routes nauwelijks met auto's in aanraking komen.

Circa 40 procent van de fietsongelukken gebeurt echter zonder enige betrokkenheid van andere motorvoertuigen. Bij ernstige ongevallen is dit zelfs 80 procent. „Het wegdek moet daarom egaal en vrij van obstakels zijn, zoals boomwortels, losliggende tegels of bladeren“, zegt Weijermars.

SWOV-onderzoeker Teun Uijtdewilligen, projectleider drukke fietspaden, voegt toe dat trottoirranden veel beter een diagonale rand kunnen hebben dan een rechtopstaande. „Dat is veiliger.“

Uijtdewilligen promoveerde onlangs op zijn onderzoek 'Fietsveiligheid in Nederlandse steden'. Hij

**Kruisingen zijn vaak verkeerd ontworpen, ook daarom gebeuren er ongelukken**

- Wendy Weijermars, SWOV

ontdekte dat vooral tijdens de spits de ongevallensituatie toeneemt. „Bij auto's leidt drukte tot files, bij fietsers tot onoverzichtelijke en hectische situaties. Ze zijn dan extra kwetsbaar.“ Uit zijn onderzoek blijkt ook dat ouderen en vrouwen drukke fietspaden liever mijden.

### Meer fietsers

Opralend is verder dat de kans op fietsongevallen sneller stijgt bij meer fietsers op de weg dan bij meer motorvoertuigen op de openbare weg. „Hoe hoger het aantal fietsers, hoe groter de kans dat ze in aanraking komen met motorvoertuigen.“

Uijtdewilligen vroeg fietsers ook naar hun routevoorkeuren. In hoeverre de toenemende variëteit aan soorten fietsen op de weg tot veel meer ongevallen leidt, is nog niet duidelijk. „Daar is nog weinig over bekend, we gaan dat komende jaren onderzoeken. Het zou echter goed kunnen.“

De maatregelen die de SWOV voorstelt, kosten veel geld, waarschijnlijk miljarden euro's. Volgens Weijermars verdienen de investeringen zich echter ruimschoots terug. „Onderzoek toont aan dat de voordelen drie tot vier keer hoger liggen dan de kosten.“

Huisdierverlof: als er iets