

# Een veiliger Genneper Parken voor fietsers



**EINDHOVENSE**  
SPORTRAAD

**Ontwikkelstage Bjorn Verhoeven**

Start-up School – Summa College

Stageperiode: Maart-Juni 2026

Stagebegeleider: Marleen van Doorne

## Voorwoord

Voor u ligt het onderzoeksrapport dat ik heb opgesteld tijdens mijn ontwikkelstage bij de Eindhovense Sportraad. Tijdens deze stage heb ik onderzoek gedaan naar de fietsveiligheid op Sportpark Genneper Parken in Eindhoven.

Aan het begin van mijn stage lag de focus op de algemene verkeersveiligheid binnen het sportpark. Na verschillende observaties en een gesprek met Hans van Bree werd echter duidelijk dat vooral de verkeersveiligheid van fietsers een belangrijk aandachtspunt vormt. Daarom is het onderzoek gedurende de stage verder toegespitst op fietsveiligheid.

Voor mij was dit een uitdagende opdracht. Verkeersveiligheid is geen vakgebied waarin ik vooraf veel kennis had. Juist daarom vond ik het interessant om mij hierin te verdiepen. Door observaties uit te voeren, gesprekken te voeren met experts, enquêtes uit te zetten en fietsers te interviewen heb ik veel geleerd over onderzoek doen, samenwerken met professionals en het verzamelen van betrouwbare informatie.

Graag wil ik mijn stagebegeleider Marleen van Doorne bedanken voor haar begeleiding tijdens het onderzoek en de waardevolle feedback die zij gedurende het proces heeft gegeven. Ook wil ik alle verenigingen, organisaties, experts en fietsers bedanken die hebben meegewerkt aan dit onderzoek.

Ik wens u veel leesplezier.

Bjorn Verhoeven

## Inhoudsopgave

Voorwoord .....	2
Managementsamenvatting .....	6
<b>1. Inleiding .....</b>	<b>7</b>
<b>1.1 Aanleiding .....</b>	<b>7</b>
<b>1.2 Probleemstelling .....</b>	<b>7</b>
<b>1.3 Doel van het onderzoek .....</b>	<b>7</b>
<b>1.4 Onderzoeksvraag .....</b>	<b>7</b>
<b>1.5 Deelvragen .....</b>	<b>8</b>
<b>2. Onderzoeksopzet .....</b>	<b>9</b>
<b>2.1 Onderzoeksmethode .....</b>	<b>9</b>
<b>2.2 Verkennend onderzoek fase 1 .....</b>	<b>9</b>
<b>2.3 Verkennend onderzoek fase 2 .....</b>	<b>10</b>
<b>2.4 Experts en betrokken partijen .....</b>	<b>10</b>
Hans van Bree .....	10
Pim van Bree .....	10
Sanne Fleuren .....	10
Verenigingen en organisaties op sportpark Genneper Parken .....	10
<b>2.5 Enquête verenigingen en organisaties .....</b>	<b>11</b>
<b>2.6 Interviews met fietsers .....</b>	<b>11</b>
<b>2.7 Betrouwbaarheid van het onderzoek .....</b>	<b>12</b>
<b>2.8 Beperkingen van het onderzoek .....</b>	<b>12</b>
<b>3. Onderzoeksresultaten .....</b>	<b>13</b>
<b>3.1 Verkennend onderzoek en observaties .....</b>	<b>13</b>
Gedeelde infrastructuur .....	13
Velddoornweg .....	13
Willem Elsschotlaan .....	13
Parkeren .....	13
Algemene beoordeling van de fietsveiligheid .....	14
Belangrijkste knelpunten .....	14
Belangrijkste locaties .....	14
<b>3.3 Resultaten interviews fietsers .....</b>	<b>15</b>
Algemene beoordeling van de fietsveiligheid .....	15
Belangrijkste knelpunten volgens fietsers .....	15
Belangrijkste locaties: .....	16
Verlichting .....	16
<b>3.4 Resultaten gesprek wijkagent Sanne Fleuren .....</b>	<b>17</b>

Rotonde bij het zwemcentrum.....	17
Gedeelde wegen.....	17
Parkeerdrukke .....	17
Opvallende overeenkomst met het onderzoek.....	17
<b>3.5 Gesprek met Pim van Bree .....</b>	<b>18</b>
Herkenning van de onderzoeksresultaten .....	18
Veiligheidsgevoel van fietsers .....	18
Gedrag van verkeersdeelnemers.....	18
Visie van de gemeente Eindhoven .....	19
Velddoornweg .....	19
<b>3.6 Gemeentelijke data en verkeerstellingen.....</b>	<b>20</b>
Ongevallencijfers .....	20
Meldingen Velddoornweg.....	20
Verkeerstelling Velddoornweg .....	20
Verkeerstelling Antoon Coolenlaan.....	21
<b>4. Conclusies .....</b>	<b>22</b>
<b>4.1 Gedeelde wegen tussen auto's en fietsers .....</b>	<b>22</b>
<b>4.2 Velddoornweg .....</b>	<b>23</b>
<b>4.3 Willem Elsschotlaan en drukke verkeerspunten .....</b>	<b>24</b>
<b>4.4 Foutparkeren en verkeersdrukke .....</b>	<b>24</b>
<b>4.5 Verlichting.....</b>	<b>24</b>
<b>4.6 Beantwoording van de onderzoeksvraag .....</b>	<b>25</b>
<b>5. Aanbevelingen .....</b>	<b>26</b>
<b>5.1 Inleiding .....</b>	<b>26</b>
<b>5.2 Toepassen van het fietsstraatprincipe .....</b>	<b>26</b>
<b>5.3 Rode wegmarkeringen.....</b>	<b>27</b>
<b>5.4 Plaatsen van "Auto te gast"-bebording .....</b>	<b>27</b>
<b>5.5 Snelheidsremmende maatregelen .....</b>	<b>27</b>
<b>5.7 Aanpak van foutparkeren .....</b>	<b>28</b>
<b>5.8 Verbeteren van oversteekplaatsen.....</b>	<b>29</b>
<b>5.9 Verbeteren van verlichting .....</b>	<b>30</b>
<b>5.10 Conclusie aanbevelingen .....</b>	<b>30</b>
<b>6. Implementatieplan .....</b>	<b>31</b>
<b>6.1 Inleiding .....</b>	<b>31</b>
<b>6.2 Rollen en verantwoordelijkheden.....</b>	<b>31</b>
Eindhovense Sportraad .....	31
Gemeente Eindhoven .....	31
Verenigingen en organisaties .....	31

<b>6.3 Fase 1: Beoordeling van de aanbevelingen</b> .....	32
<b>6.4 Fase 2: Opstellen van een uitvoeringsplan</b> .....	32
<b>6.5 Fase 3: Uitvoering van maatregelen</b> .....	32
<b>6.6 Fase 4: Monitoring en evaluatie</b> .....	33
<b>6.7 Conclusie</b> .....	33
<b>Bronnenlijst</b> .....	<b>34</b>
<b>Bijlagen</b> .....	<b>35</b>

## Managementsamenvatting

Sportpark Genneper Parken is één van de grootste sportlocaties van Eindhoven en wordt dagelijks bezocht door sporters, bezoekers, medewerkers en recreanten. Veel van deze gebruikers maken gebruik van de fiets om het sportpark te bereiken. Tijdens mijn ontwikkelstage bij de Eindhovense Sportraad heb ik onderzoek gedaan naar de verkeersveiligheid van fietsers binnen het sportpark.

De aanleiding voor dit onderzoek was de vraag welke knelpunten fietsers ervaren op Sportpark Genneper Parken en hoe deze kunnen worden aangepakt om de verkeersveiligheid te verbeteren.

Om antwoord te geven op deze vraag zijn verschillende onderzoeksmethoden toegepast. Er zijn observaties uitgevoerd op het sportpark, gesprekken gevoerd met experts en betrokken partijen, enquêtes afgenomen onder verenigingen en organisaties gevestigd op het sportpark en interviews gehouden met 41 fietsers. Daarnaast zijn gemeentelijke gegevens, verkeerstellingen en meldingen geanalyseerd.

Uit het onderzoek blijkt dat de meeste fietsers de verkeersveiligheid op het sportpark als voldoende tot goed ervaren. Tegelijkertijd zijn er meerdere locaties waar fietsers zich minder veilig voelen. Vooral de gedeelde wegen tussen auto's en fietsers worden als aandachtspunt genoemd. Daarnaast worden de Velddoornweg, de Willem Elsschotlaan, foutparkeren tijdens evenementen en enkele donkere locaties regelmatig genoemd als knelpunten.

Ook uit gesprekken met experts blijkt dat de inrichting van sommige wegen voor onzekerheid kan zorgen bij fietsers. Daarbij geven verschillende respondenten aan dat automobilisten soms harder rijden dan gewenst en de fietsers op korte afstand passeren. Hierdoor voelen sommige fietsers zich opgejaagd of kiezen zij ervoor om dicht langs de kant van de weg te fietsen.

Op basis van de onderzoeksresultaten is een aanbeveling opgesteld waarbij wordt ingezet op relatief eenvoudige en betaalbare maatregelen. De belangrijkste aanbeveling is het toepassen van het fietsstraatprincipe op belangrijke routes binnen het sportpark. Daarnaast worden rode wegmarkeringen, "Auto te gast"-bebording, snelheidsremmende maatregelen en een aanpak van foutparkeren aanbevolen.

De voorgestelde maatregelen sluiten aan bij de ambitie van de gemeente Eindhoven om fietsen binnen Genneper Parken verder te stimuleren. Daarnaast kunnen deze maatregelen grotendeels binnen de bestaande infrastructuur worden toegepast, waardoor de uitvoeringskosten relatief beperkt blijven.

# 1. Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Sportpark Gennep Parken is een belangrijk sport- en recreatiegebied in Eindhoven. Dagelijks maken sporters, bezoekers, medewerkers en recreanten gebruik van het gebied. Veel van deze gebruikers verplaatsen zich per fiets van en naar het sportpark.

Tijdens mijn ontwikkelstage bij de Eindhovense Sportraad kreeg ik de opdracht om onderzoek te doen naar de verkeersveiligheid binnen Sportpark Gennep Parken. Na een eerste verkennende fase van het onderzoek en een gesprek met Hans van Bree bleek dat vooral de verkeersveiligheid van fietsers aandacht verdient. Ook hebben we hiervoor gekozen, omdat mijn stageperiode 3 maanden bevatte en ik zo effectiever te werk kon gaan.

Daarom is besloten om het onderzoek verder toe te spitsen op fietsveiligheid.

## 1.2 Probleemstelling

Hoewel uit beschikbare ongevalsgegevens blijkt dat er relatief weinig geregistreerde fietsongevallen plaatsvinden binnen Sportpark Gennep Parken, geven verschillende gebruikers aan dat zij zich op bepaalde locaties onveilig voelen. Vooral op wegen waar auto's en fietsers gebruikmaken van dezelfde rijbaan worden regelmatig knelpunten ervaren.

Daarnaast zorgen drukke trainingsavonden, wedstrijddagen en evenementen ervoor dat verkeersstromen toenemen. Hierdoor ontstaan situaties waarbij fietsers, voetgangers en automobilisten dezelfde ruimte moeten delen.

Om beter inzicht te krijgen in deze problematiek is onderzocht welke knelpunten fietsers ervaren en welke verbeteringen mogelijk zijn.

## 1.3 Doel van het onderzoek

Het doel van dit onderzoek is om inzicht te krijgen in de ervaren fietsveiligheid binnen Sportpark Gennep Parken en om aanbevelingen te doen die kunnen bijdragen aan een veiligere verkeerssituatie voor fietsers.

Door middel van observaties, interviews, enquêtes en gesprekken met experts wordt onderzocht welke locaties als onveilig worden ervaren, wat hiervan de oorzaken zijn en welke oplossingen haalbaar zijn binnen de huidige situatie.

## 1.4 Onderzoeksvraag

Welke knelpunten ervaren fietsers op Sportpark Gennep Parken en hoe kunnen deze worden aangepakt om hun verkeersveiligheid te verbeteren?

## 1.5 Deelvragen

1. Hoe is de huidige infrastructuur voor fietsers op Sportpark Genneper Parken ingericht en welke knelpunten signaleer ik zelf?
2. Welke knelpunten en aandachtspunten signaleren experts en betrokken partijen met betrekking tot de verkeersveiligheid van fietsers?
3. Hoe ervaren verschillende typen fietsers de verkeersveiligheid op het sportpark?
4. Op welke locaties en momenten ontstaan de belangrijkste onveilige situaties voor fietsers?
5. Welke invloed hebben drukte, evenementen en parkeergedrag op de veiligheid van fietsers?
6. Welke verbetermaatregelen zijn haalbaar om de verkeersveiligheid voor fietsers te verbeteren?

## 2. Onderzoekopzet

### 2.1 Onderzoeksmethode

Om antwoord te geven op de onderzoeksvraag is gebruikgemaakt van verschillende onderzoeksmethoden. Door meerdere onderzoeksmethoden te combineren ontstond een breed beeld van de fietsveiligheid op Sportpark Genneper Parken. Hierdoor konden de resultaten uit verschillende bronnen met elkaar worden vergeleken en gecontroleerd.

Binnen dit onderzoek is gebruikgemaakt van:

- Verkennende observaties op locatie.
- Gesprekken met experts en betrokken partijen.
- Een enquête onder verenigingen en organisaties.
- Interviews met fietsers op het sportpark.
- Analyse van gemeentelijke gegevens, verkeerstellingen en meldingen.

Door deze methoden te combineren ontstond niet alleen inzicht in de feitelijke situatie, maar ook in de ervaringen en meningen van gebruikers en betrokken organisaties.

### 2.2 Verkennend onderzoek fase 1

Aan het begin van het onderzoek heb ik meerdere observaties uitgevoerd op Sportpark Genneper Parken. Het doel van deze observaties was om een eerste beeld te krijgen van de verkeerssituatie binnen het gebied.

Tijdens deze observaties heb ik gekeken naar:

- De inrichting van wegen en fietsroutes.
- De verkeersstromen van auto's, fietsers en voetgangers.
- Mogelijke knelpunten en gevaarlijke situaties.
- De bereikbaarheid van verschillende sportvoorzieningen.

Tijdens de eerste observaties viel op dat auto's, fietsers en voetgangers op veel locaties gebruikmaken van dezelfde infrastructuur. Daarnaast viel op dat sommige routes onduidelijk waren ingericht voor fietsers. Op verschillende locaties was niet direct zichtbaar welke ruimte bedoeld was voor fietsers en welke ruimte voor andere weggebruikers.

De inrichting van de veldoorweg, en de functie van deze weg. Tijdens een fietstocht over het sportpark met stagebegeleider Marleen van Doorne kwamen we een grote vrachtauto tegemoet die over het midden van de weg reed. Wij kregen hier een onveilig gevoel bij. Een belangrijk punt om verder te onderzoeken dus.

Ook viel op dat het P+R-terrein beperkt werd gebruikt terwijl veel bezoekers ervoor kiezen om dichterbij hun bestemming te parkeren.

Deze eerste observaties vormden de basis voor het verdere onderzoek.

## 2.3 Verkennend onderzoek fase 2

Na de eerste observaties heb ik gesprekken gevoerd met verschillende betrokkenen. Een belangrijk gesprek was het gesprek met Hans van Bree.

Tijdens dit gesprek zijn de eerste bevindingen besproken. Hieruit kwam naar voren dat het onderzoek mogelijk meer waarde zou opleveren wanneer de focus werd verlegd van algemene verkeersveiligheid naar fietsveiligheid.

Deze keuze had meerdere redenen:

- Fietsers vormen een grote gebruikersgroep binnen het sportpark.
- Tijdens de observaties kwamen meerdere knelpunten voor fietsers naar voren.
- De beschikbare tijd binnen de stageperiode maakte een verdere afbakening van het onderzoek wenselijk.
- De gemeente Eindhoven werkt aan plannen om lopen en fietsen verder te stimuleren binnen Genneper Parken.

Op basis hiervan is besloten om het onderzoek volledig te richten op de verkeersveiligheid van fietsers.

## 2.4 Experts en betrokken partijen

Om een volledig beeld te krijgen van de verkeerssituatie zijn verschillende experts en betrokken partijen geraadpleegd.

### Hans van Bree

Hans van Bree was namens de gemeente Eindhoven betrokken bij het onderzoek. Hij heeft geholpen bij het verkrijgen van gemeentelijke gegevens.

### Pim van Bree

Pim van Bree is werkzaam als adviseur mobiliteit en verkeersplanoloog bij de gemeente Eindhoven. Met hem zijn de resultaten van het onderzoek besproken en getoetst aan de visie van de gemeente Eindhoven.

### Sanne Fleuren

Sanne Fleuren is wijkagent binnen het gebied Genneper Parken. Zij heeft vanuit haar ervaring inzicht gegeven in verkeersveiligheid, meldingen en locaties die als aandachtspunt worden gezien.

### Verenigingen en organisaties op Sportpark Genneper Parken

Daarnaast zijn verschillende verenigingen en organisaties betrokken bij het onderzoek. Zij maken dagelijks gebruik van het sportpark en konden daardoor waardevolle informatie geven over verkeersveiligheid en bereikbaarheid.

## **2.5 Enquête verenigingen en organisaties**

Om inzicht te krijgen in de ervaringen van organisaties is een enquête uitgezet onder verenigingen en organisaties die gevestigd zijn op Sportpark Genneper Parken.

In totaal zijn twaalf organisaties benaderd. Tien organisaties hebben de enquête ingevuld, wat neerkomt op een responspercentage van 83%.

De enquête richtte zich onder andere op:

- Ervaren verkeersveiligheid.
- Locaties waar problemen worden ervaren.
- Invloed van evenementen en drukte.
- Foutparkeren.
- Mogelijke verbeteringen.

De resultaten van deze enquête zijn gebruikt om de ervaringen van organisaties te vergelijken met de ervaringen van fietsers.

## **2.6 Interviews met fietsers**

Naast de enquête onder organisaties zijn interviews afgenomen met fietsers op verschillende locaties binnen Sportpark Genneper Parken.

In totaal zijn 41 fietsers geïnterviewd.

Tijdens de interviews zijn vragen gesteld over:

- De ervaren verkeersveiligheid.
- Locaties waar men zich veilig of onveilig voelt.
- Ervaringen met autoverkeer.
- Verlichting.
- Foutparkeren.
- Mogelijke verbeteringen.

Door fietsers rechtstreeks te spreken ontstond een goed beeld van de dagelijkse ervaringen van gebruikers van het sportpark.

## **2.7 Betrouwbaarheid van het onderzoek**

Om de betrouwbaarheid van het onderzoek te vergroten is gebruikgemaakt van meerdere onderzoeksmethoden. Hierdoor konden resultaten uit verschillende bronnen met elkaar worden vergeleken.

Opvallend was dat veel conclusies overeenkwamen tussen:

- De observaties.
- De interviews met fietsers.
- De enquête onder verenigingen en organisaties.
- Het gesprek met wijkagent Sanne Fleuren.
- Het gesprek met Pim van Bree.

Doordat meerdere onafhankelijke bronnen dezelfde knelpunten benoemden, ontstaat een betrouwbaar beeld van de ervaren fietsveiligheid op Sportpark Genneper Parken.

## **2.8 Beperkingen van het onderzoek**

Binnen dit onderzoek waren enkele beperkingen aanwezig.

De belangrijkste beperking was de beschikbare tijd. De ontwikkelstage duurde ongeveer drie maanden, waardoor keuzes moesten worden gemaakt in de omvang van het onderzoek.

Daarnaast richt het onderzoek zich voornamelijk op ervaren verkeersveiligheid. Dit betekent dat de ervaringen en meningen van gebruikers centraal staan. Deze ervaringen hoeven niet altijd overeen te komen met geregistreerde ongevallen of objectieve verkeersgegevens.

Desondanks geven de resultaten een waardevol beeld van hoe fietsers, organisaties en experts de verkeerssituatie binnen Sportpark Genneper Parken ervaren.

## **3. Onderzoeksresultaten**

### **3.1 Verkennend onderzoek en observaties**

Voordat ik enquêtes en interviews heb afgenomen, heb ik meerdere observaties uitgevoerd op Sportpark Gennep Parken. Het doel hiervan was om een eerste beeld te krijgen van de verkeerssituatie binnen het gebied en mogelijke knelpunten te signaleren.

Tijdens deze observaties heb ik verschillende wegen, parkeerterreinen en sportvoorzieningen bezocht. Hierbij heb ik gekeken naar de verkeersstromen van auto's, fietsers en voetgangers, de inrichting van de infrastructuur en mogelijke onveilige situaties.

#### **Gedeelde infrastructuur**

Het eerste wat opviel tijdens de observaties was dat auto's, fietsers en voetgangers op veel locaties gebruikmaken van dezelfde infrastructuur. Vooral op de Velddoornweg, Willem Elsschotlaan en de wegen rondom FC Eindhoven delen verschillende verkeersdeelnemers dezelfde ruimte.

Hierdoor ontstaan situaties waarbij fietsers zich moeten mengen tussen auto's, terwijl er niet altijd duidelijke voorzieningen aanwezig zijn die aangeven welke positie fietsers op de weg hebben.

#### **Velddoornweg**

De Velddoornweg viel tijdens de observaties direct op als een mogelijke risicolocatie. Deze weg wordt gebruikt door auto's, fietsers en voetgangers en vormt een belangrijke verbinding binnen het sportpark.

Tijdens de observaties ontstond de indruk dat sommige automobilisten de weg gebruiken als snelle route door het gebied. Hierdoor voelt de weg minder aan als een recreatief sportgebied en meer als een doorgaande verkeersroute.

#### **Willem Elsschotlaan**

Ook de Willem Elsschotlaan kwam tijdens de observaties naar voren als aandachtspunt. Op deze locatie komen verschillende verkeersstromen samen. Daarnaast zijn hier tijdelijk ook werkzaamheden geweest, waardoor er meerdere wegvoertuigen actief waren op de weg.

#### **Parkeren**

Een ander opvallend punt was het parkeergedrag binnen het sportpark. Tijdens de observaties viel op dat veel bezoekers proberen zo dicht mogelijk bij hun bestemming te parkeren. Tegelijkertijd werd het aanwezige P+R-terrein relatief beperkt gebruikt.

Hierdoor ontstaat extra verkeersdruk binnen het sportpark en neemt het aantal auto's op de interne wegen toe.

## **3.2 Resultaten enquête verenigingen en organisaties**

Om inzicht te krijgen in de ervaringen van organisaties en verenigingen op Sportpark Genneper Parken is een enquête uitgezet onder de verschillende gebruikers van het sportpark.

In totaal zijn twaalf organisaties benaderd. Tien organisaties hebben de enquête ingevuld. Dit resulteerde in een responspercentage van 83%.

### **Algemene beoordeling van de fietsveiligheid**

Uit de enquête blijkt dat de meeste organisaties de fietsveiligheid op het sportpark als redelijk tot goed beoordelen. Tegelijkertijd geven vrijwel alle organisaties aan dat er locaties zijn waar verbeteringen mogelijk zijn.

Hoewel de algemene beoordeling positief is, worden door meerdere organisaties dezelfde knelpunten genoemd.

### **Belangrijkste knelpunten**

De meest genoemde knelpunten zijn:

- Gedeelde wegen tussen auto's en fietsers.
- Verkeersdrukte tijdens piekmomenten.
- Foutparkeren.
- Onduidelijke verkeerssituaties.
- Hoge snelheden van auto's
- Verlichting omgeving van Oranje-Rood
- Oversteekplaats schaatsbaan

Vooraf het delen van de rijbaan tussen auto's en fietsers wordt door meerdere organisaties genoemd als aandachtspunt.

### **Belangrijkste locaties**

Organisaties noemen vooral de volgende locaties:

- Velddoornweg.
- Willem Elsschotlaan.
- Omgeving FC Eindhoven.
- Gebieden rondom parkeerplaatsen.
- Omgeving van het zwembad.

### **3.3 Resultaten interviews fietsers**

Om inzicht te krijgen in de ervaringen van fietsers op Sportpark Genneper Parken zijn interviews afgenomen met 41 fietsers. De interviews zijn uitgevoerd op verschillende locaties binnen het sportpark en op verschillende momenten van de dag. Hierdoor is geprobeerd een zo representatief mogelijk beeld te krijgen van de ervaringen van gebruikers.

#### **Algemene beoordeling van de fietsveiligheid**

Uit de interviews blijkt dat een groot deel van de fietsers de fietsveiligheid op Sportpark Genneper Parken als voldoende tot goed beoordeelt. Veel respondenten geven aan dat zij zich op de meeste locaties veilig voelen en zonder grote problemen gebruikmaken van het sportpark.

Tegelijkertijd blijkt uit de interviews dat veel fietsers specifieke locaties noemen waar zij zich minder veilig voelen. Hierdoor ontstaat het beeld dat de algemene fietsveiligheid als redelijk positief wordt ervaren, maar dat er op bepaalde plekken duidelijke verbeterpunten aanwezig zijn.

#### **Belangrijkste knelpunten volgens fietsers**

Tijdens de interviews kwamen meerdere onderwerpen regelmatig terug. Het meest genoemde probleem is de aanwezigheid van auto's op wegen die ook intensief door fietsers worden gebruikt.

Veel respondenten geven aan dat zij zich soms opgejaagd voelen door achteropkomende auto's. Hierdoor gaan sommige fietsers dicht langs de kant rijden of kiezen zij ervoor om gebruik te maken van het voetpad.

Daarnaast werden de volgende knelpunten regelmatig genoemd:

- Auto's die fietsers op korte afstand passeren.
- Te hoge snelheden van auto's.
- Gedeelde wegen tussen auto's en fietsers.
- Foutparkeren tijdens drukke momenten.
- Onvoldoende verlichting omgeving Oranje-Rood.

Opvallend is dat veel van deze punten ook terugkwamen in de enquête onder verenigingen en organisaties.

## **Belangrijkste locaties:**

Uit de interviews blijkt dat verschillende locaties regelmatig worden genoemd als aandachtspunt.

### **Velddoornweg**

De Velddoornweg werd het vaakst genoemd door fietsers. Veel respondenten geven aan dat zij zich hier minder veilig voelen doordat auto's relatief dicht langs fietsers rijden. Daarnaast ervaren sommige fietsers dat automobilisten hier harder rijden dan gewenst.

Omdat veel sporters, kinderen en recreanten gebruikmaken van deze route ontstaat volgens meerdere respondenten een situatie waarin verschillende verkeersdeelnemers dezelfde ruimte moeten delen.

### **Willem Elsschotlaan**

Ook de Willem Elsschotlaan wordt regelmatig genoemd. Vooral tijdens drukke momenten kan het hier onoverzichtelijk worden doordat verschillende verkeersstromen samenkomen.

Daarnaast geven meerdere respondenten aan dat zij niet altijd duidelijk vinden welke positie zij als fietser moeten innemen. Er wordt betwijfeld of ze op het voetpad of op de weg moeten fietsen. Vooral op momenten waarbij er drukte is of foutgeparkeerde taxi's of auto's staan.

### **Omgeving FC Eindhoven**

De wegen rondom FC Eindhoven worden eveneens regelmatig genoemd. Vooral tijdens trainingen en wedstrijden neemt de verkeersdruk toe. Hierdoor ontstaan situaties waarbij auto's, fietsers en voetgangers dicht op elkaar bewegen. Ook wordt er benoemd dat uit ervaring auto's hier hard rijden.

### **Verlichting**

Een kleiner deel van de respondenten noemt de verlichting als aandachtspunt. Vooral in de wintermaanden en tijdens avonden worden enkele routes als donker ervaren.

Met name de verbinding tussen Oranje-Rood en FC Eindhoven wordt hierbij meerdere keren genoemd.

### **3.4 Resultaten gesprek wijkagent Sanne Fleuren**

In een vroeg stadium van het onderzoek heb ik een gesprek gevoerd met wijkagent Sanne Fleuren. Als wijkagent van het gebied Genneper Parken heeft zij dagelijks te maken met de situatie op en rondom het sportpark. Het doel van dit gesprek was om inzicht te krijgen in mogelijke verkeerskundige aandachtspunten binnen het gebied.

#### **Rotonde bij het zwembad**

Tijdens het gesprek gaf Sanne Fleuren aan dat de rotonde bij het zwembad volgens haar een aandachtspunt vormt. Op deze locatie komen verschillende verkeersstromen samen, waaronder auto's, fietsers en voetgangers. Hierdoor kunnen onduidelijke situaties ontstaan en moeten weggebruikers extra alert zijn.

#### **Gedeelde wegen**

Daarnaast gaf zij aan dat wegen waarop auto's en fietsers dezelfde ruimte delen kwetsbaar zijn. Volgens haar voelen fietsers zich op dergelijke locaties sneller onveilig dan op routes waar verkeersstromen duidelijker van elkaar zijn gescheiden.

#### **Parkeerdrukke**

Ook benoemde Sanne Fleuren dat bezoekers vaak proberen zo dicht mogelijk bij hun bestemming te parkeren. Hierdoor kan op drukke momenten extra verkeersdruk ontstaan rondom sportvoorzieningen en parkeerterreinen.

#### **Opvallende overeenkomst met het onderzoek**

Wat achteraf opviel, is dat meerdere aandachtspunten die Sanne Fleuren tijdens dit gesprek benoemde later ook terugkwamen in de enquête onder verenigingen en organisaties en in de interviews met fietsers. Vooral gedeelde wegen, verkeersdrukke en locaties waar verschillende verkeersstromen samenkomen werden door meerdere respondenten genoemd.

### **3.5 Gesprek met Pim van Bree**

Om de resultaten van het onderzoek te toetsen aan de visie van de gemeente Eindhoven heb ik een gesprek gevoerd met Pim van Bree en Patrick Meeuws. Pim van Bree is werkzaam als adviseur mobiliteit en verkeersplanoloog bij de gemeente Eindhoven en is betrokken bij verschillende verkeerskundige vraagstukken binnen de gemeente. Patrick Meeuws is ook adviseur mobiliteit bij de gemeente Eindhoven. Tijdens het gesprek zijn de resultaten uit de enquêtes, interviews en observaties besproken.

#### **Herkenning van de onderzoeksresultaten**

Tijdens het gesprek gaf Pim van Bree aan dat hij veel van de resultaten uit het onderzoek herkende. Verschillende knelpunten die door fietsers, verenigingen en organisaties werden genoemd, kwamen volgens hem overeen met signalen die ook bij de gemeente bekend zijn.

Vooraf de Velddoornweg, de Willem Elsschotlaan en de gedeelde wegen tussen auto's en fietsers werden door hem herkend als locaties waar aandacht voor nodig is. Daarnaast gaf hij aan dat foutparkeren regelmatig voorkomt en dat dit probleem ook bij de gemeente bekend is.

Hierdoor vormde het gesprek een belangrijke bevestiging van de onderzoeksresultaten.

#### **Veiligheidsgevoel van fietsers**

Een opvallend punt dat tijdens het gesprek naar voren kwam, was het verschil tussen de ervaren veiligheid en de daadwerkelijke verkeersveiligheid. Volgens Pim van Bree voelen veel fietsers zich onveilig wanneer auto's dicht langs hen rijden of wanneer zij de weg moeten delen met gemotoriseerd verkeer.

Hij gaf aan dat dit niet altijd betekent dat een situatie daadwerkelijk onveilig is, maar dat het veiligheidsgevoel van fietsers wel een belangrijke rol speelt. Pim van Bree geeft aan dat de fietsers hun plek op een gedeelde weg ook beter moeten durven claimen.

#### **Gedrag van verkeersdeelnemers**

Naast de inrichting van de infrastructuur benoemde Pim van Bree ook het gedrag van verkeersdeelnemers als belangrijke factor. Volgens hem zijn veel fietsers geneigd om zo dicht mogelijk langs de kant van de weg te fietsen wanneer er auto's achter hen rijden.

Hierdoor ontstaat soms juist meer onzekerheid bij fietsers. Pim gaf aan dat fietsers op veel locaties recht hebben op hun plek op de rijbaan en dat automobilisten hier rekening mee moeten houden.

Dit inzicht was een waardevolle aanvulling op de resultaten uit de interviews met fietsers, waarin meerdere respondenten aangaven zich opgejaagd te voelen door auto's.

## **Visie van de gemeente Eindhoven**

Tijdens het gesprek werd ook gesproken over de toekomst van Genneper Parken. Pim van Bree gaf aan dat de gemeente Eindhoven werkt aan een bereikbaarheidsplan voor het gebied. Binnen deze plannen wordt gekeken naar manieren om lopen en fietsen aantrekkelijker te maken en de positie van de auto minder dominant te maken.

## **Velddoornweg**

Tijdens het gesprek werd specifiek aandacht besteed aan de Velddoornweg. Pim van Bree gaf aan dat verkeerstellingen laten zien dat de snelheden van auto's op deze weg hoger liggen dan gewenst. Hierdoor sluit deze locatie aan bij de ervaringen van meerdere respondenten uit de interviews.

De Velddoornweg wordt daardoor gezien als één van de belangrijkste aandachtspunten binnen het onderzoek.

### **3.6 Gemeentelijke data en verkeerstellingen**

Naast de enquêtes, interviews en gesprekken met experts zijn ook verschillende gemeentelijke gegevens geanalyseerd. Het doel hiervan was om de ervaringen van fietsers en organisaties te vergelijken met objectieve verkeersgegevens. Hiervoor zijn verkeerstellingen, meldingen en ongevallencijfers van de gemeente Eindhoven onderzocht.

#### **Ongevallencijfers**

Uit gegevens van BRON en de Regionale Ambulancevoorziening blijkt dat binnen Genneper Parken Zuid geen geregistreerde fietsongevallen bekend zijn in de onderzochte periode.

Dit is een opvallende uitkomst, omdat uit zowel de interviews met fietsers als de enquête onder verenigingen en organisaties meerdere locaties naar voren kwamen waar gebruikers zich minder veilig voelen. Hieruit blijkt dat ervaren verkeersveiligheid niet altijd overeenkomt met geregistreerde ongevallen.

#### **Meldingen Velddoornweg**

Vanuit de gemeente Eindhoven zijn meldingen beschikbaar gesteld over de Velddoornweg. Sinds 2024 zijn hier zes meldingen geregistreerd. Deze meldingen hebben betrekking op:

- Drie meldingen over te hoge snelheden.
- Drie meldingen over de inrichting van de weg en ervaren verkeersonveiligheid.

#### **Verkeerstelling Velddoornweg**

In maart 2026 heeft de gemeente Eindhoven verkeerstellingen uitgevoerd op drie locaties langs de Velddoornweg. De resultaten laten zien dat dagelijks honderden auto's en fietsers gebruikmaken van deze route.

Bij meetpunt 1, gelegen nabij de Antoon Coolenlaan, werden dagelijks ongeveer 843 tot 856 motorvoertuigen geregistreerd. De gemeten V85-snelheid bedroeg hier 46,3 km/u en 49,2 km/u.

Bij meetpunt 2, ter hoogte van het centrale gedeelte van de Velddoornweg, werden 411 tot 612 motorvoertuigen per etmaal geregistreerd. Hier lagen de V85-snelheden tussen de 54,3 km/u en 55,1 km/u.

Bij meetpunt 3, nabij de Charles Roelslaan, werden 552 tot 561 motorvoertuigen per etmaal geregistreerd. De V85-snelheden lagen hier tussen de 52,9 km/u en 53,8 km/u.

De V85-snelheid geeft aan welke snelheid door 85% van de bestuurders niet wordt overschreden. Omdat deze waarden op meerdere locaties boven de 50 km/u liggen, kan worden geconcludeerd dat een aanzienlijk deel van de automobilisten relatief hard rijdt voor een gebied waar veel fietsers aanwezig zijn.

Met een snelheidslimiet van 30 km/u is het dus bewezen dat auto's hier te hard rijden.

Deze resultaten sluiten aan bij de ervaringen van fietsers, die in de interviews regelmatig aangaven dat auto's soms te hard rijden of dicht langs hen passeren.

## **Verkeerstelling Antoon Coolenlaan**

Ook van de Antoon Coolenlaan zijn verkeersgegevens beschikbaar. Uit een verkeerstelling die werd uitgevoerd tussen 22 september en 4 oktober 2021 blijkt dat deze weg een belangrijke toegangsrouten vormt voor bezoekers van Genneper Parken.

Gemiddeld maakten op een werkdag ongeveer 2.788 voertuigen per etmaal gebruik van deze route. Op een gemiddelde weekdag lag dit aantal op ongeveer 2.364 voertuigen.

De drukste momenten vonden plaats tijdens de ochtendspits en avondspits. Tijdens de ochtendspits tussen 07.00 en 09.00 uur werden gemiddeld 584 voertuigen geregistreerd. Tijdens de avondspits tussen 16.00 en 18.00 uur lag dit aantal op 517 voertuigen.

Daarnaast blijkt uit de telling dat de hoogste verkeersintensiteit plaatsvindt rond 08.00 uur en tussen 16.00 en 18.00 uur. Dit zijn momenten waarop ook veel sporters, scholieren en recreatieve fietsers gebruikmaken van de route.

Deze telling komt uit 2021 en kan daarom dus als minder relevant worden gezien voor het onderzoek.

## 4. Conclusies

### 4.1 Gedeelde wegen tussen auto's en fietsers

Uit het onderzoek blijkt dat gedeelde wegen tussen auto's en fietsers het grootste aandachtspunt vormen binnen Sportpark Genneper Parken. Dit onderwerp kwam terug in de observaties, de enquête onder verenigingen en organisaties, de interviews met fietsers en de gesprekken met experts.

Veel fietsers geven aan dat zij zich minder comfortabel voelen wanneer zij dezelfde rijbaan moeten delen met auto's. Vooral wanneer auto's dicht langs fietsers rijden of met relatief hoge snelheid passeren ontstaat een gevoel van onveiligheid. Ook verenigingen en organisaties benoemen deze situatie als één van de belangrijkste knelpunten op het sportpark.

Hoewel er weinig geregistreerde fietsongevallen bekend zijn, blijkt uit het onderzoek dat het veiligheidsgevoel van fietsers onder druk staat op locaties waar verschillende verkeersdeelnemers dezelfde ruimte gebruiken.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat de gedeelde infrastructuur tussen auto's en fietsers het belangrijkste verkeerskundige aandachtspunt vormt binnen Sportpark Genneper Parken.



## 4.2 Velddoornweg

De Velddoornweg komt in vrijwel alle onderdelen van het onderzoek naar voren als belangrijkste probleemlocatie.

Tijdens de observaties viel op dat auto's, fietsers en voetgangers gebruikmaken van dezelfde ruimte. Daarnaast bleek uit de interviews dat veel fietsers deze locatie noemen wanneer gevraagd wordt waar zij zich minder veilig voelen.

Ook uit gemeentelijke gegevens blijkt dat de Velddoornweg aandacht verdient. Op deze weg zijn meerdere meldingen gedaan over te hoge snelheden en verkeersonveiligheid. Daarnaast laten verkeerstellingen zien dat een aanzienlijk deel van de automobilisten sneller rijdt dan gewenst binnen een gebied waar veel fietsers aanwezig zijn.

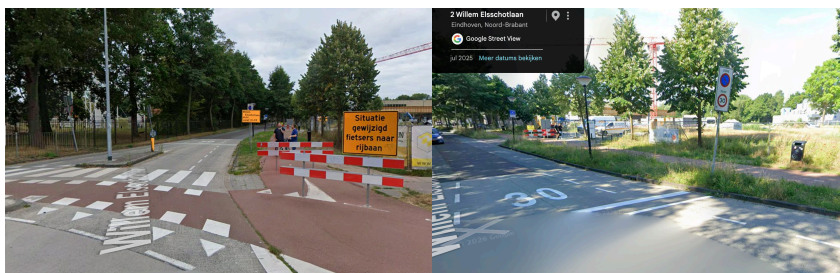


### 4.3 Willem Elsschotlaan en drukke verkeerspunten

Naast de Velddoornweg wordt ook de Willem Elsschotlaan regelmatig genoemd als aandachtspunt.

Deze locatie kenmerkt zich door het samenkomen van verschillende verkeersstromen. Vooral tijdens trainingen, wedstrijden en evenementen neemt de verkeersdruk toe. Hierdoor ontstaan situaties waarbij auto's, fietsers en voetgangers dicht op elkaar bewegen.

Er wordt aangegeven dat het aansluitingspunt vanuit de Antoon Coolenlaan als onduidelijk/onoverzichtelijk wordt ervaren. Dit wordt ook aangegeven door de wijkagent Sanne Fleuren.



### 4.4 Foutparkeren en verkeersdruk

Een tweede terugkerend probleem binnen het onderzoek is foutparkeren.

Organisaties geven aan dat bezoekers tijdens drukke momenten regelmatig parkeren op de Charles Roelslaan als de parkeerplaats van de hockeyclub vol staat. Hierdoor ontstaan onoverzichtelijke situaties voor fietsers, voetgangers en automobilisten.

Ook wijkagent Sanne Fleuren benoemde parkeerdruk als aandachtspunt, doordat auto's zo dicht mogelijk bij de sportvoorziening willen parkeren.

Hieruit kan worden geconcludeerd dat foutparkeren en parkeerdruk bijdragen aan het ontstaan van onveilige en onoverzichtelijke verkeerssituaties binnen het sportpark.

### 4.5 Verlichting

Uit de interviews met fietsers blijkt dat verlichting een kleiner maar wel aanwezig aandachtspunt vormt.

Vooral Oranje-Rood en leden hiervan gaven aan dat bepaalde routes tijdens de avonduren als donker worden ervaren. Uit interviews komt dat ouders hun kinderen niet verantwoord alleen naar de hockeyclub durven laten fietsen vanwege te donkere wegen.

Op basis van de resultaten kan worden geconcludeerd dat verlichting geen hoofdprobleem is, maar wel een belangrijk probleem voor leden van Oranje-Rood.

## 4.6 Beantwoording van de onderzoeksvraag

In dit onderzoek stond de volgende onderzoeksvraag centraal:

**"Welke knelpunten ervaren fietsers op Sportpark Gennep Parken en hoe kunnen deze worden aangepakt om hun verkeersveiligheid te verbeteren?"**

Op basis van de observaties, enquêtes, interviews, expertgesprekken en gemeentelijke gegevens kan worden geconcludeerd dat fietsers de grootste knelpunten ervaren op locaties waar zij de weg delen met auto's. Vooral de Velddoornweg en in mindere mate de Willem Elsschotlaan worden regelmatig genoemd als locaties waar fietsers zich minder veilig voelen.

Daarnaast dragen verkeersdrukte, foutparkeren en onvoldoende verlichting bij Oranje-Rood bij aan een verminderd veiligheidsgevoel.

Hoewel het aantal geregistreerde fietsongevallen beperkt is, blijkt uit het onderzoek dat veel fietsers zich op bepaalde locaties minder comfortabel voelen. Hierdoor ligt de grootste uitdaging niet alleen in het voorkomen van ongevallen, maar vooral in het verbeteren van het veiligheidsgevoel van fietsers.

Om de fietsveiligheid te verbeteren kunnen relatief eenvoudige maatregelen worden toegepast binnen de bestaande infrastructuur. Hierbij kan worden gedacht aan het versterken van de positie van fietsers op gedeelde wegen, het verlagen van snelheden van auto's, het verbeteren van verkeerssamenwerking en het verminderen van foutparkeren.

Deze maatregelen kunnen bijdragen aan een veiligere en prettigere fietsomgeving binnen Sportpark Gennep Parken.

## 5. Aanbevelingen

### 5.1 Inleiding

Op basis van de resultaten uit het onderzoek zijn verschillende aanbevelingen opgesteld om de fietsveiligheid op Sportpark Gennepark te verbeteren. Deze aanbevelingen zijn gebaseerd op de ervaringen van fietsers, verenigingen en organisaties, gesprekken met experts en gemeentelijke verkeersgegevens.

Bij het opstellen van de aanbevelingen is rekening gehouden met de bestaande infrastructuur binnen het sportpark. Hierdoor zijn de voorgestelde maatregelen relatief eenvoudig uit te voeren en blijven de kosten beperkt in vergelijking met grootschalige infrastructurele aanpassingen, zoals de aanleg van nieuwe fietspaden.

De aanbevelingen richten zich voornamelijk op het vergroten van de zichtbaarheid en positie van fietsers, het verlagen van snelheden van automobilisten en het verbeteren van het veiligheidsgevoel van gebruikers.

### 5.2 Toepassen van het fietsstraatprincipe

De belangrijkste aanbeveling uit dit onderzoek is het toepassen van het fietsstraatprincipe op de belangrijkste routes binnen Sportpark Gennepark.

Bij een fietsstraat blijft gemotoriseerd verkeer toegestaan, maar wordt duidelijk gemaakt dat fietsers de hoofdgebruiker van de weg zijn. Automobilisten zijn hierbij te gast en dienen hun rijgedrag aan te passen aan de aanwezigheid van fietsers.

Deze maatregel sluit goed aan bij de resultaten uit het onderzoek. Veel fietsers geven aan dat zij zich opgejaagd voelen door auto's of moeite hebben om hun positie op de rijbaan in te nemen. Door het fietsstraatprincipe toe te passen wordt de positie van fietsers versterkt en ontstaat meer bewustwording bij automobilisten.

Daarnaast sluit deze maatregel aan bij de visie van de gemeente Eindhoven om lopen en fietsen binnen Gennepark verder te stimuleren.



### 5.3 Rode wegmarkeringen



Om de positie van fietsers verder te versterken wordt aanbevolen om op belangrijke fietsroutes rode wegmarkeringen aan te brengen.

Rode wegmarkeringen zorgen ervoor dat automobilisten direct zien dat zij zich bevinden in een gebied waar fietsers een belangrijke positie innemen. Daarnaast vergroten deze markeringen de herkenbaarheid van fietsroutes.

Binnen Sportpark Genneper Parken kunnen deze markeringen onder andere worden toegepast op:

- De Velddoornweg.
- De Willem Elsschotlaan.
- De wegen rondom FC Eindhoven.
- Drukke oversteekpunten.

Door deze maatregel ontstaat meer aandacht voor fietsers zonder dat grote infrastructurele aanpassingen nodig zijn.

### 5.4 Plaatsen van "Auto te gast"-bebording

Naast rode markeringen wordt aanbevolen om op belangrijke toegangswegen en fietsroutes borden te plaatsen met de tekst "Auto te gast".

Deze borden maken automobilisten bewust van hun rol binnen het sportpark en ondersteunen het fietsstraatprincipe.

Het voordeel van deze maatregel is dat de kosten relatief laag zijn terwijl de zichtbaarheid hoog is. Hierdoor kan snel een duidelijk signaal worden afgegeven dat fietsers een belangrijke positie hebben binnen het gebied.



## 5.5 Snelheidsremmende maatregelen

Uit het onderzoek blijkt dat meerdere fietsers auto's als te snel ervaren. Daarnaast laten verkeerstellingen op de Velddoornweg zien dat automobilisten regelmatig sneller rijden dan gewenst.

Daarom wordt aanbevolen om snelheidsremmende maatregelen toe te passen.

Voorbeelden hiervan zijn:

- Snelheidsdrempels.
- Verhoogde kruispunten.
- Wegversmallingen.
- Optische versmallingen door markeringen.

Deze maatregelen zorgen ervoor dat automobilisten hun snelheid automatisch aanpassen, waardoor de verkeersveiligheid en het veiligheidsgevoel van fietsers verbeteren.



## 5.6 Verhoogde kruispunten

Op locaties waar verschillende verkeersstromen samenkomen wordt aanbevolen om verhoogde kruispunten toe te passen.

Een verhoogd kruispunt zorgt ervoor dat automobilisten hun snelheid verminderen voordat zij het kruispunt bereiken. Daarnaast wordt het kruispunt beter zichtbaar voor alle weggebruikers.



## 5.7 Aanpak van foutparkeren

Uit het onderzoek blijkt dat foutparkeren regelmatig voorkomt tijdens drukke momenten en evenementen.

Daarom wordt aanbevolen om extra aandacht te besteden aan het voorkomen van foutparkeren. Dit kan onder andere door:

- Duidelijkere parkeerbebording.
- Betere handhaving
- Tijdelijke verkeersregelaars tijdens evenementen.
- Betere benutting van bestaande parkeerterreinen.

Hierdoor blijven wegen overzichtelijk en behouden fietsers voldoende ruimte om zich veilig te verplaatsen.



## 5.8 Verbeteren van oversteekplaatsen

Op verschillende locaties komen auto's, fietsers en voetgangers samen. Om deze situaties overzichtelijker te maken wordt aanbevolen om oversteekplaatsen duidelijker herkenbaar te maken.

Dit kan door:

- Extra markeringen.
- Verhoogde oversteekplaatsen.
- Verbeterde verlichting.
- Duidelijkere voorrangssituaties.

Hierdoor ontstaat meer duidelijkheid voor alle verkeersdeelnemers.



## **5.9 Verbeteren van verlichting**

Hoewel verlichting geen hoofdprobleem vormt binnen het onderzoek, wordt aanbevolen om enkele donkere locaties nader te onderzoeken.

Met name wegen rondom het sportpark van Oranje-Rood vragen om het verbeteren van de verlichting.

## **5.10 Conclusie aanbevelingen**

Op basis van het onderzoek wordt aanbevolen om vooral in te zetten op maatregelen die de positie van fietsers versterken binnen de bestaande infrastructuur. Het toepassen van het fietsstraatprincipe vormt hierbij de belangrijkste aanbeveling.

Aanvullende maatregelen zoals rode wegmarkeringen, "Auto te gast"-bebording, snelheidsremmende voorzieningen, verbeterde oversteekplaatsen en een aanpak van foutparkeren kunnen gezamenlijk bijdragen aan een veiliger en comfortabeler sportpark voor fietsers.

Een belangrijk voordeel van deze maatregelen is dat zij relatief eenvoudig uitvoerbaar zijn. En sneller haalbaar zijn. Hierdoor zijn de aanbevelingen realistisch uitvoerbaar binnen de huidige situatie van Sportpark Gennepark Parken.

## **6. Implementatieplan**

### **6.1 Inleiding**

In hoofdstuk 5 zijn verschillende aanbevelingen beschreven om de fietsveiligheid op Sportpark Genneper Parken te verbeteren. Om deze aanbevelingen daadwerkelijk in de praktijk toe te passen, is een implementatieplan opgesteld.

De Eindhovense Sportraad heeft binnen dit proces een adviserende rol. De gemeente Eindhoven is als wegbeheerder verantwoordelijk voor het nemen van besluiten, het beschikbaar stellen van budgetten en het uitvoeren van eventuele maatregelen.

Het doel van dit implementatieplan is om inzichtelijk te maken hoe de aanbevelingen uit dit onderzoek kunnen worden omgezet naar concrete verbeteringen binnen Sportpark Genneper Parken.

### **6.2 Rollen en verantwoordelijkheden**

#### **Eindhovense Sportraad**

De Eindhovense Sportraad heeft tijdens dit onderzoek gefungeerd als opdrachtgever. De rol van de Sportraad binnen de implementatie bestaat voornamelijk uit het delen van de onderzoeksresultaten en aanbevelingen met de gemeente Eindhoven en andere betrokken partijen.

Daarnaast kan de Sportraad de voortgang van de aanbevelingen blijven volgen en waar nodig het belang van fietsveiligheid onder de aandacht brengen.

#### **Gemeente Eindhoven**

De gemeente Eindhoven is verantwoordelijk voor de inrichting, het beheer en het onderhoud van de openbare ruimte binnen Sportpark Genneper Parken.

De gemeente beoordeelt welke aanbevelingen haalbaar zijn, welke maatregelen prioriteit krijgen en welke financiële middelen hiervoor beschikbaar zijn.

Daarnaast is de gemeente verantwoordelijk voor het uitvoeren van eventuele infrastructurele aanpassingen.

#### **Verenigingen en organisaties**

De verenigingen en organisaties op het sportpark kunnen een belangrijke bijdrage leveren door ervaringen en signalen vanuit gebruikers te blijven delen. Hierdoor blijft inzicht bestaan in de verkeersveiligheid binnen het gebied.

## 6.3 Fase 1: Beoordeling van de aanbevelingen

De eerste stap binnen de implementatie bestaat uit het beoordelen van de aanbevelingen uit dit onderzoek.

Tijdens deze fase wordt onderzocht:

- Welke aanbevelingen direct uitvoerbaar zijn.
- Welke maatregelen passen binnen bestaande plannen van de gemeente.
- Welke financiële middelen beschikbaar zijn.
- Welke locaties prioriteit verdienen.

Omdat uit het onderzoek blijkt dat vooral de Velddoornweg en de Willem Elsschotlaan aandacht verdienen, wordt aanbevolen om deze locaties als eerste te beoordelen.

## 6.4 Fase 2: Opstellen van een uitvoeringsplan

Wanneer de gemeente besluit om aanbevelingen over te nemen, kan een uitvoeringsplan worden opgesteld.

Binnen dit uitvoeringsplan worden onder andere vastgelegd:

- De gekozen maatregelen.
- De locaties waar deze worden toegepast.
- De planning.
- De benodigde budgetten.
- De betrokken partijen.

Ook kan tijdens deze fase worden bekeken of de maatregelen aansluiten bij het bereikbaarheidsplan van Genneper Parken.

## 6.5 Fase 3: Uitvoering van maatregelen

Na goedkeuring van het uitvoeringsplan kunnen de maatregelen worden gerealiseerd.

Op basis van de onderzoeksresultaten wordt aanbevolen om prioriteit te geven aan de volgende maatregelen:

1. Toepassen van het fietsstraatprincipe.
2. Aanbrengen van rode wegmarkeringen.
3. Plaatsen van "Auto te gast"-bebording.
4. Toepassen van snelheidsremmende maatregelen.
5. Verbeteren van oversteekplaatsen.
6. Aanpak van foutparkeren.

Deze maatregelen kunnen grotendeels binnen de bestaande infrastructuur worden uitgevoerd en vereisen geen grootschalige reconstructies. Hierdoor zijn de kosten relatief beperkt in vergelijking met de aanleg van volledig nieuwe fietspaden.

## 6.6 Fase 4: Monitoring en evaluatie

Na uitvoering van de maatregelen is het belangrijk om te evalueren of de verkeersveiligheid daadwerkelijk is verbeterd.

Dit kan onder andere door:

- Nieuwe verkeerstellingen uit te voeren.
- Opnieuw enquêtes af te nemen onder verenigingen en organisaties.
- Fietsers opnieuw te interviewen.
- Meldingen en klachten te monitoren.

Door de resultaten te vergelijken met de uitkomsten van dit onderzoek kan worden vastgesteld of de maatregelen het gewenste effect hebben gehad.

## 6.7 Conclusie

De aanbevelingen uit dit onderzoek kunnen relatief eenvoudig worden uitgevoerd binnen de bestaande infrastructuur van Sportpark Genneper Parken. Hierdoor zijn de uitvoeringskosten aanzienlijk lager dan bij grootschalige infrastructurele aanpassingen, zoals de aanleg van nieuwe fietspaden.

Door in te zetten op maatregelen zoals het fietsstraatprincipe, rode wegmarkeringen, snelheidsremmende voorzieningen en een aanpak van foutparkeren kan de positie van fietsers worden versterkt en kan het veiligheidsgevoel worden verbeterd.

De gemeente Eindhoven speelt een belangrijke rol bij de verdere uitwerking en uitvoering van deze maatregelen. De resultaten van dit onderzoek kunnen daarbij dienen als onderbouwing voor toekomstige keuzes rondom de inrichting en bereikbaarheid van Sportpark Genneper Parken.

Wanneer de voorgestelde maatregelen worden uitgevoerd, kan dit bijdragen aan een veiliger, overzichtelijker en aantrekkelijker sportpark voor fietsers, voetgangers en andere gebruikers.

## Bronnenlijst

### Verantwoording:

Bij het opstellen van de aanbevelingen is gebruikgemaakt van informatie uit bronnen van CROW, SWOV, Rijkswaterstaat, Fietsberaad en Veilig Verkeer Nederland. ChatGPT is gebruikt als ondersteunend hulpmiddel bij het verwerken en structureren van deze informatie.

[https://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/WOBU/Ontwerpwijzer\\_fietsverkeer/Fietsstraten/32964](https://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/WOBU/Ontwerpwijzer_fietsverkeer/Fietsstraten/32964)

<https://www.crow.nl/kennisproducten/fietsstraten-in-hoofd fietsroutes/>

[https://kennisbank.crow.nl/public/WOBI/ASVV\\_2021/Fietsstraat\\_met\\_gemengd\\_profiel/113266](https://kennisbank.crow.nl/public/WOBI/ASVV_2021/Fietsstraat_met_gemengd_profiel/113266)

[https://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/WOBU/Plattelandswegen\\_%E2%80%93\\_mooi\\_en\\_veilig/27\\_Fietsvoorzieningen/64158](https://kennisbank.crow.nl/public/gastgebruiker/WOBU/Plattelandswegen_%E2%80%93_mooi_en_veilig/27_Fietsvoorzieningen/64158)

<https://www.fietsberaad.nl/getmedia/68d3ad2c-88d2-4634-8279-d33349ae5c74/Fietsberaadnotitie-Aanbeveling-fiets-en-kantstroken.pdf>

<https://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Fietsstraten-autos-te-gast>

<https://www.fietsersbond.nl/ons-werk/30-als-norm/>

<https://open.rijkswaterstaat.nl/@75836/voorwaarden-invoering-30-km-uur-binnen/>

<https://swov.nl/nl/factsheet/30kmuur-wegen>

<https://swov.nl/sites/default/files/bestanden/downloads/FS-30-km-uur-gebieden.pdf>

<https://swov.nl/nl/publicatie/de-veiligheid-van-voetgangers-en-fietsers-op-30kmuur-erftoegangswegen>

<https://vvn.nl/campagnes/relaxte-rijder/snelheidsverlaging-bebouwde-kom>

## **Bijlagen:**

### **Resultaten enquête verenigingen en organisaties:**

[https://drive.google.com/file/d/12H9u9BkLZDGMNAW59Jer\\_KA0iygWXqpa/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/12H9u9BkLZDGMNAW59Jer_KA0iygWXqpa/view?usp=sharing)

### **Resultaten interviews Fietsers:**

<https://drive.google.com/file/d/1vRrpXHZupt5aS7kzTk-U0M-xnk-FZBDt/view?usp=sharing>

### **Reactie Pim van Bree op onderzoeksuitkomsten:**

<https://docs.google.com/document/d/1X5LVg-H4iXxfZuVsl8SZfDkSrRKqQpxZ/edit?usp=sharing&oid=110744208968818102638&rtpof=true&sd=true>

### **Analyse fietstellingen Veldoornweg:**

[https://drive.google.com/file/d/1xZYS49MEuqZJSefl6XE1nYlmgscFQ\\_x0/view?usp=sharing](https://drive.google.com/file/d/1xZYS49MEuqZJSefl6XE1nYlmgscFQ_x0/view?usp=sharing)

### **Analyse fietstellingen Antoon Coolenlaan:**

<https://drive.google.com/file/d/1C5ltXR6ecBRRfSRKsUJV-vqASv0Fx0Wr/view?usp=sharing>

