

Etiket

**De fiets is sneller dan de auto!
(reken maar met ons mee)**



Ventiel 195

**Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant
december 2024**

Richard Maas **T W E E W I E L E R S**



Voor al uw:

- nieuwe fietsen
- gebruikte fietsen
- service en onderhoud

Richard Maas Tweewielers
v Thienenlaan 7a
5622 BA Eindhoven
040-2461914

www.RichardMaasTweewielers.nl

LANDSCHAP
reisboekwinkel

LANDKAARTEN
REISGIDSEN
ATLASSEN
FIETSKAARTEN
WANDELKAARTEN
GLOBES
TAALGIDSEN
FOTOBOEKEN
LANDENINFORMATIE
REISVERHALEN
PLATTEGRONDEN

www.landschapreisboekwinkel.nl

06-42428571

Brasserie

VELO⁺SOOF



Sint Antoniusstraat 7, 5616 RT Eindhoven
040 304 1088

www.velosoof.com

Doorfietsroutes

Wie de politiek van deze tijden een beetje volgt, weet inmiddels dat woorden ertoe doen. Een beladen term gebruiken maar er dan meteen bij zeggen dat het heel anders bedoeld is, dat wekt op de korte termijn verwarring en op de iets langere termijn het risico op nog meer polarisatie. “Je duwt me in een hoek waar ik niet thuis hoor...” “Ja maar hij zei...” enzovoort zonder einde...

Van een heel andere orde, maar toch: ook in onze prettige fietswereld doen woorden ertoe. Ik moest eraan denken toen we een berichtje in de mail kregen met het ernstige verzoek om de term “snelfietsroutes” nooit meer te gebruiken en het in plaats daarvan voortaan te hebben over “doorfietsroutes”. De brievenfchrijver: “Daar gaat het tenslotte om, het is niet de bedoeling dat men extra snel gaat fietsen. Als je een goede route hebt kom je zeker sneller van A naar B. Dat heeft niets te maken met snel fietsen, maar gewoon omdat de route handig is geconstrueerd en vaak ook korter is.”

Dat is des te belangrijker, zo vervolgt ze, “want de fietsroute loopt langs ons huis. Pedelescs rijden daar op maximum snelheid door, dus 45km/u in plaats van 30km/u. (...) Dus om te benadrukken dat er op deze fietsroutes niet geracet, maar gewoon gefietst moet worden is doorfietsroute een betere benaming.” We gaan vanzelfsprekend ons best doen dit sympathieke verzoek te honoreren, ook al vermoeden we dat het Ventiel nog niet door alle betrokken snelfietsers gelezen zal worden...

Wat we wel weten is dat enkele discussies uit het vorige nummer tot de verbeelding spraken. We kregen op twee thema's (fiets & OV, en de al dan niet opgelegde helmplicht) zelfs uitgebreide reacties. Daar houden we van bij Ventiel. Soms is het lastig om gevoel te krijgen bij de populariteit van de artikelen, maar als ze discussie oproepen zijn we daar natuurlijk heel blij mee. Lees de bijdragen van Jan Welvaarts en Jan Vleeshouwers dus zeker - en heb je er zelf ook een mening over (of over een ander artikel), stuur die dan vooral naar ons op (ventielredactie@gmail.com).

De bijdrage van het kwartaal is wat mij betreft die van René van de Laar, bij velen van ons vooral bekend als de persoon die de distributie van Ventiel al vele jaren zo goed weet te verzorgen. Hij heeft er voor zijn artikel de rekenmachine eens bijgepakt en komt aan het slot van zijn bijdrage tot de onweerlegbare conclusie dat je met de fiets sneller bent dan met de auto. We hebben het zelfs in een infographic weten vast te leggen!

Ik sluit af met een welgemeend ‘geniet van de winter!’ Ook dan is de fiets namelijk het best denkbare vervoermiddel. Of, zoals velen voor mij al zeiden: slecht fietsweer bestaat niet, wel slechte fietskleding. Lees ze!

Bart Brouwers

Noodeditie

Dit is een noodeditie van Ventiel. Alle inhoudelijke bijdragen hebben een plek gekregen, maar de vormgeving is door ziekte van onze vaste layouter niet zoals u van ons gewend bent. Hier en daar staan de lijntjes wat anders en kan de verhouding tussen tekst, beeld en witruimte wat vreemd overkomen. Dat is omdat de vervangende ontwerper niet de beschikking had over alle vaste design-elementen. Ook valt deze editie daardoor wat later in de bus dan u gewend bent. Onze excuses hiervoor.

Bestuursperikelen 4**Nieuws** 5**Column** 5**Opinie** 7**Berichten uit Eindhoven** 10**Berichten uit Veldhoven** 12**Berichten uit Valkenswaard** 13**Berichten uit Son** 14**Berichten uit Helmond** 15**Berichten uit Geldrop** 16**Berichten uit Gemert** 16

Bestuursperikelen

Doelstelling van de Afdeling

Doel van de Fietzersbond is kort gezegd het verkeer 'fietsveilig' en 'fietsvriendelijk' te maken. Fietsveilig mag voor zich spreken, fietsvriendelijk betekent dat het verkeer zó is ingericht dat het fietsen aanmoedigt: van de aanleg en het onderhoud van fietspaden tot en met de afstelling van verkeerslichten. Het gaat met name om het dagelijkse fietsverkeer: wonen, werken, schoolgaan, winkelen. Snelle, rechtstreekse fietsverbindingen zonder obstakels zijn hierbij belangrijk.

De Fietzersbond afdeling Zuidoost-Brabant wil actief de belangen van fietsers behartigen in de gemeenten van de regio. Dit willen we bereiken door invloed uit te oefenen op beslissingen op het gebied van de ruimtelijke ordening en verkeer. Structurele gesprekspartners daarbij zijn:

- de gemeentebesturen
- samenwerkingsverbanden tussen de gemeenten op verkeersgebied, zoals het MRE
- lokale afdelingen van Veilig Verkeer Nederland (VVN)
- andere lokale belangengroepen zoals ouderenbonden etc.

Organisatie van de Afdeling

Het werkgebied van de afdeling Zuidoost-Brabant bestrijkt de 21 gemeenten die de Metropool Regio Eindhoven (MRE) vormen. Om onze doelstelling te bereiken heeft de afdeling Zuidoost-Brabant in 8 gemeenten een onderafdeling gevestigd en zijn er in 10 gemeenten contactpersonen actief. Dat betekent dat we jammer genoeg in 3 gemeenten geen vertegenwoordiging hebben: Asten, Someren en Oirschot.

10 jaar geleden zag het plaatje er minder rooskleurig uit: toen hadden we ook nog geen vertegenwoordiging in Heeze, Valkenswaard, Son, Bergeijk en Gemert.

Een overzicht van de 8 onderafdelingen en de 10 contactpersonen is te lezen op de laatste bladzijde van het Ventiel.

Bijeenkomst voor leden uit Asten en Someren

Asten en Someren zijn 2 gemeenten waar momenteel geen vertegenwoordiging is van de Fietzersbond.

Om te proberen daar verandering in te brengen heeft het bestuur van de afdeling een ledenavond georganiseerd in Hotel Centraal in Someren, waarvoor alle 24 Fietzersbondleden waren uitgenodigd en de VVN Someren. Van tevoren hadden zich 2 leden uit Asten aangemeld, waarvan 1 lid daadwerkelijk aanwezig was, evenals 2 vertegenwoordigers van VVN Someren. Voorzitter Annemie Driessen en secretaris Hans Freriks vertegenwoordigden het afdelingsbestuur.

Na een kennismakingsronde vertelden de VVN vertegenwoordigers welke activiteiten zij in Someren ontplooiën en dat is heel wat voor hun kleine team, o.a.: ondersteuning bij verkeersexamen, verkeerskwis, opfriscursus autorijden (zowel theorie als praktijk: "broemcursus") met onderzoek door audiciens en opticiens, en de "De scholen zijn weer begonnen" actie.

De VVN vertelde verder dat het centrum van Someren heringericht gaat worden. Wij zouden als Fietserbond graag mee willen kijken met de plannen om waar nodig commentaar te kunnen leveren. VVN heeft toegezegd ons

op de hoogte te houden als de eerste plannen verschijnen. Maar lokale ondersteuning in de vorm van Fietzersbond lid/leden zouden we goed kunnen gebruiken. Het aanwezige lid stond niet geheel afwijzend tegenover een actievere rol.

Er zijn geen concrete resultaten uit de avond gekomen, maar met een goed gevoel reden we weer terug naar Eindhoven met de afspraak om verder te praten met het lid dat aanwezig was.

Vervolgafpraak in Asten

Twee weken later hebben Annemie en Hans gesproken met de 2 leden uit Asten die zich opgegeven hadden voor de ledenavond in Someren. Het resultaat was dat beiden hebben toegezegd zich te willen inzetten voor de belangen van de fietsers in Asten. Zij gaan proberen het werk van de Fietzersbond verder te promoten, bijvoorbeeld door ingangen te vinden bij de KBO of de plaatselijke wielervereniging. Als dat lukt komen wij als bestuur daar graag ondersteuning bieden.

Regiodag 2025

De Regiodag 2025 zal worden gehouden op 10 mei 2025.

We zijn die dag te gast bij de afdeling Waalre.

RESERVEER 10 MEI 2025 ALVAST IN JE AGENDA

Nadere informatie over inschrijven en de locatie volgt in Ventiel 196 van begin maart 2025.



Donkere dagen

Hoewel ik zelf wegens nachtblindheid zelden 's avonds op de fiets zit, word je ook als automobilist geconfronteerd met de gevaren van het donker. Vanouds is fietsen met licht aan iets wat maar zelden voorkomt, maar de huidige mode in jassen en regenkleding (grijs en zwart) maakt het extra moeilijk om fietsers in het donker op tijd te zien. En met hun mobieltje in de hand kunnen fietsers ook niet echt soepeltjes reageren op onverwacht gevaar.

Door mijn schoondochter werd ik echter gewezen op een gevaar dat ik nog niet bewust onderkend had: zichtbaarheid van opzij. Natuurlijk heb je reflectie op je banden (als het goed is), maar dan nog duurt het vaak even voor de automobilist of andere fietser daarop reageert. Dus daarom nu even wat reclame: bij Ziemi hebben ze een lamp bedacht die achterstevoren werkt: je monteert hem onder je stuur waardoor hij je benen verlicht. Dat is een heel stuk beter dan smalle reflecterende banden!

Hetty Otten



Column

Je mag niet vallen

Op vakantie in de Elzas viel ik op de camping in Obernai op de veranda van het chaletje dat we hadden gehuurd. Eigen schuld, dikke bult, gewoon mijn linkerbeen niet hoog genoeg opgetild om de stap van de grond op de verandavlonder te zetten. Een gigantische bloeditstorting en een wondroosachtig opgeblazen been waren het gevolg, maar na een maand of drie was alles weer een beetje normaal. Met dank aan de medische zorg.

Nu schijnt vallen in Nederland, met name bij ouderen, zo ongeveer het meest voorkomende ongeluk te zijn. En echt niet alleen op de fiets. Veelal thuis bij een misstap op een trap, of over een losliggend matje, maar ook gewoon over een drempel van nog geen anderhalve centimeter hoog. Alles bij elkaar kost dat, als ik de krant mag geloven, zo'n miljard euro per jaar. Ik heb aan de hand van mijn eigen 'geval' eens nagekeken wat mijn escapade de gezondheidszorg gekost heeft. Eigen risico zit er niet het bedrag, dat ben ik in februari, maart van elk jaar al kwijt. Ik kan het dus behoorlijk zuiver uitrekenen.

De grootste kostenpost blijkt niet het ziekenhuis te zijn (de bloedprik en de daarop volgende echo van het been kostten net geen € 105,-) maar de thuiszorg. Het zwachtelen van één been gedurende één maand, drie keer per week, kost zomaar 511 euro en daar komt dan nog het materiaal bij, bijna 27 euro. Daarbij is de huisarts voor nog geen 70 euro een koopje, net als het bloedprikken bij Diagnostiek voor u, nog geen tientje, en de vochtafdrijvers via de apotheek (net geen 15 euro, waarbij kan worden aangetekend dat de medicijnen zelf nog geen 2 euro kostten).

Alles bij elkaar heb ik door mijn onhandigheid de Nederlandse zorg ca. € 740,- gekost. Met een ziekenhuisopname of een spoedeisende hulpvraag was dat vele malen meer geweest.

Volgens mijn vrouw komt het allemaal doordat ik te veel omhoog kijk om te zien wat er allemaal rondvliegt, wat mijn jongste kleinzoon vertaalde naar: "Naar beneden kijken opa." U begrijpt dat ik tegenwoordig heel goed oplet wat er voor mijn voeten allemaal uit de grond omhoog komt, zeker nu ik weet dat de gemeente pas een stoep of fietspad gaat afvlakken als de verschillen groter worden dan drie centimeter.

Wim Boselie

Help Eindhoven een stukje veiliger te maken. Tag mee!

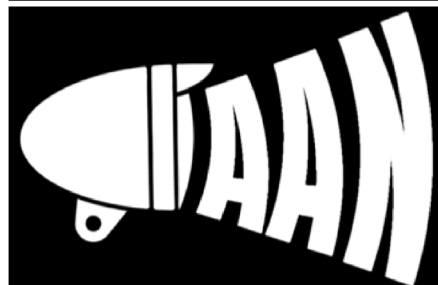
De gemeente Eindhoven vraagt ook dit najaar weer aandacht voor goede en veilige fietsverlichting. Fietsers zijn kwetsbaar in het verkeer en dat geldt in het bijzonder voor kinderen. Zonder licht ben je slecht zichtbaar voor andere weggebruikers en is de kans op een ongeval groter. Met de actie 'Zet je licht AAN' helpen we fietsers veilig door de donkere maanden.

Tag je ook mee?

Om fietsers eraan te herinneren hun fietslicht aan te doen, vragen we je graag om samen met ons tags met de tekst 'Zet je licht aan' te plaatsen op fietspaden rondom o.a. stations, scholen, sportlocaties en winkelcentra.

Je kunt je via eindhoven@fietsersbond.nl aanmelden als vrijwilliger voor een van de actiedagen.

ZET JE LICHT



3D-print-revolutie in de fietswereld: van custom frames tot hightech onderdelen

De fietsindustrie ondergaat een transformatie dankzij 3D-printtechnologie. Van op maat gemaakte stalen frames met 3D-geprinte verbindingstukken tot volledige carbon frames en innovatieve componenten, de mogelijkheden zijn eindeloos. Gerenommeerde merken als Pinarello en Specialized zetten de technologie in voor recordbrekende prestaties, terwijl kleinere fabrikanten - ook in Eindhoven - experimenteren met duurzame materialen en open-source ontwerpen.

Deze ontwikkeling biedt niet alleen nieuwe designmogelijkheden, maar ook verbeterde prestaties, comfort en duurzaamheid. Met 3D-geprinte zadels, helmen en zelfs complete fietsen, staat de fietsindustrie aan de vooravond van een revolutie in maatwerk en innovatie. De opkomst van 3D-printing biedt ongekende mogelijkheden voor maatwerk in de fietsindustrie. Bedrijven als St Joris Cycles in Eindhoven maken gebruik van deze technologie om unieke stalen racefietsen te produceren. Door samen te werken met Additive Industries (ook gevestigd in Eindhoven) kunnen ze 3D-geprinte roestvrijstalen onderdelen integreren in hun ontwerpen, wat resulteert in dunnere wanden en verbeterde esthetiek. Dit maakt het mogelijk om fietsen

te creëren die perfect aansluiten bij de wensen van de klant, zoals het persoonlijke ontwerp dat onlangs werd geproduceerd voor ex-renster Iris Slappendel. Door de inbreng van Additive Industries is er esthetisch meer mogelijk en kunnen er dunnere wanden gebruikt worden zonder stijfheid te verliezen. Naast maatwerk biedt 3D-printing ook aanzienlijke voordelen voor de prestaties van fietsen. Pinarello's Bolide F HR 3D, ontwikkeld voor Filippo Ganna, is een voorbeeld van hoe deze technologie kan bijdragen aan snellere en lichtere fietsen. Het gebruik van Laser Powder Bed Fusion en Scalmalloy, een legering van scandium, aluminium en magnesium, zorgt voor een sterk en licht frame dat de wielrenner in staat stelde om het uurrecord te breken met een afstand van 56,792 km. 3D-printtechnologie wordt ook gebruikt voor het ontwikkelen van innovatieve fietscomponenten. Zo heeft Specialized hun S-Works Power Saddle met Mirror Technology uitgebracht, dat een koolstofgebaseerde mesh-structuur gebruikt voor verbeterd comfort en ondersteuning tijdens lange ritten. Deze technologische vooruitgang zorgt ervoor dat fietsers hun prestaties kunnen verbeteren zonder in te boeten op comfort.

Oproep voor Fietsvrijwilligers

Vrijwilligers gevraagd om fietslessen te geven aan de bewoners van het COA in Oirschot.

Zinvol en dankbaar vrijwilligerswerk!

Wil je meer informatie, neem dan contact op met Dory Melis
0653619255 / dorymelis@gmail.com

Oproep voor Fietsklussers

Vrijwilligers gevraagd om fietsen op te knappen voor de bewoners van het COA in Oirschot.

Zinvol en dankbaar vrijwilligerswerk!

Wil je meer informatie, neem dan contact op met Dory Melis
0653619255 / dorymelis@gmail.com

Reactie van S.B.E. Werkgroep Mobiliteit op de bijdrage van Carlo van de Weijer in Ventiel 194.

Uiteraard onderschrijven wij ook de stelling dat fietsen de voorkeur verdient boven OV, en dat een investering in fietsinfrastructuur te verkiezen is boven alle geld uitgeven aan OV. Echter OV is ook nodig en ook Carlo ontkent dat niet.

Wel gebruikt hij de geboden ruimte om stemming te maken tegen trams ten faveure van bussen. "Stemming maken" omdat hij het over "Railigieuzen" heeft (dat komt op ons denigrerend en populistisch over). Daarbij kloppen zijn uitspraken over trams versus bussen niet. De opmerking over bussen eruit laten zien als trams gaat voorbij aan de wezenlijke verschillen tussen een tram en een bus die allen voortkomen uit het gebruik van stalen wielen en mechanische geleiding: comfort vanwege het minder zijdelingse bewegingsvrijheid t.o.v. rubber wielen, bakstijfheid (dus meer vrije ruimte met vlakke vloer en grotere deuren), ruimtebeslag in de infrastructuur (zijdelings bewegingen zijn kleiner), capaciteit (vanwege de kortere halteringen door de grotere deuren), het beter aansluiten op beschikbaar personeel (door trams korter en langer te rijden, zijn in de spits niet meer chauffeurs nodig).

Daarbij, de huidige situatie wordt in het artikel te mooi voorgesteld: "dat nu al 40%....". Na enig zoeken vonden

we dit inderdaad in een officiële publicatie: "dat op mooie zomerdagen nu al 40%....". Het weglaten van die context maakt de informatie foutief.

Hetzelfde geldt voor de bewering dat in Eindhoven meer wordt gefietst dan in andere grote steden. Zeker, in Eindhoven wordt iets meer gefietst dan in Den Haag en Rotterdam, maar minder dan in Amsterdam en Utrecht. Kennelijk doelt Carlo op buitenlandse steden.

Dat Eindhoven al decennia inzet op bussen en in de 'modal split' een factor 2 à 3 minder OV-gebruikers heeft dan de grote steden in Nederland laat zien dat het OV in Eindhoven niet aantrekkelijk is. Het verschil met de grote steden: daar rijden railvoertuigen.

Nogmaals, we onderschrijven het nut van fietsen en zijn ook van mening dat een groter deel van het beschikbare geld naar fietsinfrastructuur zou moeten gaan. Daar is volgens ons ook weinig discussie over. Wat hier echter is gedaan, is door mooi te spreken over fietsen en onder het mom van wetenschappelijkheid beweringen doen over trams ten opzichte van bussen die niet zijn onderbouwd, en ook niet kloppen. Het doel was kennelijk niet het pleiten voor meer fietsen, maar het torpederen van een nuttig onderzoek naar trams.

Waarom de fiets sneller is dan de auto

René van de Laar

De fiets is sneller dan de auto. Geloof je me niet, reken dan even mee.

Als je een fietser en een automobilist op een lege weg een race laat houden, dan wint uiteraard de auto. Maar in de realiteit heb je geen lege weg en rijdt een auto dus helemaal niet zo snel.

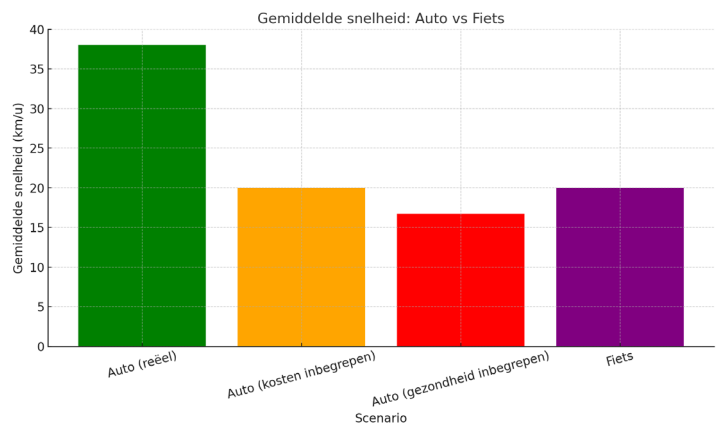
Volgens een studie van de federale overheidsdienst Mobiliteit en vervoer spendeert een gemiddelde Belg (het is een Belgische overheidsdienst) ongeveer 355 uur per jaar in de auto. In die tijd legt hij ongeveer 13.350 km af. Deel je die twee getallen op elkaar dan krijg je een gemiddelde snelheid van rond de 38 km/uur. Dat haal je met de fiets niet, tenzij je Marianne Vos heet.

Maar als we ook de kosten van de auto meenemen wordt de berekening anders. Een (weer gemiddelde) auto kost per jaar 4 à 5000 euro. (Verzekering, afschrijving, brandstof, onderhoud etc). Als we de tijd die we daarvoor moeten werken meerekenen komen we uit op 355 uur plus 300 uur (15 euro per uur). Dan wordt het sommetje dus 655 uur voor 13.350 km. De gemiddelde snelheid wordt dan 20 km/uur. Dat is met de fiets al wel te halen, ook zonder dat je Marianne Vos heet.

Nemen we ook nog de gezondheidseffecten mee, dan verandert de berekening nog verder ten gunste van de fiets.

De uren die je in de auto doorbrengt moet je zwaarder meerekenen. De stress en het gebrek aan beweging van een automobilist zijn een aanslag op zijn gezondheid, die gecompenseerd moet worden door bijvoorbeeld in het weekend te gaan sporten of fietsen. Die tijd moet je ook meerekenen. Als je elke week drie uur sport, dan kom je op 150 uur per jaar. Samen met de 655 uur komen we dan op 800 uur voor 13.350 km. Dan is de gemiddelde snelheid nog 16,7 km/uur. Dat haalt iedereen wel.

Conclusie: ga één dag per week minder werken en fiets die 13.000 km in de tijd die vrij komt. Hierdoor word je gezonder en gelukkiger.



Is 30 km/u een illusie? Is snelheid de norm?

Wel grenzen stellen maar geen handhaving

De overheid stelt wel formeel grenzen met '30' borden en '30 zone' borden maar effectieve handhaving ontbreekt helaas en de verleiding is te groot om harder te rijden. In de praktijk blijkt dat hoeveel 30 km/u borden er ook worden geplaatst, het merendeel van de automobilisten rijdt (veel) harder en dat is geen nieuws. Zelfs op fietsstraten (zoals op de Loostraat) wordt structureel te hard gereden. Men gedraagt zich dus meestal niet als gast en het recht van de snelste regeert. Bovendien is van de vele '30 zones' niet duidelijk waar deze eindigen en dit geeft verwarring. Ook de verkeersdrempels zijn meestal niet effectief genoeg omdat hulpdiensten er geen last van mogen hebben. De gemeente Eindhoven is (mondjesmaat) bezig om 30 km/u meer als de basissnelheid te introduceren. Maar hoe haalbaar is dit in de praktijk? Of burgers op de 30 km/u stad zitten te wachten is de vraag, men heeft haast en wil niet belemmerd worden, want snelheid is steeds meer de norm geworden in onze samenleving.

De relatie tussen fiets en auto

In Nederland zijn ruim 11 miljoen auto's en die leggen samen ca 114 miljard kilometer af. Een auto geeft veel vrijheid, comfort en gemak maar heeft tegenover een fiets een veel grotere energie-inhoud (veel grotere massa en hogere snelheid) en daarmee ook meer 'destructief vermogen'. Naast vele voordelen zorgt het autoverkeer ook voor veel negatieve effecten zoals energieverbruik (circa 9 miljard kg brandstof per jaar, luchtvervuiling, invloed op het klimaat, materiaalgebruik, beslag op de openbare ruimte (wegen en parkeerplaatsen), geluidshinder, verkeersonveiligheid en niet te vergeten de vermindering van het fietsplezier. De uitlaatgassen en fijnstof ademen fietsers onontkoombaar in. Een auto kan mede door zijn 'killing power' soms ervaren worden als een heilig monster, maar het is de bestuurder die dat bepaalt. Een beetje ingetogen en respectvol gedrag t.o.v. fietsers is dus wel op zijn plaats!

Gelukkig zijn er automobilisten die zich met respect gedragen naar fietsers, maar dat is een minderheid. Toch moet je soms ook oppassen als een goed bedoelende automobilist je onverwacht voorrang geeft, want het overige verkeer houdt daar meestal geen rekening mee en dat kan dan juist een gevaarlijke situatie opleveren, die zelfs tot dodelijke ongelukken heeft geleid. Nog een alledaagse tip is om bij een stoplicht eerst even naar links te kijken voordat je bij groen licht oversteekt, er kan toch iemand nog even snel door rood rijden... ik was er getuige van hoe dit mis ging.

Verhoogde aansprakelijkheid van automobilisten

Het zich aan de voorgeschreven snelheid houden is ook

van belang voor de automobilist zelf, immers bij een ongeluk met een fietser of kind heeft de automobilist een verhoogde aansprakelijkheid en bij dood door schuld (te hard rijden) heeft dat veel menselijk leed tot gevolg, ook voor de veroorzaker zelf en het kan zelfs tot gevangenisstraf leiden. Maar dat zit blijkbaar niet in het bewustzijn.

Toenemende drukte bij zowel fiets- als autoverkeer

Het verkeer ontwikkelt zich stormachtig met auto's maar ook door de komst van de e-bike en de fatbike. Er wordt nu veel harder gereden dan 20 jaar geleden en helaas ook met meer ongelukken. Goed dat er een minimumleeftijd komt voor de fatbike, die (helaas) zo populair is onder jongeren! Ook een snelheidsbeperking is zeer gewenst. Van mij mogen zelfs alle e-bikes beperkt worden tot 20 km/u. Alles wat daarboven komt hoort niet thuis op een fietspad, maar op de 30 km/u weg die er steeds meer zal gaan komen. Vooral ouderen die de e-bike ontdekt hebben fietsen onbelemmerd met de grootst mogelijke snelheid (vaak met wijd uitstekende spiegels). Helaas vallen juist in deze groep ook veel fietsslachtoffers.

Welke mogelijkheden zijn er nog om 30 km/u wel meer te realiseren?

Als regels niet werken en er nauwelijks handhaving is, wat kan je dan nog behalve een betere inrichting van de weg?

- Bewuster verkeersgedrag

Gedrag is het sleutelwoord bij verkeersveiligheid maar tegelijk ook heel lastig. Regels zijn regels maar hoe ze in de praktijk worden opgevolgd is het belangrijkste en dat blijkt dus flexibel te zijn. De bestuurder maakt zelf uit - vanuit zijn eigen bewustzijn en verantwoordelijkheid - of hij/zij zich al dan niet aan de 30 km/u houdt. En de motivatie hiervoor kan - naast een gevoel van respect - ook puur eigenbelang zijn van de bestuurder zelf, gezien zijn verhoogde aansprakelijkheid. Dit aspect zou meer aandacht moeten krijgen, zodat het bewustzijn m.b.t. de verantwoordelijkheid wordt vergroot.

Als automobilisten zich in ieder geval in kunnen houden in de buurt van fietsers, kinderen en wandelaars dan zou dat al een groot winstpunt zijn!

Ook zou het een gebruik moeten worden dat bij het passeren van een fietser binnen de bebouwde kom minstens 1 meter afstand te



houden (en 1,5 meter buiten de bebouwde kom) , zoals bij de ons omringende landen voorschrijft is. Bij het dragen van een fietshelm blijkt in de praktijk minder afstand genomen te worden, zo blijkt trouwens uit onderzoek.

- Intensievere handhaving

Met effectieve sancties door bijvoorbeeld inzet van BOA's? De overheid is dit aan het onderzoeken, maar zelf-handhaving is natuurlijk het allerbeste.

- Signalering en monitoring

Verplichtingen voor nieuwe auto's per juli 2024: signalering bij te hard rijden en een 'zwarte doos' die uitgelezen kan worden na een ongeval zou wellicht kunnen helpen.

- Volledige controle

'Big Brother is Controlling You', is dat een teken van onvolwassen gedrag of is het een noodzaak? Of komt dit geruisloos bij de invoering van zelfrijdende auto's?

- Ga fietsen in plaats van auto rijden

Dit is de meest simpele en effectieve maatregel met vele voordelen. Een eis is dan wel dat het fietspadennetwerk wordt uitgebreid, met een grotere capaciteit. Eindhoven

zou zich kunnen ontwikkelen tot een groene, veilige en gezonde fietsstad. Maar dit zal voor de autostad Eindhoven niet makkelijk zijn. Zo wordt er helaas nog steeds niets structureels gedaan aan bijvoorbeeld de gevaarlijke Urkhovenseweg vanaf het kanaal, een 60 km/u weg met smalle fietsstroken (waar ook vaak veel sneller wordt gereden) is volkomen onacceptabel!

Tot slot:

Het zou onze beschaving sieren als er met respect wordt omgegaan met kwetsbare verkeersdeelnemers, d.w.z. snelheid minderen en afstand houden als er fietsers, kinderen of wandelaars op de rijweg in zicht zijn. Als dat de richtlijn is - waar iedereen zich (vanzelfsprekend) aan zou houden - hebben we geen 30-borden en verkeersdrempels meer nodig en kan het geld beter besteed worden aan het aanleggen van fietspaden. Ik besef ook wel dit voor nu een utopie is... maar wie weet wat er in de toekomst mogelijk is.

Meer helmen vraagt om meer stennis

Jan Vleeshouwers



Heel opvallend ging het in het afgelopen Ventiel meerdere keren over fietshelmen. Frans Lammerts schrijft hoe hij zijn schroom overwint, na twee brom(!)fietsongevallen. Hetty Otten droomt van gratis fietshelmen bij elke aankoop van een nieuwe fiets, Wim Boselie heeft er een aangeschaft, vanwege de chaos op het fietspad, en Bart Brouwers constateert dat de helmendiscussie begint te verschuiven, van "een helm is een schijnoplossing, want het echte probleem ligt bij het autoverkeer", naar steeds vaker "pleiten voor een standaardgebruik van een beschermend hoofddeksel voor elke fietser".

Heel opvallend ook klinkt er bij geen van deze vier rasechte fietsers ook maar een greintje verontwaardiging door in hun verhaal. Ik hoor opgave, berusting, ik hoor vermoeidheid, ik zie hoofden in schoten. Wat is er toch gebeurd? De Fietzersbond heeft altijd gevochten voor de veiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Nu het aantal dodelijke ongevallen onder fietsers stijgt, is het des te harder nodig dat we overal en altijd laten horen dat elk ongeval er één teveel is! Het is ieders goed recht al dan niet een helm te dragen, maar het is slecht dat steeds meer mensen het nodig

vinden. Het frustreert het veiligheidspleidooi. Wie zich sterk wil maken voor verkeersveiligheid, krijgt eerst te horen dat fietsers minder zware ongelukken zouden krijgen als ze allemaal een helm zouden dragen - wat onweerlegbaar is - en daarna blijkt er plotseling helemaal geen animo meer voor echte oplossingen. Zelfs het SWOV maakt zich aan die suggestie schuldig (<https://swov.nl/nl/factsheet/fietsers>). Het is onzin om te denken dat je mét een helm fluitend uit een ongeluk stapt. Het is kortzichtig om helmen te adviseren en niets te doen aan spleten tussen tegels, paaltjes op fietspaden, gladheid, stoepranden in haakse bochten, en zo nog wel meer. Even frustrerend is het om de snelheidsverschillen op fietspaden steeds verder uit elkaar te zien lopen. We waren net de bromfiets kwijt, en onderussen de snorfietser ook bijna. En dan wordt het gat nu gevuld door de elektrische fietser. Een fietspad moet een veilige plek zijn, ook voor oudere fietsers, voor onervaren fietsers, voor kinderen op weg van en naar school. Het is geen racebaan, geen plek om aan je smartphone te zitten, geen plek om alleen-op-de-wereld neigen bot te vieren.

Berichten uit **Eindhoven**

Dory Melis

Fietsschool 040 is gestart

De Fietzersbond en de Gemeente Eindhoven hebben gezamenlijk het initiatief genomen om de Fietsschool 040 te realiseren. In 3 wijken in Eindhoven is in mei 2024 de fietsschool van start gegaan. De Vrijwilliger Hulpdienst heeft de Fietsschool040 vervolgens omarmd en heeft het een plek gegeven binnen de organisatie.

De meeste volwassenen in Eindhoven kunnen fietsen, dit hebben ze als kind (met vallen en opstaan) geleerd en dit verleren ze nooit meer. Voor nieuwkomers in Eindhoven is dit niet vanzelfsprekend. Ze kunnen met verbazing kijken hoe hier in Nederland jong en oud op de fiets stapt. Om maatschappelijk mee te kunnen doen is mobiliteit van groot belang. Hoe eenvoudig is het dan om hiervoor gewoon de fiets te pakken. Fietsschool 040 heeft als doel om mensen die niet kunnen fietsen op een veilige manier te leren fietsen,

Als volwassene is het moeilijker om te leren fietsen, dan voor een kind. Er wordt dan ook binnen de fietsschool een methodiek gebruikt, waarbij de cursisten stapsgewijs leren fietsen. De docenten van de fietsschool zijn vrijwilligers, die voor het geven van de fietslessen een eendaagse training gevolgd hebben. Door de professionele methode die gebruikt wordt is het lesgeven fysiek niet belastend voor de docenten en leren de cursisten snel fietsen.

In de wijken Gestel, Tongelre en Woensel-West staan op dit moment gemotiveerde teams van vrijwilligers klaar om stadsgenoten fietsen te leren. De Fietsschool gaat verder uitbreiden naar de andere wijken in de stad. Daarnaast

De fiets is nog steeds voor heel veel mensen gewoon een geweldig én veilig vervoermiddel. Waar het aan schort (en dat zegt het SWOV dan wel weer netjes) is aan de infrastructuur en aan rekening houden met elkaar. Dat komt speciaal bij fietsen nauw, want fietsen vraagt toch een zeker mate van behendigheid. Wat ik van de Fietzersbond verwacht (en in het Ventiel wil terugzien), is dat die dit héle verhaal uitdraagt, en stevig ook, zeker in relatie tot fietshelmen. Veilig fietsen mag nóóit een verantwoordelijkheid worden die alleen op de fietser rust.

Dus een gratis fietshelm? Dan ook een gratis training 'hoe-val-ik-van-mijn-fiets'. Graag net zo hard rijden als iemand op een fatbike? Dan die ook aanspreken op asociaal gedrag (wel eerst duidelijk maken dat ze hun oortjes uit moeten doen). Teveel chaos op het fietspad? Dan brieven schrijven naar de gemeente. En schuift de discussie richting fietser zoek het maar zelf uit? Dan wordt het tijd voor veel meer stennis!

start dit jaar een pilot op 4 basisscholen gericht op de kinderen uit groep 7 en 8 om de fietsvaardigheden te verbeteren. Naast de Fietsschool 040 is dit jaar ook de Fietsschool Brainport van start gegaan, specifiek voor de expats.

Ben je geïnteresseerd om fietsdocent te worden en wil je meer informatie over de fietsschool, ga naar www.fietsschool040.nl. In december start er weer een scholingsdag voor nieuwe fietsdocenten.



Pieter Nuiten

Verslag thema-avond Handhaving

7 november 2024, Eindhoven

Handhaving. Dat was het onderwerp van de thema-avond van de afdeling Eindhoven dit jaar. Een onderwerp dat we al hadden vastgelegd na de uitgebreide discussie vorig jaar naar aanleiding van de invoering van “30 km/uur, tenzij...”. De thema-avond vond plaats op 7 november jl. in de serre van de Velosoof, en werd bezocht door een kleine veertig geïnteresseerden uit Eindhoven en wijde omgeving.

Tijdens de voorbereiding hadden we besloten om de opzet van de avond wat te veranderen. Bij vorige edities was er steeds een externe spreker die het onderwerp van de avond in meer detail toelichtte, gevolgd door een korte discussie. Deze keer wilden we nog meer het debat aangaan om te zien of, en hoe, we invloed kunnen uitoefenen op handhaving. We hadden daarvoor gesproken met politie, gemeente, provinciale fietsersbond en andere belangenorganisaties. Veelal is de perceptie dat er te weinig op verkeersgedrag gehandhaafd wordt vanwege capaciteitsproblemen en prioriteitsstellingen. Het doel van de avond was vooral om het debat op gang te krijgen over hoe we dat zouden kunnen beïnvloeden, welke prioriteiten we daarbij willen stellen, maar ook wat we als fietsers zelf kunnen doen om kleine gedragsveranderingen te bewerkstelligen.

Nadat Pieter Nuiten een kort overzicht van de activiteiten van de afdeling Eindhoven had gegeven vatte Pepijn Wortelboer in een vlotte presentatie samen hoe de gang van zaken rond handhaving landelijk en regionaal geregeld is. Er zijn vijf prioriteiten in de verkeershandhaving: verkeersveelplegers, afleiding (mobieltjes), roodlichtnegatie, drank & drugs en snelheid. Het is daarbij van belang dat we ons realiseren dat de overgrote meerderheid van de verkeersdeelnemers zich netjes aan de regels houdt, en dat we ons vooral dienen te richten op de kleinere groep die er vooral nonchalant mee omgaat.

Om de discussie te stimuleren hadden we een aantal stellingen voorbereid, bijvoorbeeld de stelling dat

het voor handhaving zou helpen wanneer we ons als verkeersdeelnemers zelfbewuster zouden gedragen. Daarmee wordt bedoeld dat we ons op de fiets niet laten intimideren door automobilisten die ons geen voorrang willen geven wanneer we dat wel hebben, maar ook dat we duidelijk laten zien wat onze bedoelingen zijn, al is het maar door richting aan te geven. Een andere discussie ging erover of je van weggebruikers kunt verwachten dat ze zich aan verkeersregels houden indien de weg daar niet volledig op is ingericht. Dat goede handhaving daarbij helpt leek iedereen te onderschrijven.

Na de pauze konden de aanwezigen via mentimeter 100 punten verdelen over een tiental onderwerpen waarop meer gehandhaafd zou kunnen worden. In het algemene verkeer scoorden de snelheid van het autoverkeer en roekeloos rijgedrag daarbij het hoogst. Specifiek voor fietsers bleken de sterkste wensen om meer te letten op fietsen zonder licht en fietsen met een mobieltje in de hand, meteen gevolgd door het niet stoppen bij zebra's.

Bij het laatste onderdeel van de avond introduceerde Pepijn Bas van Stokkom, die een onderzoek over invulling van verantwoordelijkheden van BOA's heeft gedaan in opdracht van VNG. Daarin komen drie modellen naar voren om op gemeentelijk niveau de ‘kleine norm’ beter te handhaven: een eigen organisatie met eigen verantwoordelijkheid, onderdeel van de politie met taak op straat, of aangevuld met wijkagent voor wijkgericht werken. Die laatste optie werd door aanwezigen het meest kansrijk geacht.

En hoe nu verder? De discussie leverde naast kritische observaties over het gebrek aan blauw op straat (wordt alleen maar minder) ook tal van goede voorbeelden uit bijvoorbeeld België en Londen. We willen de verzamelde ideeën om een eerste gedragsverandering, ook bij fietsers, te bewerkstelligen gaan uitwerken, en we willen de nieuwe contacten over dit onderwerp intensiveren om gezamenlijk te kijken hoe we handhaving zo efficiënt mogelijk kunnen inzetten. Wordt vervolgd!

Willem de Bruin

Mobiliteitsvisie

Eind 2023 heeft de gemeenteraad van Veldhoven unaniem ingestemd met de mobiliteitsvisie 2040 Veldhoven. De fietsersbond Veldhoven is betrokken bij de totstandkoming van deze visie en ondersteunt deze opzet. Maar dan de praktijk; deze is heel weerbarstig; ondanks STOMP blijft de auto de hoogste prioriteit behouden en is het omdenken nog niet begonnen. Waarom wachten op de jarenlange ontwikkeling van beleid en uitvoeringsplannen? Ruimtegebrek, gezond bewegen maar boven alles veiligheid voor de kwetsbare verkeersdeelnemer zoals de fietsers verdienen nu al aandacht en prioriteit.

Maak melding voor een verkeersveilig Veldhoven

Hierbij (nogmaals) het verzoek om gevaarlijke situaties te melden aan de gemeente (melding openbare ruimte), en aan email adres veldhoven@fietsersbond.nl. Uit recente VIA/BLIQ rapportages blijkt nog steeds dat de kwetsbare verkeersdeelnemer en met name de fietsers in bijna 75% van de ongevallen met gewonden slachtoffer zijn. Een

goede kwaliteit van de verkeersinfrastructuur is vereist om dit aantal te doen dalen.

Fietsverbinding Sondervick - Bossebaan

Ook dit project is door een aanstelling van een projectleider weer vlot getrokken.

Dit is onderdeel van de ontsluiting voor fietsers van/naar Zilverackers-Citycentrum/Eindhoven.

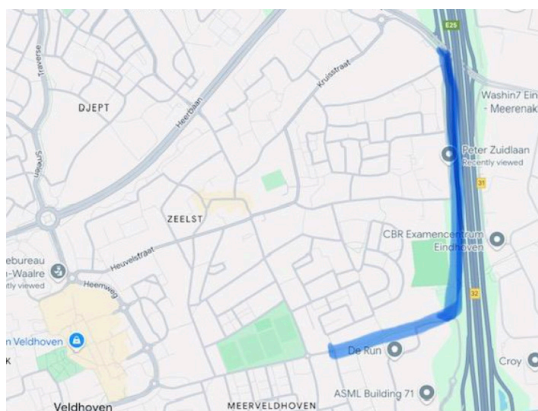
Er is gekozen voor het fietsvriendelijk maken van Saturnus-De Sitterlaan en niet voor de veiliger en kortere route door het park Vogelzang. De fietsersbond is betrokken in de werkgroep en zet zich in om een fietsvriendelijk en veilige fietsstraat te realiseren.



Peter Zuidlaan en Julianastraat in 2021

Peter Zuidlaan - Julianastraat

Uiteindelijk is er de gemeente Veldhoven er toch in geslaagd om een projectleider voor dit project aan te wijzen. En er zal binnen afzienbare termijn worden gestart met de realisatie van dit project wat al meer dan 10 jaren geleden werd geïnitieerd. De Fietsersbond zal dit nauwlettend blijven volgen; we kunnen ons niet vinden in de veronderstelling dat dit veiliger is voor de fietsers op de drukste fietsroute van Veldhoven.



ASML-fietspad

De aanhouder wint; uiteindelijk is het openbare ASML-fietspad, tussen nieuwbouw aan de Heiberg en de Kempenbaan, hersteld. Kwalitatief nog steeds niet optimaal maar een sterke verbetering t.o.v. de situatie van een paar maanden geleden.

Berichten uit **Valkenswaard**

Mark Somers

Fietzersbond Valkenswaard en gemeente bespreken toekomst fietsvoorzieningen

De Fietzersbond Valkenswaard heeft tijdens het jaarlijkse overleg met de verantwoordelijk wethouder wederom de belangrijkste aandachtspunten rondom fietsvoorzieningen in de gemeente besproken. “We merken dat de fiets langzaam maar zeker terrein wint,” aldus de Fietzersbond. “Ook de wethouder lijkt ons goed gezind, wat bemoedigend is.”

De groeiende waardering voor fietsers in Valkenswaard is een positieve ontwikkeling, maar er blijft nog genoeg te doen, benadrukt de Fietzersbond. Tijdens het overleg lag de nadruk op diverse lopende en toekomstige projecten, waaronder de verbeteringen rond Dommelen Zuid en de Poort van Valkenswaard. Beide projecten richten zich op betere verbindingen: Dommelen Zuid moet een oost-westverbinding realiseren tussen de nieuwe N69 en het centrum, terwijl de Poort van Valkenswaard de zuid-noordverbinding moet verbeteren. Daarnaast staat ook de Eindhovenseweg binnen de bebouwde kom op de agenda.

Belangrijke knelpunten

Hoewel er voortgang wordt geboekt, zijn er nog diverse ‘noten te kraken’, aldus de Fietzersbond. Een belangrijk aandachtspunt is de aanleg van een nieuw, glad en goed verlicht tweerichtingenfietspad langs de Eindhovenseweg richting Waalre. Ook de Leenderweg, waar een tweerichtingenfietspad wordt gewenst tussen De Valk en de Oude Baan in Leende, staat hoog op de prioriteitenlijst.

Naast deze grotere projecten werden ook enkele kleinere zaken besproken, zoals de veiligheid op de Geenhovensedreef, het verwijderen of aanpassen van hinderlijke fietspaaltjes, en het verbeteren van fietsparkeerplekken. Verder is de aanleg van een tractorsluis op de Zeelberg onderwerp van gesprek, om fietsers daar veiliger te laten passeren.

De Fietzersbond kijkt tevreden terug op het overleg, maar blijft waakzaam. “De fiets krijgt steeds meer erkenning, en dat is goed om te zien. Toch blijven we ons inzetten om alle knelpunten aan te pakken, zodat fietsen in Valkenswaard nog veiliger en aantrekkelijker wordt.”

Berichten uit **Bergeijk**

Willem van Enden

Fietscultuur Bergeijk

Tijdens de raadsvergadering van 3 oktober 2024 heeft de gemeenteraad van Bergeijk gekozen om “Fietscultuur Bergeijk”, als nieuwe visie, actief te gaan promoten. Wethouder mobiliteit Mathijs Kuijken reageert enthousiast op het positieve besluit: “Fietsen is in Bergeijk al een belangrijk onderdeel van onze cultuur, maar met deze stap willen we ervoor zorgen dat de fiets hét vervoermiddel wordt voor iedereen, van baby tot senior. Dit is goed voor onze gezondheid, het helpt om onze gemeente goed bereikbaar te houden en helpt onze kernen leefbaar te houden.”

In 2025 wordt samen met de gemeenteraad de omvang en inzet voor de komende jaren bepaald.

Hierin wordt uitgewerkt hoe de nieuwe visie uitgevoerd en gecommuniceerd wordt en wat de kosten zijn.

Waarom eigenlijk een “Fietscultuur Bergeijk”?

Net als Eindhoven groeit de gemeente Bergeijk snel.

Dit brengt nieuwe uitdagingen met zich mee, zoals het toenemend verkeer.

Om de druk op de wegen te verminderen en onze omgeving leefbaar te houden, is het belangrijk dat meer mensen op andere manieren reizen waarbij de fiets een belangrijke rol speelt. Dit past ook bij de regionale plannen voor mobiliteit.

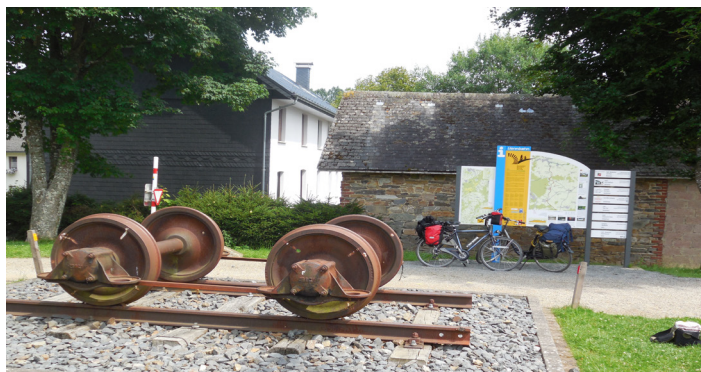
Aanbod van de ‘jongens van de reisvereniging’ 2025

Vijf daagse fiets- en of wandelvakantie over voormalige spoorwegen in de Ardennen vanuit een luxe vakantie huis in Arimont (Malmedy).

Van maandag 2 juni t/m vrijdag 6 juni 2025.

Met duurzaam volpension. Prijs: vanaf € 350,-

Informatie en boekingen: www.jongensvandereisvereniging.nl
Willem van Hornestraat 17. 5611PT Eindhoven. Tel.: 06-47297848



Ockhuizenweg Son en Breugel

Al in 2019 is het ontwerp voor de herinrichting van de Ockhuizenweg gepresenteerd. De Fietzersbond heeft destijds ook input gegeven. De weg is iets verbreed en het wegdek is vernieuwd. Aan beide zijden is een betonsloof van 40 cm aangebracht om daarmee te zorgen voor een stevige verharding die goed op zijn plaats blijft liggen. Mede op basis van onze input is op de kruising met de Airborneweg een licht verhoogde verkeerspunaise gerealiseerd. Dit om de maximum snelheid van 60 km/uur te kunnen afdwingen.

Voor de verbreding was het nodig een deel van de bomen te verwijderen en nieuwe terug te plaatsen. Bij een onderzoek in 2020 bleek dat de bestaande bomenrij langs de Ockhuizenweg als vliegroute voor verschillende soorten vleermuizen diende. Daardoor was het nodig de bestaande bomen over een aantal jaren te vervangen zodat vleermuizen zich konden blijven oriënteren. Dit heeft veel vertraging opgeleverd. Uiteindelijk is de Ockhuizenweg pas in de eerste helft van 2024 heringericht.

De Ockhuizenweg is wat ons betreft behoorlijk verbeterd. De weg is minder gevaarlijk geworden omdat, vanwege de nieuwe betonsloven, vrachtwagens de randen van de weg niet meer beschadigen. Wij zijn blij met deze verbeteringen omdat redelijk wat fietsverkeer gebruik maakt van de Ockhuizenweg. Dit betreft recreatief verkeer tussen de knooppunten 30 en 69. Daarnaast dient deze weg ook als een van de mogelijke verbindingswegen tussen Sint-Oedenrode en Son en Breugel.



Overleg met wethouder Bonte

Op 21 augustus hebben wij overleg gehad met wethouder Bonte over een flink aantal actuele Helmondse fietszaken. De eerstvolgende Fietsagenda komt in 2025; eind dit jaar kunnen we een eerste bespreking houden. De komende tijd wordt er verder gewerkt aan al lopende projecten uit eerdere agenda's.

Aan de hand van voorbeelden hebben wij vastgesteld, dat er een forse achterstand is bij het onderhoud van fietspaden. Ook zullen veel fietspaden aangepast moeten worden om de fietsprioriteit concreet te maken. De wethouder heeft toegezegd al deze zaken in de Fietsagenda te willen opnemen. Wij hebben gevraagd ons eerder te betrekken bij grotere projecten. Dan kunnen wij vanuit onze expertise en ervaring zinvolle bijdragen leveren.

We hebben ook de doorfietsroutes besproken:

1. Eindhoven. Helmond is klaar. Eindhoven en Nuenen zijn nu aan zet.
2. Gemert. Om vertraging bij de realisering van deze route te beperken hebben we gepleit voor een loskoppeling van de route van de "nieuwe" N279 en een route via bestaande infrastructuur, oostelijk van de huidige N279 te gebruiken.
3. Deurne. Traject bekend. Kan worden aangepakt.
4. Asten (via BZOB). Brouwhuis heeft een nieuw oostelijker traject voorgesteld.

De gemeente is bezig met een notitie over voorrang op rotondes; die zal in het Platform Verkeersveiligheid besproken worden. Wij hebben voorgesteld om vooruitlopend op de eventuele reconstructie van rotondes alvast met haaiantanden en borden nieuwe voorrangsregels in een keer duidelijk te maken.

De stalling bij het hoofdstation is nog steeds een zorgenkindje. Er wordt massaal buiten de stalling gestald, terwijl er capaciteit genoeg is in de stalling. Wethouder Bonte geeft aan een vierde bewaakte stalling in het centrum te willen realiseren. Wij hebben ervoor gepleit de fietsenstalling bij het Huis voor de Stad zo dicht mogelijk bij de hoofdingang te realiseren.

De situatie voor fietsers en voetgangers bij de Veestraatbrug blijft een probleem; een nieuwe brug bij de Parkweg kan wellicht een oplossing zijn.

De gemeente wil ter hoogte van de Penningstraat een nieuwe tunnel voor fietsers en voetgangers onder het spoor realiseren. Wij hebben gevraagd te bekijken of er in het verlengde hiervan ook een tunnel onder de Traverse zou kunnen komen.

De fietsverbinding in twee richtingen tussen de Cacaofabriek en de Zuid-Koninginnewal komt terug. De fietsroute via het Goorse bos lijkt helaas niet helemaal geasfalteerd te gaan worden.

Platform Verkeersveiligheid Helmond

Op 17 oktober was er weer een vergadering van het Platform Verkeersveiligheid over diverse onderwerpen: Voorrang voor fietsers op rotondes is en blijft een heet hangijzer. De gemeente had de voor- en nadelen van wel of geen voorrang op papier gezet. De politie wees er op, dat ook rekening gehouden moet worden met de juridische consequenties. Die blijken complexer te zijn dan wij dachten.

Ook is gesproken over de voortgang van het actieplan verkeersveiligheid. Invoeren van 30 km/hr heeft vooralsnog prioriteit.

Een ander steeds terugkerend onderwerp was de handhaving in het verkeer.

De politie heeft onvoldoende capaciteit om er veel aandacht aan te besteden.

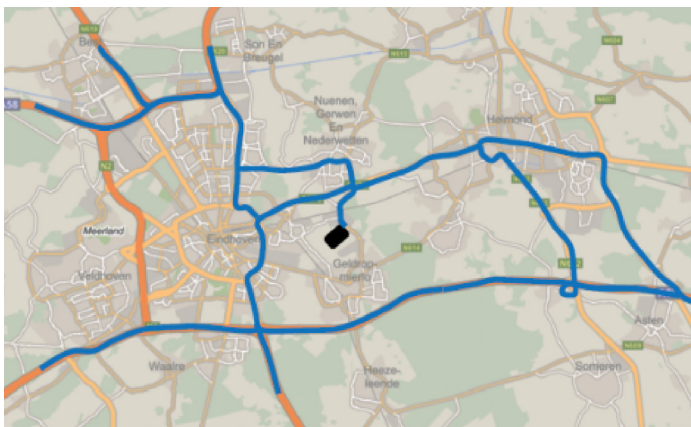
Daarom kijkt de gemeente ook naar de inzet van meer flitspalen.

Op de Traverse/Europaweg wordt op grote schaal te hard gereden. In een overleg met Veilig Verkeer is voorgesteld op het wegdek aan te geven, dat hier sprake is van een 50km-weg. Het PVVH vindt dit een goed idee.

Nieuws over Eeneind West

In het vorige Ventiel hebben we het gehad over het nieuwe distributiecentrum Eeneind West. Wij hebben een zienswijze hierover ingediend bij de gemeente Nuenen, waarin we duidelijk hebben gemaakt dat het DC zal leiden tot ca 2000 ingaande en uitgaande vrachtwagens door Geldrop. Deze enorme aantallen zullen leiden tot een verkeerschaos.

Inmiddels hebben we ook kennis kunnen nemen van de zienswijze van de afdeling Nuenen. Tot onze verrassing stellen zij dat Geldrop de doorgang van vrachtwagens zal tegengaan. Dat is ons nog niet bekend. Als dat zo is dan zal de verkeersdruk in Nuenen en Eindhoven enorm toenemen, met als uitkomst ook weer een verkeerschaos. Zie bijgaand kaartje:



Verder wijzen onze Nuenense collega's er op dat internationaal vrachtverkeer vaak aankomt op tijden waarop het DC gesloten is. Deze vrachtauto's kunnen dan niet het terrein op en zullen elders hun heil gaan zoeken, bijvoorbeeld op de Spaarpot in Geldrop, niet wenselijk! Wij zijn eigenlijk wel benieuwd naar andere 'grootverbruikers' in onze regio. Wat vindt bijvoorbeeld DAF van het feit dat hun fabriek langs

de Geldropseweg straks onbereikbaar wordt? Of Jan de Rijk? Of Kuhn? We zullen ze het eens gaan vragen!

Berichten uit **Gemert**

Gemert-Bakel in de groei, 35.000 inwoners wil de gemeente gaan herbergen. Wonen, werken en dan nog al die mobiliteit. Waterrijke en natuurgebieden komen onder druk te staan, letterlijk en figuurlijk. Een mobiliteitsvisie 2040 is in de maak, inwoners mochten een enquête invullen. Gelukkig, het thema fiets en fietsverkeer staat ook op de agenda 2040. Woorden en vooral daden vragen we. De provincie kwam al over de brug, niet een fietsersbrug, wel op een 3-tal belangrijke kruisingen met verkeerslichten. En een fietserstunnel.

VKA, Voorkeursalternatief N272 bekend

Provincie, Laarbeek en Gemert-Bakel werkten afgelopen periode aan het verbeteren en veiliger maken van de N272, de provinciale weg tussen N615 (Laarbeek e.v.) en A 73 (Boxmeer). Donderdag 10 oktober j.l. presenteerde de Provincie het VKA voor bewoners en stakeholders van Gemert-Bakel. Het VKA behelst zeven maatregelen, inclusief verbeteringen aan het fietstraject langs de N272.

Het fietstraject loopt vanaf Eeuwsel (noord/oostzijde) tot aan Peeleindseweg (Laarbeek, N615). De doorgaande doorfietsroute is daarbij wel vernoemd, echter niet meegenomen in het totaalplaatje wat betreft het fietstraject Gemert-Noord t/m kruispunt N272/N615/ Peeleindseweg v.v. Het snelfietstraject gaat aansluiten op de fietsnetwerken Helmond, Eindhoven en Veghel/Den Bosch v.v.

Maatregelen VKA+

- Nieuw stukje fietspad ter hoogte van de rotonde N615/N279/Peeleindseweg
- 3x een VRI (Verkeerslichten) bij de kruisingen Peeleindseweg, West-Om/Heuvel en Oudestraat (bij Tankstation)
- Een fietstunnel bij de Eeuwsel, verbindingsweg voor fietsers kerkdorpen Bakel/De Mortel en Gemert-centrum
- Aanleg van een doorgaande snelfietsroute tussen de N279 en West-Om

Te hoge kosten fietstunnel Peeleindseweg, in combinatie met omleiding fietsroute 'Brabantse Kluis', oversteek N272-Peeleindseweg, zorgen voor deze keuze. Niet gek, gezien de huidige en zeer gevaarlijke oversteek

Aanvullende aanbevelingen Fietzersbond en Burgers

Inloopavond 28 september j.l.

Behalve voor veilig fietsen op dit drukke en heel diverse fietstraject, pleiten we als fietzersbond ook voor de overige criteria fietsinfrastructuur zoals comfort, beleving, integratie sociaal economisch fietsnetwerk en zeker ook aandacht voor verlichting en een sociaal-en ecologisch verantwoorde aanpak. Geluidsschermen zou ook niet verkeerd zijn. Temeer omdat materialen hiervoor steeds meer beschikbaar zijn.

Het verbeteren van de kruising ter hoogte 'Heijtsveld', levert het fietsverkeer weinig op. De bestaande situatie blijft voor fietsers een hutsekluts van omrijden over paadjes, in-en uitritten en de druk bereden Heijtsveldarea.

Er is ook actie vanuit de Fietzersbond bij de Provincie voor een doorgaand traject Noord-Oost, naar aansluiting op kruising Oudestraat-Broekstraat. Op initiatief van de Fietzersbond blijft de 'Broekstraat' toch 'open'. Zelfs de ter plekke wonende oud-CDA wethouder pleit voor een 'Fietsstraat'. Ook kan de status 'Fietsstraat, Auto te Gast' zorgen voor het terugdringen van het alsmat toenemende sluipverkeer.

St. Annastraat revisited

Al wat jaren geleden ook in Ventiel: de reconstructie van de St. Annastraat in Gemert-centrum.

De status van deze belangrijke verbindingsweg met, behalve als woongebied, commerciële, ambtelijke en verzorgende activiteiten in Gemert-centrum is die van gebiedsontsluitingsweg. En zodoende een 50 km/u zone, waar niet alleen netjes echter vooral nogal eens harder dan.... gereden wordt. De straat is 6 m breed, met aan weerszijden fiets suggestiestroken. Verder bloem- en plantenperken, parkeerplaatsen, 2 zebra-oversteken, voetpaden en groene struiken aan weerszijden, en een brengen en halen (kiss and ride) zone voor de Kinderopvang.

Voor fietsweginrichting zou 1 miljoen zijn gereserveerd, echter dat bedrag zien we nauwelijks in fietsvoorzieningen terug. Geen vrijliggende fietspaden dus, geen afdoende voorzieningen om alle fietsende scholieren van het Macropedius college in de ochtendspits zonder alom risicogedrag veilig en beheerst op school te krijgen. Vooral ter hoogte van de Sleutelbosch is het raak. Behalve complexiteit bij het doorgaande en afslaand fiets-snelverkeer is het voor voetgangers eveneens een hels karwei om over te steken. Notabene, behalve het college, herbergt het gebied Sleutelbosch ook nog eens een drukke artsenpraktijk, verzorgingscentrum met vooral veel oudere bewoners.

Wat is het probleem? Onvoldoende aandacht van Collegebestuur, Overheid en Bewoners voor deze situatie dus. 'Het doet zichzelf' hoorden we ooit eens van deskundige verkeersmensen.

Van de school vernemen we dat 50 km/u nu eenmaal de toegestane norm is. Daar zou niet aan te tornen zijn. Willen we de oversteek veiliger, rustig en overzichtelijk maken, dan zou plaatselijk 30 km/u, inclusief handhaving al veel beter zijn. Ook opstelplaatsen en een gelijkwaardiger zone zoals een verhoogd plateau, met kleur, zorgt dat het gebied behalve hoofdzakelijke (tijd, haast, geld) economische, vooral ook een ecologisch en sociaal verantwoorde waarde krijgt. In de vorm van rust, gelijkwaardigheid, veiligheid en comfort. Wellicht een droom?

Met College, Ouders en Verkeersambtenaar proberen we het gesprek daarover wederom aan te gaan.



Servicepagina

SCHADEMELDINGEN FIETSPADEN

Schademelding kan ook via Meldpunt
Fietzersbond:
www.meldpunt.fietzersbond.nl

Asten

Asten, Heusden, Ommel 0493-671212
Klantencontactcentrum
Via Internet: www.asten.nl

Bergeijk

Gemeente Bergeijk
Contactpersoon: Twan Hurkmans / Kevin Penninx
Afdeling Beheer Ruimte en Organisatie
Telefoonnummer: 0497-551455
Mail: info@bergeijk.nl t.a.v. verkeer

Best

Melding online
via Fixi (www.fixi.nl/best) of via de Fixi app.

Bladel

Bladel, Casteren, Dalem, Hapert,
Hoogeloon, Netersel
0497-361661, Wegbeheerder Hr. Vennix. Via
Internet: www.bladel.nl

Cranendonck

Budel, Budel-Dorplein, Budel-Schoot, Gas-
tel, Maarheeze, Soerendonk
0495-431222 of 140495
Via Internet: www.cranendonck.nl

Deurne

Deurne, Helenaveen, Liessel, Neerkant,
Vlieden
0493-387711 Klantencontactcentrum
Via Internet: www.deurne.nl

Eersel

Duizel, Eersel, Knegsel, Steensel, Vessem,
Wintelre
0497-531300 Telefooncentrale
Via Internet: www.eersel.nl

Eindhoven

Centrale klachtennummer 14040
Via Internet: www.eindhoven.nl
Of BuitenBeter app

Geldrop – Mierlo

Centrale klachtennummer 14040
Via Internet: www.geldrop-mierlo.nl

Gemert – Bakel

Bakel, De Mortel, De Rips, Elsendorp,
Gemert, Handel, Milheeze
Via Internet: www.gemert-bakel.nl

Heeze – Leende

Heeze, Leende, Sterksel
040-2241536 Hr. v. Meerwijk (voor
veiligheid) en Hr. Welters (Beleid)
Via Internet: www.heeze-leende.nl

Helmond

0492-587690 Klantencontactcentrum of
140492
Via Internet: www.helmond.nl

Laarbeek

Aarle-Rixtel, Beek en Donk, Lieshout,
Mariahout
0492-469700 Hr. Leduc of Hans Kuijpers
Via Internet: www.laarbeek.nl

Nuenen

040-2631699 Meldpunt
Via Internet: www.nuenen.nl

Oirschot

Oirschot, Oost- West- en Middelbeers,
Spoordonk
0499-583333 Hr. Verouden
Via Internet: www.oirschot.nl

Reusel – De Mierden

Hooge Mierde, Hulsel, Lage Mierde, Reusel
0497-650650 Afd. Woonomgeving
Via Internet: www.reuseldemierden.nl

Someren

Lierop, Someren, Someren-Eind, Someren-
Heide
0493-494888 Telefooncentrale
Via Internet: www.someren.nl

Son en Breugel

0499-491491 Klantencontactcentrum
Via Internet: www.sonenbreugel.nl

Valkenswaard

Dommelen, Valkenswaard 040-2083444
Klantencontactcentrum
Via Internet: www.valkenswaard.nl

Veldhoven

Oerle, Veldhoven
040-2584444 Telefooncentrale of 14040
Via Internet: www.veldhoven.nl

Waalre

Melding online
via Fixi (www.fixi.nl/waalre)
of via de Fixi app.

BEWAAKTE FIETSENSTALLINGEN

Best

Fietsenstalling NS Station, gratis
• ma t/m vrij: 06.00 – 20.15 uur
In het weekend gesloten. Naast de
bewaakte stalling is er een weekend- en
nachtstalling.

Eindhoven – Gratis bewaakte fietsenstallingen

18 Septemberplein
• ma t/m za: 7.00 – 23.30 uur
• zondag: 11.00 – 23.30 uur
• Openingstijden bij evenementen
worden bij de stalling aangegeven

Heuvelgalerie

• ma t/m do: 08.00 – 22.30 uur
• vrijdag & zaterdag: 08.00 – 4.30 uur
• zondag: 11.00 – 22.30 uur
• Openingstijden bij evenementen
worden bij de stalling aangegeven

Winkelcentrum Woensel

• ma t/m do: 08.00 – 19.00 uur
• vrijdag: 08.00 – 21.30 uur
• zaterdag: 08.00 – 18.00 uur
• koopzondag: 11.00 – 18.00 uur
• Openingstijden bij evenementen
worden bij de stalling aangegeven

Eindhoven – Bewaakte fietsenstallingen tegen betaling

NS-station, zuidzijde (Stationsplein)
• Kwartier voor de eerste trein tot
een kwartier na de laatste trein tijdens reg-
uliere dienstregeling. (Niet geopend tijdens
nachtmet-dienstregeling.)
NS-station, noordzijde (Neckerspoel)
• ma t/m vrij: 6.30 – 20.00 uur
Voor tarieven zie: www.ns.nl

Helmond **

Piet Blomplein
• ma: 10.30 – 18.30 uur
• di t/m do: 08.15 – 18.30 uur
• vrij: 08.15 – 21.30 uur
• za: 08.15 – 18.00 uur

Doorneind

• ma t/m wo: 07.30 – 21.00 uur
• do t/m vrij: 07.30 – 22.00 uur
• za: 07.30 – 18.00 uur

Kasteel Traverse

• ma: 10.30 – 18.30 uur
• di t/m do: 08.15 – 18.30 uur
• vrij: 08.15 – 21.30 uur
• za: 08.15 – 18.00 uur

Van vrijdagavond 21.30 uur tot
maandagochtend 10.30 uur is de stalling vrij
toegankelijk en is er alleen camerabewaking.

Steenwegkwartier

• 7 dagen per week 24 uur per dag
Alleen cameratoezicht.

** Op koopzondagen zijn alle bovenstaande
stallingen geopend van 11.00 – 18.00 uur

Fietsenstalling NS Helmond Centraal

• Kwartier voor de eerste trein tot een
kwartier na de laatste trein tijdens
reguliere dienstregeling. (Niet geopend
tijdens nachtmet-dienstregeling.)
Voor tarieven zie: www.ns.nl

RECREATIE EN OVERIGE ADRESSEN

Stichting Landelijk Fietsplatform
Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
033-4653656
Website: fietsplatform.nl
E-mail: info@fietsplatform.nl

Stichting Vrienden op de fiets
Postbus 7471, 2701 AL Zoetermeer
079-3238556
Website: www.vriendenopdefiets.nl
E-mail: administratie@vriendenopdefiets.nl

Nederlandse Spoorwegen Regio Zuid
Gebouw Noordzicht
Neckerspoel 22, 5611 AD Eindhoven Web-
site: www.ns.nl
E-mail: via de virtuele medewerker

9292 Reisinformatiegroep bv.
Postbus 19319, 3501 DH Utrecht
Website: www.9292.nl
E-mail: via de website

ROVER
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort 033
4220450
Website: www.rover.nl
Klachten via de website

Programma bureau Brabant Veiliger, Veiligheid
in Brabant,
Postbus 90151, 5200 MC Den Bosch Web-
site: www.brabant.nl/subsites/brabant-veiliger.aspx
E-Mail: veiligheid@brabant.nl

Ezine Nieuwsbrief 'Verkeersveilig' Redactie:
Marion van den Moosdijk
E-mail: mexin@iae.nl

SWOV (St. Wetenschappelijk Onderzoek
Verkeersveiligheid)
Postbus 1090, 2260 BB Leidschendam Web-
site: www.swov.nl
E-mail: info@swov.nl

CROW, adviesbureau
Postbus 37, 6710 BA Ede Website: www.crow.nl
E-Mail: klantenservice@crow.nl

Veilig Verkeer Nederland
Postbus 66, 3800 AB Amersfoort
088-5248800
Website: www.veiligverkeernederland.nl
E-mail: info@vvn.nl

Veilig Verkeer Nederland
Regio Zuid (Limburg, Noord-Brabant, Zee-
land) Beekstraat 546001 GJ Weert
088- 524 88 50
E-mail: steunpuntzuid@vvn.nl

Vrienden van de Voetveren Veulenkamp 2,
3848 BG Harderwijk Website: www.voetveren.nl
E-mail: info@voetveren.nl

INTERNETADRESSEN

Fietzersbond: www.fietzersbond.nl
Fietzersbond Noord-Brabant:
<https://noordbrabant.fietzersbond.nl>
Fietzersbond Fietrouteplanner:
www.routeplanner.fietzersbond.nl
Fiets Startpagina: www.fietsstartpagina.nl
NS fiets: www.nsfiets.nl

Correcties of aanvullingen kunnen
gemeld worden aan Bart Brouwers
ventielredactie@gmail.com

SCHADEMELDING FIETSBEWEGWIJZERING

Het centrale meldpunt voor fietsknooppuntenborden en LF-routeborden is:
www.bordjeweg.nl. Dit is het meldpunt van Nederland Fietsland en is ook
bereikbaar via een link op de site www.nederlandfietsland.nl of rechtstreeks via
<http://meldsysteem.nederlandfietsland.nl>.
Je komt in beide gevallen op hetzelfde meldpunt uit.

Bordjes Rondje Eindhoven: info@ronnico.nl
Overige bewegwijzering: www.bewegwijzeringdienst.nl/schade-melden

Organisatie van de Regio

REGIOBESTUUR

Voorzitter:
Annemie Driessen
Eindhoven
06-38783314
fbannemie@hotmail.com

Secretaris:
Hans Freriks
Eindhoven
06-44502653
zuidoostbrabant@fietzersbond.nl

Penningmeester:
Frank Meertens
Son en Breugel 06-12062177
frankmeertens@kpnmail.nl

Bestuurslid:
Dick Verhaart Eindhoven
06-81109258
dickverhaart@gmail.com

ONDERAFDELINGEN

Eindhoven
Pieter Nuiten
06-51758275 eindhoven@fietzersbond.nl
fietzersbond.nl

Geldrop – Mierlo
Rob van Stratum
06-24506341
robvanstratum@gmail.com

Heeze – Leende
Arnold Niessen
040-2240064
heeze@fietzersbond.nl

Helmond
Wim Raaijmakers
0492-541622
helmond@fietzersbond.nl

Nuenen
Marten Sikkens
06-26832435
nuenen@fietzersbond.nl

Son en Breugel
Frank Meertens
06-12062177
sonenbreugel@fietzersbond.nl

Valkenswaard
Mark Somers
valkenswaard@fietzersbond.nl

Waalre
Michael Janssen 06-28893781
waalre@fietzersbond.nl

CONTACTPERSONEN

Asten
Vacature

Best
Hetty Otten
0499-374356
ottrans@iae.nl

Bergeijk
Joseph van den Enden
06-20745583
blueclayfrog@gmail.com

Bladel
Andre Huijbregts
06-51691709
andre.huijbregts@planet.nl

Cranendonck
G. Vlassak,
0495-493687
gvllassak@kpnmail.nl

Deurne
Michel Lintermans,
0493-312520,
michellintermans@outlook.com

Eersel
Andre Huijbregts
06-51691709
andre.huijbregts@planet.nl

Gemert-Bakel
Dies van Soelen
06-24581030
diesvsoelen@hotmail.com

Laarbeek
Rini Daniëls
0492 382340
riniDaniels@onsbrabantnet.nl

Oirschot
Vacature

Reusel-DeMierden
Andre Huijbregts
06-51691709
andre.huijbregts@planet.nl

Somerens
Vacature

Veldhoven
Willem de Bruijn
06-53944769
veldhoven@fietzersbond.nl

INTERNETADRESSEN

Regio: <http://zuidoostbrabant.fietzersbond.nl>
Eindhoven: <http://eindhoven.fietzersbond.nl>



Colofon

Ventiel is een uitgave van de Fietzersbond, afdeling Zuidoost-Brabant en verschijnt vier keer per jaar

Ledenadministratie

(abbonementen, adreswijzigingen e.d.)
Fietzersbond, Nicolaas Beetstraat 2a,
3511 HE Utrecht
tel. 030-2918171
www.fietzersbond.nl/contact

Redactieadres

Bart Brouwers
ventielredactie@gmail.com

Redactie en vormgeving

Bart Brouwers, Jim Bullock,

Fotografie

Bart Brouwers, Dies van Soelen, Dory Melis,
Willem de Bruin, Frank Meertens

Coördinatie verspreiding

René van de Laar en Jeroen de Rijk tel.
Jeroen 040-2453026
tel. René 06-30313981
of e-mail renemvandelaar@outlook.com

Kopij en illustraties

Het volgende nummer van Ventiel verschijnt in maart 2025. Kopij graag vóór 1 februari naar het redactieadres sturen. Foto's en andere leuke, toepasselijke illustraties zijn evenzeer welkom! De redactie behoudt zich het recht voor ingezonden stukken in te korten.

Bericht voor bezorgers

De volgende Ventielen worden in het begin van de maand maart bij de bezorgers afgeleverd. Als u niet in staat bent ze binnen korte termijn rond te brengen, neem contact op met Jeroen de Rijk tel. 040-2453026 of René van de Laar, tel. 06-30313981 of e-mail renemvandelaar@outlook.com.

Verzorging drukwerk

Vane Druk, Helmond

Oplage: 1350

Adverteerders

Landschap Reisboekwinkel,
Eindhoven
Brasserie Velosoof, Eindhoven
Richard Maas Tweewielers,
Eindhoven
Hut van Mie Pils, Aalst-Waalre
Eetcafé Zomerhof, Valkenswaard

Advertenties

Kosten van een advertentie:
1/1 pagina: € 110,- per nummer, € 300,- per jaar
1/2 pagina: € 75,- per nummer, € 220,- per jaar
1/4 pagina: € 45,- per nummer, € 155,- per jaar
1/8 pagina: € 30,- per nummer, € 100,- per jaar