

etiket

Masterplan Mobiliteit Eindhoven

Zondag 29 juni eerste fietszwerm in Eindhoven



Regiodag 2025

VLITS:

Vernieuwend Licht Individueel Transport Systeem



Fietzersbond

Ventiel 197

**Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant
juni 2025**

Richard Maas **TWEEWIELERS**



Voor al uw:

- nieuwe fietsen
- gebruikte fietsen
- service en onderhoud

Richard Maas Tweewielers

Sint Trudoplein 4

5616 GZ Eindhoven

Bellen: 040-2424381

Whatsapp: 06-14381201

info@richardmaastweewielers.nl

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

Het borstelhaargevaar

Afgelopen week had ik het weer - en ik weet zeker dat ik niet de enige ben. Je rijdt nietsvermoedend over een schoongeveegd fietspad en even later sta je met een lekke band aan de kant. Steeds vaker blijkt de oorzaak een minuscuul, maar verraderlijk stukje metaal: een stalen borstelhaar van een veegmachine. De meeste gemeenten zetten veegwagens in om fietspaden vrij te houden van zand, bladeren en zwerfafval. Een loffelijk streven - een schoon pad is veiliger en prettiger. Maar het gebruik van veegmachines heeft een bijkomend nadelig effect. De draaiende borstels van deze voertuigen zijn namelijk voorzien van duizenden stalen haren. Door slijtage of verkeerde afstelling breken die regelmatig af. Het resultaat: scherpe, naaldachtige deeltjes blijven achter op het asfalt, precies op de plekken waar fietsers rijden. Wij fietsers hebben last van deze 'metaalnaalden'. Zelfs de stevigste banden blijken er slecht tegen bestand. En omdat de haartjes dun en donker zijn, zijn ze nauwelijks zichtbaar en daarmee niet te ontwijken. Het is geen nieuw probleem, waarom is het nog niet opgelost? Een 'meeslepende magneet' direct achter de borstels van de veegmachine zou de meeste losse borstelharen kunnen opvangen voordat ze op het wegdek belanden. In de praktijk wordt dit principe al toegepast op sommige vuilniswagens en landbouwvoertuigen om spijkers en ander metaal van de rijbaan te halen. Een andere benadering ligt in het ontwerp van de borstels zelf. Gemeenten en leveranciers kunnen overstappen op kunststof borstelharen of combinaties waarbij de stalen kern minder snel afbreekt. Innovaties op het gebied van slijtvast, flexibel materiaal kunnen hier het verschil maken. Ook zou regelmatige inspectie en preventief onderhoud aan de borstels verplicht moeten worden. Door slijtage tijdig op te merken, kan worden voorkomen dat hele reeksen haren afbreken. Een digitale sensor die het verlies van haren detecteert zou kunnen helpen dit proces te automatiseren. Bewustwording bij gemeenten is daarbij van groot belang. Een eenvoudige pilot met magnetische opvangsystemen of alternatieve borsteltypes kan al snel aantonen hoeveel schade en frustratie hiermee voorkomen kan worden. Voor de Fietsersbond ligt hier tegelijkertijd een mooie kans: breng het onderwerp onder de aandacht bij gemeenten en leveranciers, en stimuleer hen om werk te maken van een schoon én lekvrij fietspad. Veel leesplezier!

Bart Brouwers

Nieuws	4
Bestuursperikelen <i>Hans Freriks</i>	5
Column <i>Wim Boselie</i>	5
De gezonde stad <i>René van de Laar</i>	6
Speculeren over eenzijdige fietsongevallen <i>Jan Vleeshouwers</i>	7
Dikke fiets <i>S.J.Kingma</i>	7
Nieuws uit Eindhoven <i>Pieter Nuiten Pepijn Wortelboer</i>	8
Berichten uit Helmond <i>Paul Kloet</i>	14
VLITS <i>Paul Kloet</i>	15
Berichten uit Geldrop-Mierlo <i>Rob van Stratum</i>	18
Berichten uit Gemert-Bakel <i>Dies van Soelen</i>	19
Rondje Helmond - Gemert op de fiets <i>Dies van Soelen</i>	20
Berichten uit Best <i>Hetty Otten</i>	22
Berichten uit Veldhoven <i>Willem de Bruijn</i>	23
Berichten uit Bergeijk <i>Joseph van den Enden</i>	24
E-bike op fietspad: zegen of zorg? <i>Bart Brouwers</i>	25
Servicepagina	26
Organisatie van de regio	27
Colofon	28

Zondag 29 juni eerste fietszwerm in Eindhoven

Fietszwermen vliegen dit voorjaar van stad naar stad. Begonnen in Den Haag, poppen ze nu op in Zwolle en Rotterdam en binnenkort ook in Eindhoven.

Wat is een fietszwerm?

Een grote aaneengesloten groep enthousiaste fietsers die op afgesproken en aangekondigde plaats en tijd een vrolijke tocht door een stad maakt om hun vrijheid te vieren zonder bang te hoeven zijn de eigen veiligheid. Een fietszwerm vraagt op ludieke wijze aandacht voor de positie van de fietser, viert de verworvenheden maar snijdt ook de pijnpunten aan. Zo hopen we meer mensen comfortabel op de fiets te krijgen en de straat te gebruiken zoals die bedoeld is: veilig voor iedereen.

Wanneer?

Zondag 29 juni 2025, start 12u

Waar?

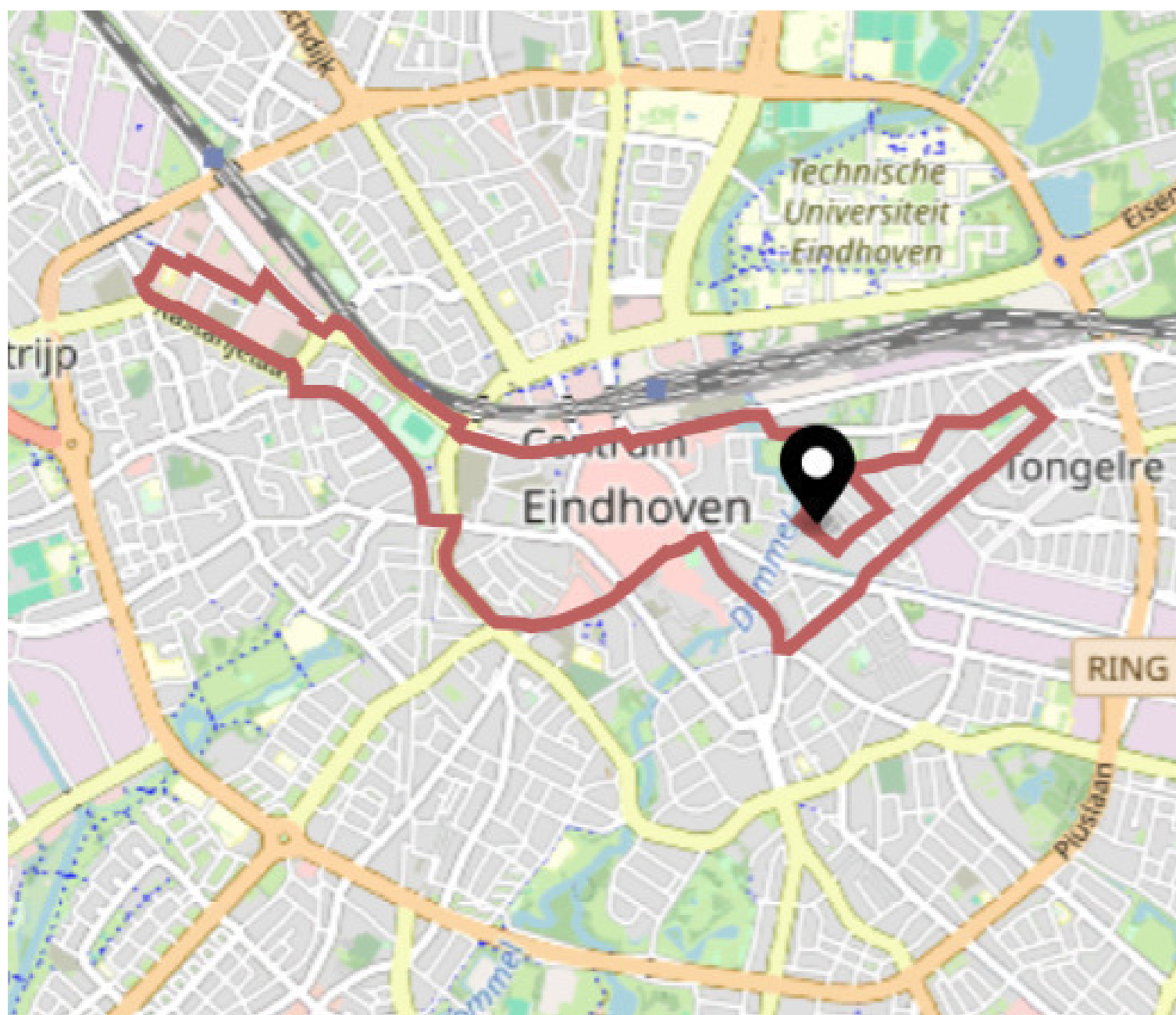
Start- en eindpunt De Cyklist

Route (zie speciale website <https://fietszwerm040.nl/>)

Voor wie?

Jong en oud, ervaren en nieuwe fietsers, alle soorten fietsen
Het team achter de eerste Eindhovense fietszwerm is rond initiatiefnemer Youp Lamb ontstaan met hulp van de Fietsersbond Eindhoven en heeft naast ervaren krachten zoals oud-fietsburgemeester Sarge Meulman vooral veel jonge maatschappelijk betrokken enthousiastelingen.

Contact: info@fietszwerm040.nl



Regiodag met 34 vrijwilligers in Waalre

Op 10 mei vond weer de jaarlijkse Regiodag van onze afdeling Zuidoost-Brabant plaats. Deze keer waren we te gast in Waalre in Sporthal 't Hazzo. Ongeveer 34 leden en vrijwilligers uit alle hoeken van onze regio werden getraakteerd op een interessant programma. Na ontvangst, naar goed Brabants gebruik met een worstenbroodje en koffie, werden de aanwezigen bijgepraat door de provinciale projectleider Mathijs Ransijn over het Brabants Hoofdfietsnetwerk. Fietzersbond contactpersonen uit diverse gemeentes van onze regio gaven inzicht in de Mobiliteitsplannen in hun gemeente en deelden hun behaalde successen van het afgelopen jaar.

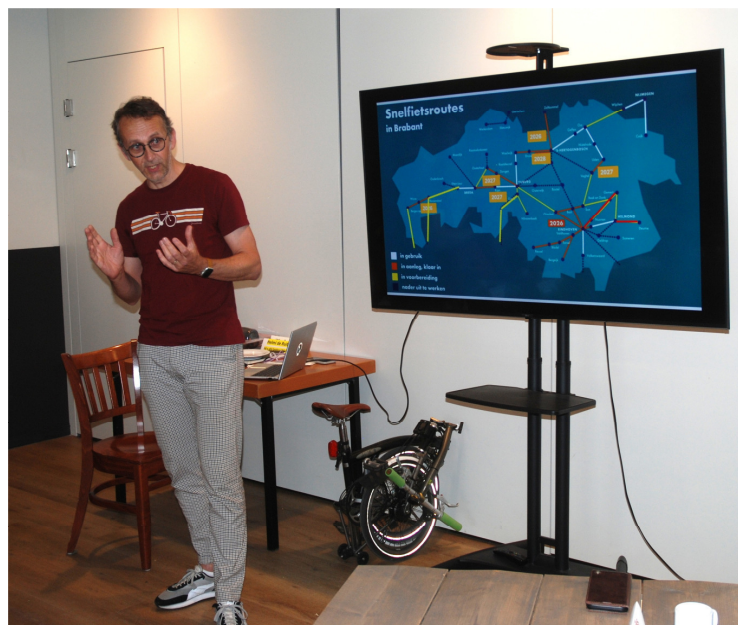
's Middags hield Kees Vortman, wethouder gemeente Waalre, een

gloedvol betoog over het belang van de fiets en lichtte de Beleidsadviseur Verkeer en Mobiliteit van Waalre, Robin Meylaers, het Mobiliteitsplan van de gemeente Waalre toe.

Toen was het tijd om te fietsen. De organisatoren uit Waalre, Michael Janssen en Jack de Bruin, hadden een mooie en interessante fietstocht uitgezet langs voor fietsers belangrijke punten in hun gemeente. (zie ook foto op achterpagina)

De fietstocht eindigde bij de Hut van Mie Pils waar de aanwezigen onder het genot van een drankje nog even gezellig konden napraten. Al met al een interessante en gezellige dag! We bedanken Michael Janssen en Jack de Bruin voor de perfecte organisatie!

Tot volgend jaar bij de Regiodag 2026 in ????



Mathijs Ransijn



Michael Janssen en Jack de Bruin

Column

Fietsen na een ICD-ingreep

Binnenkort wordt de ICD/pacemaker die ik draag 'gewisseld'. Zo heet dat in het ziekenhuis. Er komt dus een nieuwe in mijn lijf. De batterij van de huidige is zo ongeveer leeg; twee jaar vroeger dan normaal, maar ja, dat betekent dat hij de afgelopen acht jaar zijn werk goed gedaan heeft. Opgeteld heeft hij een kleine 35 keer een klap gegeven, waarvan overigens 27 keer in een periode van twee-en-een-half uur. Elke klap kost ongeveer een maand stroom. Vandaar dus na acht jaar al een wisseling.

Er is juridisch iets merkwaardigs als je ICD een schok heeft gegeven. Je mag onmiddellijk twee maanden geen auto meer rijden. Na de eerste keer ben ik nog naar huis gereden en daarvoor heb ik in het ziekenhuis enorm op mijn donder gehad. Krijg je in die tussentijd weer een tik van het apparaat, begint de periode van twee maanden weer opnieuw. Op die manier heb ik alles bij elkaar een periode van bijna twee jaar geen auto mogen rijden. Je hoeft dat overigens nergens te melden, maar... je bent niet verzekerd.

Dat je een tijdje geen auto mag rijden is ook wel logisch. Een hartritmestoornis is een behoorlijk heftige gebeurtenis en niet iedereen krijgt zijn auto op tijd aan de kant. Gelukkig heb ik geen schokken gekregen achter het stuur. De ablatie die ik uiteindelijk kreeg (daarbij werden zenuwbanden doorgebrand die de stoornissen veroorzaakten) hebben ervoor gezorgd dat er de afgelopen vier jaar niets meer is gebeurd.

Wat is er dan juridisch zo merkwaardig? Dat je wel aan het verkeer mag deelnemen als je een ongemotoriseerd voertuig bestuurt: daar heb je geen rijbewijs voor nodig. Je mag dus wel meteen weer fietsen bijvoorbeeld. Er is tenminste nergens iets te vinden dat het fietsen verbiedt.

Nu vallen veel mensen die een hartritmestoornis krijgen eerst flauw doordat meestal ook de bloedstroom niet meer functioneert, maar dat is dus op de fiets nog riskanter dan in de auto. Het grote verschil? Als je van fiets je kukelt, ben je in het algemeen alleen zelf de klos, met een auto kun je ook enorme schade aanrichten bij een ander. Gelukkig val ik zelf nooit flauw (tot nu toe tenminste). Ik maak elke klap in volle omvang mee. Ook die 27 achter elkaar heb ik allemaal mogen meemaken. Ik voelde ze aankomen en kon de ambulancier telkens netjes waarschuwen dat hij zijn handen van mijn lijf moest halen. Dat vond hij wel een goede service.

Van zo'n reeks wordt je hart overigens niet beter.

Wim Boselie

De gezonde stad

René van de Laar I.S.M. Erik Jongenotte

Op 12 maart was ik bij de uitreiking van de prins Frisoprijs op een congres in Den Haag.

Jaarlijks wordt door het KIVI (Koninklijk Instituut voor Ingenieurs) de prins Frisoprijs uitgereikt door prinses Mable en prinses Beatrix ter herdenking aan prins Friso die in 2013 tijdens een skivakantie overleed. Prins Friso was lucht- en ruimtevaart ingenieur. De prijs wordt uitgereikt aan iemand die een uitzonderlijke bijdrage geleverd heeft aan maatschappelijke vraagstukken.

De titel van de conferentie was: Creating a healthy world together. Eén van de thema's was mobiliteit.

In dat kader gaf Erik Jongenotter van ingenieursbureau Witteveen + Bos een lezing met als titel: De gezonde stad.

Hij gaf drie voorbeelden van projecten waar hij aan werkte: het weren van sluipverkeer, het parkeren in bestaande woonwijken en de fietser centraal.

In Vianen bij de autoweg A2 is sluipverkeer een probleem. Sluipverkeer is vooral voor fietsers een groot en gevaarlijk probleem: de weg is niet bedoeld voor veel verkeer, waardoor fietsers aan de kant gedrukt worden, met alle gevolgen van dien. Doordat er (gelukkig) steeds meer 30 km/uur wegen komen neemt echter het sluipverkeer toe. Een oplossing zou kunnen zijn om met camera's doorgaand verkeer een tol te laten betalen. Alle auto's die minder dan zoveel minuten van de eerste naar de tweede camera rijden is doorgaand verkeer en krijgt automatisch een rekening thuis. Een groot voordeel is dat het administratief een eenvoudig systeem is en handhaving eenvoudig met kentekencamera's te automatiseren is. De inkomsten zouden ten goede kunnen komen aan de infrastructuur en leefbaarheid van het gebied waar de hinder plaatsvindt. Ook kun je aan tariefdifferentiatie doen bijvoorbeeld naar tijdstip of naar onderscheid in voertuig, grote zware auto's betalen meer dan kleine auto's. Door juridische problemen is tolheffing nog niet goed mogelijk, maar als dit juridisch mogelijk zou worden gemaakt ontstaat een breed toepasbare manier om sluipverkeer te voorkomen. Met mobiele camera's zou het dan ook mogelijk worden om wegen die alleen voor bewoners of lokaalverkeer bedoeld zijn op eenvoudige manier te handhaven.

In de omgeving van Helmond, waar ik woon, zijn verschillende wegen "verboden voor auto's". Toch rijden daar vaak auto's die daar niets te maken hebben. Als ik, door midden op de weg te fietsen, zo'n automobilist daarop aanspreek mag ik blij zijn als hij zegt: oh dat wist ik niet. Maar meestal is de reactie wat minder vriendelijk.... (mijn vrouw vindt dan ook dat ik dat niet meer moet doen). Andere mogelijkheden om sluipverkeer te weren zijn een knip in de weg of een verbod voor

doorgaand verkeer. Dat laatste is moeilijk te handhaven. Van een knip in de weg hebben lokale gebruikers last en zijn vaak dure en tijdrovende systemen voor ontheffing nodig.

Bij zijn tweede onderwerp, duurzaam parkeren in de woonwijk, stelde hij voor om bewoners een herinrichtingsplan te laten maken waarbij elke huiseigenaar een eigen parkeerplaats kan kopen bij hun huis. Die parkeerplaats zou dan ook een eigen stroomaansluiting moeten hebben op de elektriciteitsmeter van de gebruiker voor het opladen van een elektrische auto.

De voordelen: het verlaagt de drempel voor het kopen van een elektrische auto. Het maakt plaatsen van zonnepanelen rendabeler, ondanks de verdwijning van de saldering. Parkeren in de voortuin zou bijvoorbeeld ook een mogelijkheid zijn. Bij het 'straatplan' moet er sprake zijn van verduurzaming van de straat, maar de bewoners mogen zelf de invulling bepalen.

Bijvoorbeeld minder verharding, ecologisch betere beplanting, groene daken op schuurtjes, verbetering van de hemelwaterafvoer etc. Een onderdeel zou ook kunnen zijn een proef met deelauto's. Voor de gemeente zijn er ook tal van voordelen: de gemeente verkoopt de parkeerplaatsen en met de opbrengst kan de herinrichting betaald worden. De gemeente heeft minder eigen grond en verharding in beheer, dus lagere onderhoudskosten. De bewoners zien hun woning in waarde stijgen, omdat er meer grond bij hoort en omdat ze een eigen parkeerplaats hebben. Op deze manier zullen er waarschijnlijk ook meer woonerven ontstaan. Ik las in de krant dat het centrum van Eindhoven in vier delen gesplitst wordt. Elk deel is alleen maar vanaf de rondweg te bereiken.

Hoe de verdere uitwerking er uit komt te zien weet ik niet, maar dit zou een mogelijkheid zijn om een 'straatplan' uit te proberen.

Het derde onderwerp was: de fietser centraal. En dan bedoelde hij niet zoals op onderstaande foto uit Washington DC waar de fietsstrook tussen veel autostroken in het midden van de weg loopt. De fietser centraal wil zeggen, zoals we bij de Fietzersbond gewend zijn, veel aandacht voor de veiligheid van de fietser. Bijvoorbeeld dat auto's alleen rechtsaf een oprit in- of uit mogen draaien. Dat zoveel mogelijk conflictpunten tussen auto's en fietsers vermeden worden. Dat fietsers (vrijwel) altijd in de voorrang zitten, etc. Kortom de punten waar de Fietzersbond al 50 jaar aan werkt. In Ventiel 198 van september zullen we hier verder op ingaan.



Speculeren over eenzijdige fietsongevallen

Jan Vleeshouwers

In een factsheet van VeiligheidNL, 'kenniscentrum letselpreventie', lees ik dat er bijna 75.000 fietsongevallen waren in 2024. Een bijzonder detail uit die factsheet houdt mij bezig: in maar liefst 70% gaat het om éézijdige ongelukken. 70%! Dus helemaal niet aanrijdingen door auto's, gewoon een fietser in z'n eentje. Ik stel me meteen voor dat het hoog tijd wordt om alle paaltjes op fietspaden af te schaffen, maar nee, tegen-paaltjes-aan-fietsen zit niet in die 70%. Het is een aparte categorie, 7% van de fietsongelukken zijn botsingen tegen paaltjes. Nog steeds behoorlijk, maar dat maakt die 70% des te fascinerender. Misschien kan iemand een keer wat feiten hierover aandragen, maar ondertussen werkt mijn verbeelding. Wat voor ongelukken moet ik me hier voorstellen? Fietsen er zoveel mensen de sloot in? Waarschijnlijk niet, maar ik fiets toch wel regelmatig op wegen met forse kuilen langs de rand en ik heb in mijn oren geknoopt dat ik daar niet zomaar voor een tegenligger moet uitwijken. Ik ben trouwens benieuwd: als ik dat zou doen en dan een smak maak in de berm, telt dat dan als een eenzijdig ongeluk? Ik mag hopen van niet.

De meeste fietsers fietsen in een stedelijke omgeving. Is het daar slecht gesteld met tramrails, met andere gleuven in de weg, met losse bestrating, met plotselinge stoepranden op onduidelijke plekken? En hoe is dat 's avonds? Mensen fietsen vaak dezelfde routes, dus ze kennen dit soort plekken, maar ik weet van mijn Geldropse collega Rob dat het dan nog mis kan gaan. En ik vraag me af: kwam zijn val in de statistieken terecht?

De laatste keer dat ik van mijn fiets viel was uiterst klungelig. Ik stond bij een stoplicht, wilde even snel controleren of mijn laptop in mijn tas zat, en probeerde uit stilstand mijn rechterbeen over de middenstang van mijn fiets te zwaaien - net niet hoog genoeg, de zool van mijn sandaal haakte achter de

stang, ik verloor mijn evenwicht en kwam hard op mijn heup terecht. Het was niet druk, dus ik sleepte niemand mee in mijn val. Evenmin was er iemand in de buurt om dit als eenzijdig fietsongeluk te registreren.

Op de recente Fietsersbondavond over e-bikes hoorde ik een verhaal dat mijn verbeelding weer een andere draai gaf. Iemand had een nieuwe elektrische fiets gekocht, en bood een vriend aan om die even te proberen. Maar bij het opstappen ging de fiets er enthousiast vandoor, voor die vriend zo onverwacht dat hij samen met de fiets onderuit ging. Wat als dat nou eens achter veel van die eenzijdige ongevallen zit? Voertuigen met een motor, of dat nu een auto, een brommer of een elektrische fiets is, moet je leren kennen. Fietservaring helpt om te leren e-fietsen, maar het is niet hetzelfde. Precies om die reden zijn er tegenwoordig cursussen voor scootmobielen. Moeten die er niet komen voor elektrische fietsen, gewoon inbegrepen in de koop, en dan pas zelfstandig op stap na afronding van de cursus?

Oudere fietsers zijn oververtegenwoordigd bij fietsongelukken: ik ben benieuwd in hoeverre het een rol speelt dat zij hun fiets onvoldoende onder controle hebben. Ik denk dan niet over stevig de vaart erin zetten op zondagmiddag op rustige buitenwegen, het gaat om reageren op onverwachte situaties. Kun je een noodstop maken zonder van je fiets te vallen, als er plotseling een tegenligger opduikt? Raak je niet van het smalle fietspad af als een wielrenner je onverwacht rakelings inhaalt? Stap je soepel en zonder zwabberen op als het stoplicht op groen gaat? Vallen hoort bij leren fietsen, vermoed ik zo, maar meer dan 50.000 eenzijdige fietsongelukken per jaar? Dat is zo onwaarschijnlijk veel, dat moet niet bij speculeren blijven.

Dikke Fiets

S. J. Kingma

(Reactie op redactioneel uit Ventiel 196)

De fatbike en de positie van de fietser in de stedelijke infrastructuur hebben zeker raakvlakken, maar in hun onderlinge problematiek is die maar zeer beperkt. Het wegdrukken van de problemen met de fatbike (waarom niet dikke fiets?) tegen de achtergrond van de problemen van fietsers in de stedelijke infrastructuur is daarom niet terecht. Het gebruiken van een 'wetenschappelijke' studie als onderbouwing van het relaas is onnodig, om niet te zeggen

onzinnig.

Er zijn allerlei problemen met fatbikes, maar wat daarbij het meeste opvalt is dat het vaak zeer jonge kinderen in de basisschoolleeftijd zijn die zich op deze apparaten voortbewegen. Liefst met 1 hand aan het stuur want de andere moet een telefoon vasthouden. Een telefoon die alle aandacht opeist. Meestal met een vriendje achterop, de benen los. Allemaal zonder voldoende verkeerservaring, zonder training of examen, zonder helm, maar wel met 25 km/h of meer. Daar is geen infrastructuur op in te richten.

Masterplan Mobiliteit Eindhoven

Ongeveer een jaar geleden heeft de Eindhovense gemeenteraad het Masterplan Mobiliteit 2050 aangenomen. Een plan dat zich richt op een veilige, schone, gezonde stad waar ruimte is voor iedereen. We zijn van mening dat de voorganger (*Eindhoven op Weg* uit 2013) nog lang niet afgerond was. En met het vaststellen van het nieuwe Masterplan zijn ook verschillende goede elementen uit *Eindhoven op Weg* weggegooid. Maar met één punt uit het Masterplan zijn we wel heel blij: Het sectorenmodel. Zo'n sectorenmodel houdt in dat de binnenstad van Eindhoven in stukken wordt verdeeld, en dat het voor gemotoriseerd verkeer niet mogelijk is om van het ene naar het andere deel te rijden. Bijvoorbeeld: autoverkeer van Helmond naar Veldhoven rijdt nu nog vaak over de route Dorgelolaan-Vonderweg-Karel de Grotelaan, dwars door de stad dus. Door het plaatsen van een 'filter' wordt dat onmogelijk gemaakt, zodat autoverkeer verplaatst wordt naar de Ring (de rondweg) en de Randweg (A2 en N2). 'Filter' is een nieuwe term. Voorheen werd gesproken over een 'knip'. Het verschil is dat een 'knip' in de weg een fysieke barrière zou zijn, terwijl een 'filter' een zachte barrière moet worden, bewaakt door cameratoezicht. Voordeel is dat je selectief voertuigen kan doorlaten zoals nooddiensten, nadeel is dat auto's die niet goed opletten er ook gewoon doorheen kunnen.

In het Masterplan werd nog opengelaten welke en hoeveel sectoren er zouden moeten komen. Daar is inmiddels nader onderzoek naar gedaan en zijn veel gesprekken gevoerd met belanghebbenden uit de stad, waaronder de Fietzersbond. In het algemeen is er veel steun voor de invoering van het sectorenmodel, maar er zijn nog wel veel vragen over de praktische uitvoering ervan. Om de gevolgen van het sectorenmodel in kaart te brengen, heeft de gemeente een Verkeerscirculatieplan (VCP) laten opstellen, samen met een verbeterplan voor de Ring.

Als afdeling Eindhoven zijn we blij dat de gemeente eindelijk werk maakt van het weren van doorgaand autoverkeer uit het centrumgebied. Het beperken van autoverkeer binnen de rondweg is meer dan ooit nodig, om te zorgen dat de leefbaarheid gewaarborgd wordt en gemeente regie houdt op de effecten van grote infrastructurele projecten als HOV4 en KnoopXL, en van grote verkeersaantrekkende projecten als de herontwikkeling van de Fellenoord, Stadhuisplein en Groots Gestel. Zonder die regie, zonder de 'filters' uit het VCP zoekt het autoverkeer als water zijn weg door de stad, met overstromingen als gevolg. We zijn daarom blij dat de gemeente met dit VCP de regie lijkt te nemen.

We zijn voorstander van de invoering van een sectorenmodel waarmee de doorgang in de stad voor verschillende modaliteiten selectief 'gefilterd' kan worden, waarbij Levende Pleinen 2 (LP2) onze voorkeur heeft. Deze variant biedt de meeste vooruitgang voor voetgangers en fietsers.

Een belangrijk punt van aandacht is wat de gemeente er aan gaat doen om er voor te zorgen dat het deze keer wel gaat

lukken? Want zowel het huidige Masterplan Mobiliteit (2024), *Eindhoven op Weg* (2013), het Mobiliteitsplan 2000, het Verkeerscirculatieplan uit 1990 en die uit 1976 hadden diezelfde doelstelling (Lees op <https://zuidoostbrabant.fietzersbond.nl/historische-ventielen/> de reactie van de Fietzersbond eens terug op het VCP uit 1988, het is bijna woordelijk te hergebruiken).

Vanuit de afdeling hebben we het afgelopen jaar verschillende keren onze bijdrage en mening gegeven tijdens participatie- en voorlichtingsbijeenkomsten. Ook is er een aantal keer één -op- één overleg geweest met de betrokken ambtenaren. Begin mei hebben we een formele inspraakreactie gegeven in de gemeenteraad (vlak voor het ter perse gaan van dit blad). Eind mei (als deze Ventiel op de deurmat ploft) neemt de raad een besluit over de uitwerking van het sectorenmodel, het VCP en het verbeterplan voor de Ring.

Met name het Verbeterplan Ring is erg uitgebreid. Als er lezers zijn die opvallende zaken zien in de voorstellen, horen we dat graag via eindhoven@fietzersbond.nl. Hieronder onze belangrijkste punten over VCP en Verbeterplan Ring. De gehele inspraakreactie is na te lezen op <https://eindhoven.fietzersbond.nl/nieuws/>.

- Het VCP is in werkelijkheid een autocirculatieplan, geen verkeerscirculatieplan. Het VCP brengt nauwkeurig in beeld wat het effect is van de 'filters' op autostromen, maar laat onvermeld wat het effect is op andere modaliteiten. Waar ontstaan mogelijk toekomstige problemen in het wandel- en fietsnetwerk, en waar moet de gemeente proactief investeren om die problemen te voorkomen?
- We missen de onderbouwing van de effecten van de varianten op de verschillende typen wegen (historische radialen, inprikkers, binnenring etc). Er zijn alleen gemiddelden gegeven, maar individuele knelpunten zijn niet inzichtelijk. Evenals in het Masterplan Mobiliteit bevat het rapport een aantal netwerkkaarten maar maakt onvoldoende duidelijk waar de conflicten zitten tussen verschillende modaliteiten, noch hoe die voorkomen of opgelost gaan worden.
- Levende Pleinen maakt dat maatregelen op de Hoogstraat nodig zijn. De Hoogstraat is bedoeld als belangrijke fietsroute stad in/uit, waar Karel de Grotelaan dat voor auto's zou moeten worden. Door de komst van de HOV4 wordt dat idee doorkruist.
- Fellenoord is inderdaad een behoorlijke barrière tussen Woensel en de binnenstad. Voor fietsers en voetgangers zijn de huidige ongelijkvloerse kruisingen weliswaar niet heel aantrekkelijk, maar wel functioneel. Wisselen naar een busbaan onder het maaiveld en voetgangers/fietsers samen met autoverkeer op het maaiveld zal zorgen voor een verlenging van de reistijd voor langzaam verkeer.

- We voorzien dit als één van de toekomstige knelpunten.
- Een volgend punt van zorg is de toegankelijkheid / doorgang van de pleinen zelf. Een groot deel van de pleinen ligt min of meer óp het fietsnetwerk. We merken dat de doorgang over pleinen in Eindhoven steeds minder wordt (voorbeelden: 18 septemberplein (vooral dinsdagmarkt), Catharinaplein (alle dagen, maar al helemaal op zaterdag tijdens de markt), Woenselse Markt (zaterdagmarkt), nagenoeg heel Strijp-S). Ook bij evenementen als Glow, New Years Ehve, Park Hillaria) wordt fietsinfrastructuur gemakkelijk afgesloten. Dat betekent dat het fietsnetwerk een bypass nodig heeft.

Verbeterplan Ring

- Het voorliggende conceptplan is voor zover ons bekend niet eerder gedeeld. Het voorstel bestaat uit enkele honderden pagina's. Het is niet mogelijk om al die ideeën in korte tijd te doorgronden, laat staan ze in samenhang te bezien. We roepen de gemeenteraad daarom ook op om de planuitwerking structureel te monitoren, waar nodig te herzien én vooral om de detailuitwerking die nu is gepresenteerd niet te beschouwen als in beton gebeiteld.

Zonder dat afwijken van de plannen een soort cherry picking gaat worden.

- Focus ligt erg op doorstroming van autoverkeer over de Ring en het oversteken van de Ring voor langzaam verkeer ('toetsingskader'). Doorstroming van langzaam verkeer langs de Ring lijkt ondergeschikt. In sommige varianten worden voorzieningen voor voetgangers en fietsers langs de Ring opgeheven. We zien graag vastgelegd dat de gehele Ring aan binnen- en buitenzijde in twee richtingen te gebruiken is door langzaam verkeer.
- Maximum snelheid autoverkeer zou over de gehele Ring, ook de noordoostelijke bundelroutes, terug moeten naar 50 km/uur.

Voor de liefhebbers: alle plannen zijn via het gemeentelijke raadsinformatiesysteem na te lezen:

<https://eindhoven.raadsinformatie.nl/modules/19/Raadsvoorstellen/1035304>. Lees voor Bijlage 1 'Eindhoven in balans' (dat is de managementsamenvatting) Bijlage 2 'Rapport circulatie Eindhoven Centrum' (het VCP) en Bijlage 3 (Verbeterplan Ring).



Amazonenlaan – samen naar een hoger plan

In ventiel 189 (juni 2023) hebben we in het interview met Peter Plantinga (Eindhoven) op pagina 9 onder “Een greep uit de successen”, kunnen lezen dat de herinrichting van de Amazonenlaan één van die successen is.

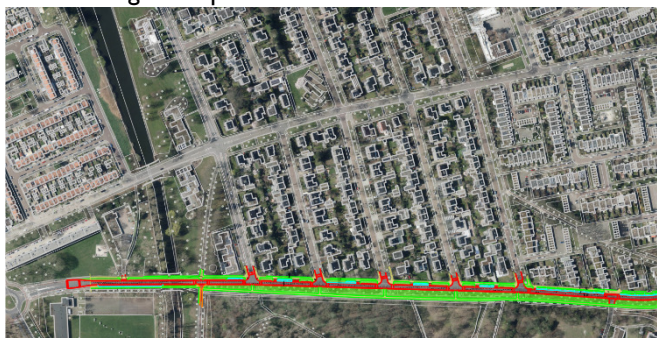
Eerst even een verwarring de wereld uithelpen; het gaat hier niet om een regenwoud maar om “een mythisch volk van vrouwelijke strijders”

(<https://nl.wikipedia.org/wiki/Amazonen>).

Dat linkt meteen aan een hedendaagse lokale fietsstrijdster, Annemie Driessen, die een cruciale rol vervuld heeft naar dit succes. Zonder haar was de Amazonenlaan nu een gewone keurig geasfalteerde straat met fietsstroken aan beide kanten geweest. Wat de gemeente uiteindelijk gerealiseerd heeft is een veilig en prachtig tussen de bomen gelegen tweerichtingenfietspad dat moeiteloos concurreert met de Slowlane over de Muzenlaan die wat westelijker ligt. Vele lezers zullen inmiddels ervaren hebben hoe fijn het er fietsen is. Toen ik er in 2023 zelf voor het eerst overheen kon bekroop me toch een licht gevoel van trots; hadden we met zijn allen toch mooi voor elkaar gekregen en dat was zeker niet zonder slag of stoot gegaan.

We kijken graag met jullie terug op de ontstaansgeschiedenis, zeker ook om er wat goede lessen uit te kunnen trekken.

April 2021 waren de buurt (Oude Gracht) en de Fietzersbond geïnformeerd over het ontwerp voor de herinrichting van de Amazonenlaan en de Damocleslaan. De herinrichting was gekoppeld aan regulier onderhoud (fundering en bovenbouw van rijbaan vervangen en nieuwe deklaag voor het fietspad) en had als neven doel de veiligheid te vergroten, parkeren op straat terug te dringen en extra groen aan te leggen. Voor Fietzersbond Eindhoven een van de vele herinrichtingen waar we standaard door de gemeente bij betrokken worden. Onze man bij het centraal verkeeroverleg (CVO), de al eerdergenoemde Peter Plantinga, had het ontwerp kritisch bekeken en na ruggenspraak geconcludeerd dat het acceptabel was voor de Fietzersbond maar wel met een beetje pijn in het hart vanwege het moeten opgeven van het aparte tweerichtingenfietspad.



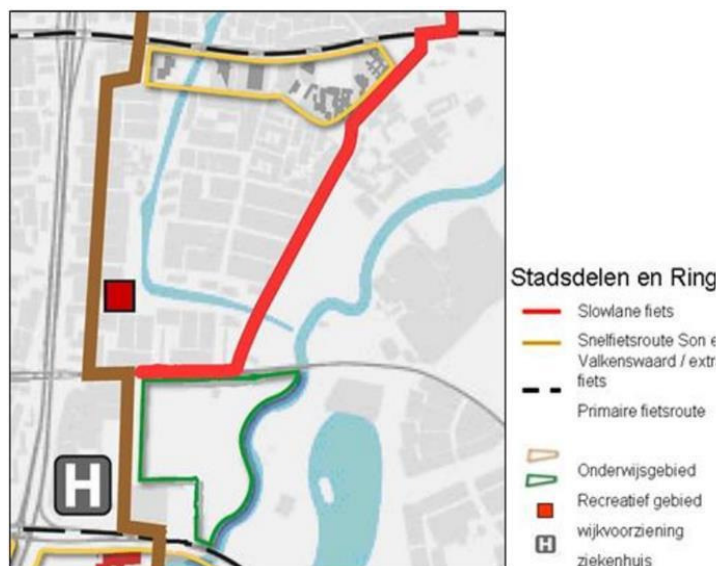
Impressie van het plangebied geprojecteerd op luchtfoto.

Het plaatje is gedraaid zodat de Amazonenlaan horizontaal ligt (onder). Van links naar rechts ga je ongeveer naar het noorden en kom je bij de Damocleslaan (rechts). De aansluiting van de Amazonenlaan op de rotonde van de Orpheuslaan viel buiten het plangebied. Deze kant van de Amazonenlaan was voorzien van fietsstroken aan beide zijden. Ongeveer ter plekke van de brug over de Oude Gracht kwamen beide stroken samen in een tweerichtingenfietspad aan de oostzijde (onderkant in plaatje) dat doorliep tot aan de aansluiting met de Damocleslaan. Het aparte tweerichtingenfietspad zou verdwijnen en trottoir worden, fietsen zou voortaan op de rijbaan (op rijstroken) moeten. De getoonde ontwerpvariant is overigens een uitvoering met een fietsstraat uit 2020, dus niet het ontwerp met fietsstroken van 2021.

Gegeven de altijd strikte projectgrenzen viel de rotonde Orpheuslaan (net zichtbaar helemaal links in de afbeelding) buiten de scope en was het eigenlijk ook wel logisch om dan op de al aanwezige fietsstroken aan de zuidkant van de Amazonenlaan aan te sluiten zodat fietsers niet meer de rijbaan zouden hoeven over te steken bij buurthuis Aan de Meet (Amazonenlaan 4). Klein maar belangrijk detail in deze geschiedenis: Corona. Echt contact moesten we vermijden en online vergaderen werd ineens de norm. Ook de gebruikelijke informatieavond voor de buurt verhuisde achter het scherm. Binnen de Fietzersbond hadden we ook zo onze uitdagingen in de communicatie; zo kon het gebeuren dat we als Fietzersbond pas laat te weten kwamen dat Annemie met de verkeerscommissie van Vereniging Omwonenden Kasteel Eckart (VOKE) de Slowlane (tracé Oost) op het spoor gekomen was. Dat bleek toch wel een game changer. Dat het oorspronkelijk de bedoeling was geweest de oostflank van de Slowlane over de Amazonenlaan aan te leggen had niet meegespeeld bij het eerste ontwerp van de herinrichting. De Slowlane volgt al sinds jaar en dag het tracé via Stouthouvel, Mercuriuslaan en Muzenlaan en niemand had het nog over het meer oostelijke tracé over de Anconalaan, Italiëlaan, recreatief fietspad langs de Dommel, Nuenenseweg, Amazonenlaan, Wasvenpad en Sumatralaan. De buurt met Annemie voorop wilde het oude plan nieuw leven inblazen, te beginnen met de Amazonenlaan nu die toch heringericht werd. In korte tijd werden vele steunbetuigingen vergaard, maar helaas geen gehoor bij de gemeente. De troef was dat het staand beleid was om de Amazonenlaan in de Slowlane op te nemen (zoals bestemmingsplan Oude Gracht van oktober 2017). Dat wist bijna niemand meer, maar het bood wel kansen. Hoe mooi zou het zijn om een Slowlaneachtige noord-zuidverbinding te hebben tussen de Orpheuslaan en de Sterrenlaan? Annemie had een doorbraak nodig. Sympathisanten zat, maar hoe zorg je ervoor dat dit alternatieve voorstel serieus wordt genomen? Gelukkig was het coronavaccinatieprogramma inmiddels vol in uitvoering en was het weer mogelijk elkaar fysiek te treffen. De keukentafel bij Annemie was het ad hoc-crisiscentrum naar een idee van de fietsburgemeester uit die tijd, Sarge Meulman. Daar werd

een actieplan gesmeed om via de politiek en de krant aandacht te vragen voor de unieke kans die er lag om de Eindhovense fietsinfrastructuur een boost te geven. Sarge had, in de twee jaar die hij had als fietsburgemeester, een aardig netwerk opgebouwd en maakte zich samen met de raadsleden Bart Habraken (GroenLinks), Jan Hopstaken (PvdA) en Robin Verleisdonk (D66) sterk voor de verkiezing van Eindhoven tot Fietsstad 2022. Zo kwam hij ook in contact met Paul Henkemans van de Stichting Beter Eindhoven. John Gielens (Ouderen Appél Hart voor Eindhoven) was ook van de partij.

In de gemeenteraad heeft Jan Hopstaken (PvdA) gevraagd om het ontwerp van de Amazonenlaan aan te passen (raadsvergadering van dinsdag 5 oktober 2021) geënt op het oorspronkelijke plan daarlangs de Slowlane te realiseren. In de Bijlage rondvraag PvdA (<https://raadsinformatie.eindhoven.nl/document/11782493/1>) staat een duidelijke schets van het fietsnetwerk rond Oude Gracht.



Fietsnetwerk

Wat nu Slowlane heet was dus eerder primair snelfietsroute Son & Breugel – Valkenswaard (groen), terwijl destijds de Slowlane over de Amazonenlaan liep (rood).

Op 10 november 2021 verscheen een artikel in het Eindhovens Dagblad: Buurt Oude Gracht in Eindhoven wil snelfietspad langs hele Amazonenlaan doortrekken naar Italiëlaan.

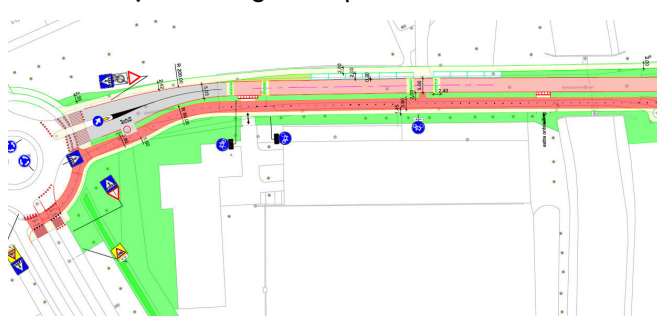
Het momentum was er en er begonnen zaken te bewegen. Raadsleden van allerlei partijen, zowel coalitie als oppositie, hadden elkaar gevonden in het streven het initiatief van de buurt en Fietzersbond aan te kaarten bij het college. Bart Habraken verzorgde voor ons een kort lijntje met de politiek.

De wethouder, Monique List – de Roos, was wel ontvankelijk voor de argumenten en achter de schermen werd getekend en gerekend. En toen ineens was die doorbraak er. De gemeenteraad kreeg als antwoord dat er 3 ton gevonden was om inderdaad een tweerichtingenfietspad helemaal over de Amazonenlaan te realiseren die aan alle eisen voldeed. Een

verificatie bij Bas Braakman, destijds en nog steeds beleidsadviseur Fiets voor de gemeente Eindhoven, leerde me dat het extra geld uit twee programma's kwam, gelijk verdeeld tussen Openbare Ruimte, waar het project liep en Verkeer. Hoofdontwerper Ralph Schuller van het projectteam kon nu het ontwerp definitief maken met dus die gewenste aansluiting van het tweerichtingenfietspad op de rotonde Orpheuslaan en waar mogelijk een verbreding doorvoeren (het middengedeelte werd verbreed naar drie meter tachtig).

Een klein half jaar na de keukentafelsessie bij Annemie konden we allemaal in het ED lezen (20-04-2022, Eindhovense Amazonenlaan en Damocleslaan gaan volgend voorjaar op de schop | Eindhoven | ed.nl) dat de wensen van de buurt (en de Fietzersbond) na goed overleg in het definitieve ontwerp gehonoreerd waren. Op de Informatiebijeenkomst definitief ontwerp van 25 april 2022 werd de presentatie van het naar wens aangepaste ontwerp met applaus ontvangen.

Iedereen blij, alleen nog even op de realisatie wachten.



Uitbreiding tweerichtingenfietspad vanaf Wasvenpad (rechts) tot aan rotonde Orpheuslaan (links)

Weer ongeveer een jaar later bracht het ED het nieuws dat het nu echt bijna klaar was (04-04-2023, Herinrichting Amazonenlaan en Damocleslaan in Eindhoven duurt tot medio mei).

Samen met projectleider die de herinrichting getrokken heeft en inmiddels met pensioen is (Eddy Steenkamp) hebben we begin 2025 nog eens de tijd genomen om terug te kijken en ervaringen te delen. Dat was aangenaam en leerzaam.

Goed om te weten dat onderhoudsprojecten vaak het enige middel zijn om verbeteringen in weginrichtingen te realiseren. Dat kan bijvoorbeeld door meteen maatregelen te nemen voor een veiligere inrichting (zoals maximumsnelheid naar 30 km/uur) of om groenstructuren te versterken. Er is altijd wel wat speelruimte maar de projectgrenzen zijn over het algemeen heilig. De aansluiting op wegen buiten de projectgrens ligt in principe vast wat maakt dat grote structurele aanpassingen die nodig zijn voor de mobiliteitsopgave niet mogelijk zijn via (incidentele) herinrichtingen van straten of gedeelten daarvan. De gemeente is zich bewust van deze beperkingen en heeft een aantal instrumenten om toch wat meer te kunnen doen.

Zo is bijvoorbeeld in 2015 ingezet op meer integraal projectmanagement waarbij ook de gebiedscoördinator, en diverse ontwerpers met kennis van openbare ruimte, verkeer, groen, verlichting en waterberging een rol hebben. Met deze ruimere blik komen ook knellende projectgrenzen eerder aan het licht is het idee. Ook goede communicatie met bewoners en belangenverenigingen kan helpen om problemen en ook kansen scherp te krijgen. Verder is er een tijd lang een apart potje geweest om specifiek opschalingen van herinrichtingsprojecten financieel mogelijk te maken. De gemeente probeert momenteel een soortgelijke reservering op te zetten.

Wat aardig in de terugblik naar voren komt is dat er in een projectteam ook wensen zijn en ideeën leven om extra kwaliteit toe te voegen bovenop wat in de opdracht staat. Echter voor het oprekken van de projectgrens is bijna altijd toekenning van substantieel meer middelen nodig en daar is vaak een besluit van hogerhand voor nodig. Voor belanghebbenden is het dus goed om niet alleen kennis te hebben en op te bouwen van het ontwerp en de lokale inpassing, maar ook van de processen, rollen en verantwoordelijkheden. Goede argumenten op het juiste moment aan het juiste adres, dat is waar het op aan komt. Een sterk argument voor het verbreden van de scope is de mogelijke realisatie van een betere of nieuwe verbinding in het fietsnetwerkplan. Dit was duidelijk het geval voor de Amazonenlaan. Het frame van de Slowlane heeft hier zeker bij geholpen. De gewenste breedte van vier meter bleek weliswaar niet haalbaar maar het traject is wel heel groen, en niemand kan ontkennen dat het nu een stuk vlotter en veiliger fietst over de Amazonenlaan.

Bij het nazoeken van informatie over de Slowlane voor dit artikel kwam ik een nieuwsbericht van 16 maart 2020 tegen op de website van ZO Slim Bereikbaar, Slowlane: 32-km hoogwaardig fietspad gericht op doorfietsen en comfort, waar de naam Eddy maar liefst zeven keer voorkomt. Waarschijnlijk hebben we ook gewoon een beetje geluk gehad!

Maar toch, we willen wel een warm pleidooi houden om alert en actief te blijven voor het fietsbelang en vooral ook om de blik te verbreden bij herinrichtingen en het gewenste fietsnetwerk eroverheen te projecteren, kansen te identificeren, de juiste krachten te mobiliseren en dan op het juiste moment op het doel te schieten. Grote kans dat we het fietsnetwerk op een hoger plan kunnen krijgen en zo bijdragen Eindhoven leefbaar te houden volgens het STOMP-principe (ruim baan voor Stappen en Trappen).

De gelegenheidsactiegroep die aan dit succes bijgedragen heeft is twee jaar na de eerste keukentafelsessie bij Annemie weer bij elkaar gekomen om het behaalde resultaat nog een tot ons door te laten dringen (beetje bij gebrek aan officiële opening van de Amazonenbaan)

en vooral ook om uit te vogelen hoe de cruciale elementen in algemene werkwijzen in te bakken zijn. En, wat opvallend was, een retrospectief brengt ook weer nieuw elan. Helaas waren Robin Verleisdonk en John Gielens om verschillende redenen er niet bij, en herinnerde Paul Henkemans via een Teamsverbinding ons er impliciet aan hoeveel extra aandacht online vergaderen vraagt. Interessant om terug te filmen hoe zo'n gelegenheidsactiegroep tot stand komt. Typisch patroon waarschijnlijk: degene met de grootste onvrede gaat in haar of zijn netwerk prikken, de gevoeliger typetjes reageren, degenen die het persoonlijk raakt gaan aan de slag (buurtbewoners, weggebruikers) en samen zoeken ze naar aandacht en invloed. Waarschijnlijke succesfactoren: ervaring en goed netwerk.

De vraag die we ons ook nadrukkelijk gesteld hebben was, hoe zorgen we ervoor dat dit soort initiatieven gepaste aandacht krijgen en hoe kunnen we processen zo inrichten dat de kans minimaal is dat we achteraf grote spijt krijgen van gemiste kansen. De praktijk leert dat suggesties voor alternatieve oplossingen vaak afgedaan worden als onmogelijk. Dat klopt dan vaak vanuit de optiek van het project met beperkte opdracht en budget maar de suggesties passen misschien wel beter in de ontwikkeling naar een autoluw en fietsvriendelijke inrichting van de stad, en het zou daarom goed zijn om bij herinrichtingsprojecten standaard een check in te bouwen nadat eerste plannen gepubliceerd zijn of afgesproken lange-termijndoelen een vergroting van de projectscope zouden kunnen rechtvaardigen. Er kan dan gekeken worden naar mogelijkheden om projecten te combineren, de fasering aan te passen en additionele financiering te vinden. Ook kan het helpen als de communicatie-medewerker die de meeste projecten aan boord hebben ook een taak krijgt om vragen van bewoners en betrokkenen te behandelen en op de mogelijkheid te wijzen de vraag of suggestie elders binnen de gemeente aan te kaarten zoals bij beleidsmakers.

Naast een andere reactieve werkwijze aan de kant van de gemeente denken we dat er ook procesaanpassingen mogelijk zijn in de projectuitvoering om te voorkomen dat begrensde projecten nadelig uitpakken voor de lange-termijn mobiliteit. Zo zou bij elk voorstel voor (noodzakelijke) aanpassing van verkeersinfrastructuur getoetst moeten worden of er voldoende bijgedragen wordt aan de realisatie van de gestelde lange-termijn doelen (mobiliteit, veiligheid, leefbaarheid). Die afweging gebeurt nu waarschijnlijk ook wel maar de burger heeft daar geen zicht op. In het kader van burgerparticipatie zijn hier waarschijnlijk nog wel stappen te maken, sterker nog er zijn al voorstellen voor verbetering gedaan. Denk daarbij aan een grotere rol voor het CVO (motie Bart Habraken). We zijn als Fietzersbond ook nauw betrokken bij het fietsbeleid van de gemeente Eindhoven, dus ook via die weg blijven we ons inzetten.

EINDHOVEN



Berichten uit Helmond

Paul Kloet

Overleg gemeente op 31 maart

Op 31 maart hebben we ambtelijk overleg gehad met de gemeente. We hebben ideeën uitgewisseld over enkele verbeteringen aan de Traverse (en aansluitingen) tussen de Prins Hendriklaan en iets voorbij de Burgemeester Van Houtlaan.

De doorfietsroute naar Deurne is in de plannen verwerkt. Langs de noordzijde van de Traverse komt een fietspad in twee richtingen. Wij hebben ervoor gepleit de voorgestelde ongelijkvloerse kruising met het spoor voor fietsers en voetgangers tussen de Tienstraat en de Churchilllaan door te trekken over of onder de Traverse. Dat spaart een moeilijke oversteek uit.

Wordt vervolgd.

Een tweede onderwerp was de afsluiting van de Kanaaldijk NW. We hebben wat tekeningen gezien, maar niets te horen gekregen over de verkeerskundige gevolgen, want die zijn fors en daarom zeer omstrede. Hierna komen wij daar apart op terug.

Overleg gemeente op 7 april

Op 7 april zaten wij aan tafel bij de gemeentelijke ambtenaren die zich bezighouden met fietsen.

De in de raad vastgestelde Strategienota zal verder worden uitgewerkt in deelnota's, o.a. voor fietsers. Een fietsroutestructuur met de nodige eisen komt daar aan de orde plus de fietsenstallingen. Wat betreft de stallingen hebben wij het nog specifiek gehad over stalling aan de Watermolenwal, die moet verdwijnen voor woningbouw. Moet er een nieuwe bewaakte stalling komen en zo ja, waar? Waar moet een tijdelijke stalling komen?

Tenslotte hebben we de voortgang van de snelfietsroutes doorgenomen. Voor de route naar Gemert heeft de provincie ter hoogte van Beek en Donk een iets westelijker route voorgesteld. De plannen voor de route naar Asten via het BZOB worden concreter. Over een route naar Someren wordt ook gesproken. Wij hebben ons een beetje verbaasd over beide routes, want de kortste fietsroutes bestaan al en wel langs de Zuid-Willemsvaart.

Kanaaldijk NW

De Kanaaldijk NW in Helmond was ooit onderdeel van de lange-afstandsroute tussen de Randstad en Limburg. De A2 heeft die functie overgenomen.

De oude route liep dwars door Helmond. Met de aanleg van de N279 oostelijk om Helmond is de Kanaaldijk NW Helmond een lokale

hoofdroute geworden. Het opvallende aan de Kanaaldijk NW is, dat er ogenschijnlijk nog veel doorgaand verkeer rijdt. Dat zou veroorzaakt kunnen worden door het feit dat er westelijker geen snelle noord-zuidroute beschikbaar is.



Snel en deels vrij liggende fietspaden



Dan is de Kanaaldijk nog steeds een snelle route van noord naar zuid door Helmond: De afstand tussen de Julianalaan en de Heeklaan is nog geen 1,5 km, er zijn nauwelijks andere drukke kruispunten en voor de helft liggen er vrij liggende fietspaden. Maar de Kanaaldijk



Krap dwarsprofiel bij het centrum

NW heeft ook een groot nadeel: Tussen de Beatrixlaan en de Eikendreef is sprake van een krap dwarsprofiel en daardoor

fietsers op de rijbaan; de suggestiestroken doen daar niets aan af.

En precies daar wordt ook nog eens de centrumroute Steenweg-

Veestraat gekruist met veel voetgangers en fietsers.

Daar bovenop komt het probleem dat aan de oostzijde van de Zuid-



Meerdere terrassen langs het kanaal

Willemsvaart een korte en veel gebruikte fietsroute ligt tussen de Watermolenwal en de Kasteeltuin. Daar zijn veel terrassen aan weerszijden van de fietsroute. Fietsers moeten tussen de terrassen door

laveren. De alternatieve route loopt via de daar smalle Kanaaldijk NW. De horeca zou graag zien, dat de fietsers naar de Kanaaldijk NW worden gestuurd.

Al tientallen jaren hebben de gemeente en de horeca hier overleg over gehad.

De gemeente is thans bereid de Kanaaldijk NW ter hoogte van het centrum af te sluiten voor autoverkeer. Maar dat heeft forse consequenties, want waar blijft dat verkeer? Wij zijn daar erg benieuwd naar.



Fietsroute tussen de terrassen

Project VLITS - Over de doorfietsroute Helmond - Eindhoven

Paul Kloet

Inleiding

In 1997 was er in Tilburg een conferentie over de toekomst van Noord-Brabant voor de dagelijkse besturen van de provincie en de vijf grote Brabantse steden. Als onderdeel van het "Manifest Brabant 2050" heeft Wouter van Dieren, lid van de Club van Rome, daar een presentatie gehouden over duurzaamheid in relatie tot de ontwikkelingen in en de toekomst van Noord-Brabant. Zijn stelling was, dat de duurzaamheid ernstig onder druk staat onder andere vanwege het massale gebruik van eindige fossiele brandstoffen.

Hij is van mening, dat de fiets een werelduitvinding is en blijft. De fietser zou in 2050 een landelijk netwerk van fietstunnels ter beschikking moeten staan, opdat de bezwaren van weer en wind worden ondervangen. Daarnaast zou een ULV (Ultra Light Vehicle) ontwikkeld moeten worden voor afstanden tot 50 km. Zowel de fiets als de ULV is elektrisch gemotoriseerd. Volgens Van Dieren is dan 95% van de verplaatsingen in Noord-Brabant gedekt. En de auto dus minder relevant.

De Helmondse delegatie is zo aan het denken gezet.

Het begin

Hoewel Helmond en Eindhoven hart-op-hart hemelsbreed zo'n 15 km uit elkaar liggen waren van oudsher de onderlinge verbindingen voor auto's en voor de fiets kilometers langer:

1. De hoofdroute van Helmond naar Eindhoven liep via de Mierloseweg en de Hoofdstraat naar en langs Mierlo, daarna dwars door de kom van Geldrop om via de Geldropseweg in Eindhoven aan te komen; ca. 3 à 4 km om en absoluut niet snel.
Een tweede route liep dwars door de kommen van Stiphout, Gerwen en Nuenen richting Tongelre en zo naar Eindhoven. Deze route was nog meer om en door de kompassages ook nog eens veel trager.
2. Fietzers konden de hoofdroute van de auto's ook volgen, maar ongeveer een kilometer korter was het over het onverharde pad langs het Eindhovens Kanaal. Noordelijker waren er routes via de Papendonkse Heide of via een onverhard recreatief pad door de Stiphoutse Bossen, maar ook deze waren een flink stuk om.

Om het probleem van het autoverkeer rigoureus aan te pakken legde de provincie Noord-Brabant de A270 hart-op-hart aan tussen de Europaweg in Helmond en de Eisenhowerlaan in Eindhoven. In 1973 is deze weg in gebruik genomen. In die tijd vond men dat een aanzienlijke verbetering. Later blijkt die hart-op-hart ligging toch niet zo handig, want het betekende, dat veel doorgaand autoverkeer dwars door Helmond kwam te rijden en dat is vandaag de dag een van de grootste verkeersproblemen van Helmond.

Voor de fietsers tussen Helmond en Eindhoven werd lang niets gedaan. Het waren niet van die grote aantallen, terwijl het autoverkeer de eerste jaren na 1973 nog prima zijn weg kon

vinden in beide steden.

In 1982 was Jan van der Zanden wethouder voor verkeer geworden in Helmond. Hij heeft zich in de loop der jaren sterk gemaakt voor de fietser en ervoor gezorgd, dat er in Helmond meer voor de fietser werd gedaan. Zo zijn toen diverse vrijliggende fietsroutes gerealiseerd, onder andere naar Rijpelberg en Brouwhuis. Helmond is in 1987 Fietsstad van het jaar geweest.

In 1994 is in een overleg met Eindhoven een rechtstreekse fietsroute tussen de centra van Helmond en Eindhoven ter sprake gekomen, vergelijkbaar met de A270. Daar is toen gekozen voor het realiseren van een fietsverbinding tussen beide hoofdstations. Het idee daarbij was, dat beide stations al knooppunten van (lokale) fietsroutes waren en zijn.

Conceptie

Zowel in Helmond als in Eindhoven konden delen van bestaande fietspaden gebruikt worden:

1. In Helmond dat aan de noordzijde van het spoor tussen de Kanaaldijk NW en de Mierloseweg.
2. In Eindhoven dat langs de noordzijde van de Eisenhowerlaan vanaf de Wolvendijk via de Berenkuil en de Prof. Dr. Dorgelolaan naar het station.

In Helmond was voortzetting van de route in westelijke richting langs het spoor het meest logisch, omdat daarmee ook het noordelijk deel van de nog in ontwikkeling zijnde Vinexwijk Brandevoort ontsloten kon worden. De route zou in ieder geval langs het spoor door kunnen lopen tot de Vaarleseweg.

Aan de Eindhovense kant was een tracé vanaf de Wolvendijk verder naar het oosten minder vanzelfsprekend, omdat op enig moment de A270 overgestoken moest worden. Daarbij zijn verschillende mogelijkheden bekeken, maar een simpele zat daar niet bij.

Pas jaren later is ervoor gekozen de entree van Eindhoven via de Loostraat te laten lopen; via 't Hofke, de Koudenhovenseweg-Zuid en de Celebeslaan wordt toch de Berenkuil bereikt. Groot voordeel is, dat de A270/Eisenhowerlaan zo niet overgestoken hoeft te worden.

De fietsroute zou een snelwegkarakter moeten krijgen door te kiezen voor een gestrekt tracé met zo weinig mogelijk obstakels. Kruisingen zouden bij voorkeur ongelijkvloers moeten zijn en anders met voorrang voor de fietsers. In de breedte zou er ruimte moeten zijn voor 2x2 fietsers (als bij auto's op een autosnelweg) en dat is dan minimaal 4 meter. Ook verlichting hoorde bij de inrichtingseisen.

De afstand tussen beide stations werd voor fietsers teruggebracht naar ca. 14 km. Dat was en is voor veel fietsers nog behoorlijk ver of niet comfortabel genoeg. Denk aan regen en wind. Daarom zouden onderweg schuilplaatsen worden aangelegd. Spectaculair was het idee om per richting een tunnel te bouwen met daarin altijd wind mee.



Met de (toen nog bescheiden) Automotive Campus in Helmond in gedachten ontstond het idee de fietssnelweg ook open te stellen voor praktijktesten met vanuit het fietsconcept te ontwikkelen voertuigen. Daarmee werd voortgeborduurd op de ideeën van Wouter van Dieren in het Manifest Brabant 2050.

Het totaalconcept van fietssnelweg en nieuwe lichte voertuigen is via een artikel in Binnenlands Bestuur in de publiciteit gekomen en heeft behalve krantenberichten ook belangstelling getrokken van radio en TV, niet alleen in Nederland, maar ook in Engeland en Duitsland. Zelfs in de Verenigde Staten hadden ze er van gehoord.

Bij de verdere uitwerking heeft het project zijn naam VLITS gekregen: Vernieuwend Licht Individueel Transport Systeem.

Uitwerking

In samenwerking tussen de provincie Noord-Brabant, Eindhoven, Helmond en Nuenen (later ook Geldrop-Mierlo) is het project opgepakt en heeft tot een tracévoorstel geleid.

Voor het voertuigonderdeel werd de BOM (Brabantse Ontwikkelings Maatschappij) ingeschakeld, terwijl in een latere fase ook TNO mee is gaan doen. Het werk van TNO heeft uiteindelijk geleid tot twee prototypes voor het voertuig, die rond 2000 in Helmond gepresenteerd en gedemonstreerd zijn: Een rijdende driewieler met twee wielen met een kantelmechanisme aan de voorzijde en

met een toen nog revolutionaire trapondersteuning; daarnaast een presentatiemodel.

Om het voertuig verder te ontwikkelen en in de praktijk te testen had TNO geen middelen; BOM en de vier overheden ook niet. Toen is dit onderdeel van het VLITS-project gestopt. En daarna ingehaald door de razendsnelle opkomst van de fietsen met trapondersteuning.

NUBS en BrabantStad

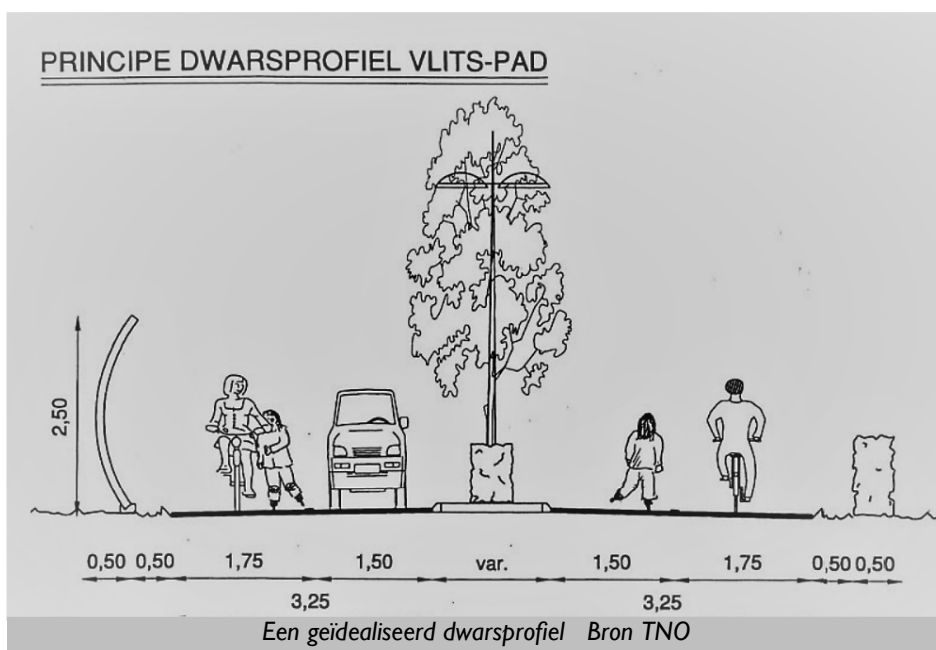
In de Derde Nota Ruimtelijke Ordening wordt de Brabantse

Stedenrij aangeduid als uitloper van de Randstad (overigens net als de regio Arnhem-Nijmegen). De regio's moesten zelf aangeven hoe zij deze positie denken in te vullen.

In Noord-Brabant hebben de provincie Noord-Brabant en de steden Breda, Eindhoven, Helmond, 's-Hertogenbosch en Tilburg deze opdracht opgepakt onder de naam Nadere Uitwerking Brabantse Steden (NUBS). In 1997 is het 'Manifest Brabant 2050' verschenen met perspectieven voor een leefbare en duurzame toekomst voor de provincie. Essentieel is, dat de verschillende overheden, bedrijfsleven en wetenschap veel intensiever en gestructureerder met elkaar zullen en moeten gaan samenwerken. Verbindingen tussen de steden zijn daarvoor belangrijk. Met name Frank Houben, toen Commissaris van de Koningin, heeft zich sterk gemaakt voor het realiseren van een stelsel van fietssnelwegen om bij te kunnen dragen aan de doelstellingen.

Het project VLITS bleek uitstekend in het gemeenschappelijke programma in te passen te zijn.

Sinds 2001 noemt men de samenwerking BrabantStad (ook wel B5).



En toen

Met het vertrek van Jan van der Zanden in 1998 verdween het VLITS-project enigszins naar de achtergrond, hoewel rond 2000 het allereerste nieuwe deel van de route is gebouwd: de ongelijkvloerse kruising met de Brandevoortse Dreef. Die heeft er jarenlang ongebruikt bij gelegen, omdat de aansluitende stukken fietspad ontbraken. Kenmerkend voor dit kleine stukje fietspad is overigens, dat het wel

de oorspronkelijke breedtematen van het VLITS-concept heeft. Pas vanaf 2010 is de route vanaf de Mierloseweg richting Eindhoven stukje bij beetje aangelegd. In 2018 volgde het laatste stuk tussen de Kranenbroek en de Vaarleseweg. Passend bij de kenmerken van een snelfietsroute zijn er vier ongelijkvloerse kruisingen gerealiseerd: Met de Kasteelherenlaan, met het fietspad bij station Helmond-'t Hout, met de Brandevoortse Dreef en met de Voort. Bij de drukke Mierloseweg is een gelijkvloerse kruising met verkeerslichten; de kruising met de veel rustiger Krollaan is gelijkvloers, vanwege de overweg helaas zonder voorrang voor de snelfietsers.



Tenslotte is in 2020 speciaal voor de VLITS-route een fietsbrug over de oude Zuid-Willemsvaart in gebruik genomen, waardoor vanaf dan ook het hoofdstation van Helmond op de route aangesloten is. Daarmee was de route in Helmond klaar; in totaal ongeveer 5 km van de hele route.

Helaas zijn grote delen van het project smaller dan de gewenste 4 meter. Misschien is daar nog wel eens wat aan te doen.



Bron TNO



De voortgang aan de Eindhovense kant liet lange tijd zeer te wensen over, onder andere door een moeizame samenwerking tussen de partners en door het tijdrovende overleg met Prorail over de situaties bij de overwegen. In verband met de veiligheid kan daar aan de fietser op het snelfietspad geen voorrang geboden worden.

Vooraf de overweg in de drukke Collse Hoefdijk heeft veel aandacht gevraagd.

Uiteindelijk is er toch een oplossing gekomen.

In 2022 is begonnen met de uitvoering van het deel aan de Eindhovens kant, onder andere de kruising met de Collse Hoefdijk; voor het deel ter hoogte van Eeneind moeten nog een paar hobbels worden genomen. De verwachting is, dat dat deel binnen afzienbare tijd gerealiseerd zal zijn.

Na meer dan 30 jaar zou dan een idee (deels) werkelijkheid geworden zijn.

(Advertentie)



Hut van Mie Pils

Leenderweg 1
5583 TC Waalre
040-2212892

www.mie-pils.nl





Voortgang inventarisatie fietsroutenetwerk

Zoals al eerder aangekondigd zijn we druk bezig om het fietsroutenetwerk in onze gemeente Geldrop-Mierlo in kaart te brengen. Hier een voorbeeld van wat we zoal tegenkomen: Een onderdeel van de hoofdroute die de wijk Genoenhuis verbindt met het centrum van Geldrop, en wel het gedeelte tussen de rotonde Emopad-Gijzenrooiseweg en de Laarstraat (zie kaartje). Als je vanaf de rotonde fietst kom je op een verplicht tweerichtingen fietspad aangegeven met bord G11. Kwaliteit en breedte prima. Ter hoogte van Het Zand kun je dan ineens auto's tegenkomen op het fietspad. Er blijkt een bord G12 einde verplicht fietspad te ontbreken. In tegenovergestelde richting staat het wel goed aangegeven; de auto's maken gebruik van uitritten van woningen gelegen aan Hoog Geldrop.

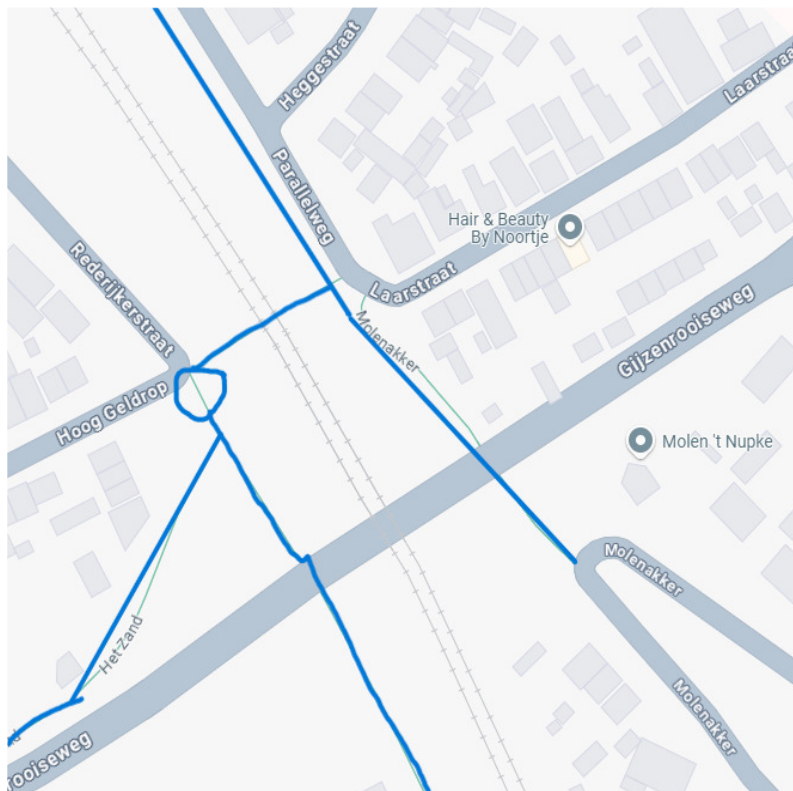
Als je dan onder het spoortunneltje (eveneens verplicht fietspad) door wilt rijden moet je goed uitkijken voor fietsers die rechts vanaf het viaduct over de gijzenrooiseweg aan komen suizen. Tegelijkertijd moet je een cirkelvormige verhoging met in het midden een lantaarnpaal ontwijken. De status van die verhoging is onduidelijk, het is in ieder geval geen rotonde, dus fietsers rijden er links en rechts omheen. Ook kun je nog fietsers uit het tunneltje verwachten die vaak linksaf gaan en niet altijd voorrang verlenen. Vlak voor het tunneltje komt er dan nog een slecht zichtbaar paaltje midden op het fietspad. Als je eenmaal het tunneltje uit bent kruis je een dubbelzijdig fietspad met fietsers in de voorrang. Ook daar komen er snel afdalende fietsers voor vanaf de Molenakker en is het zicht niet optimaal.

Na het verlaten van de tunnel moet je scherp rechts en na 5 meter weer scherp links om op de Laarstraat te komen. Dat gaat via een smal doorgangetje met daarin weer een lastig paaltje. Na het doorgangetje

moet je weer naar rechts afbuigen de Laarstraat in.



Komend vanuit het centrum en rijdend op de Laarstraat moet je zowel het van rechts komend verkeer op de Parallelweg als het achteropkomend verkeer op de Laarstraat in de gaten houden, het al genoemde doorgangetje met paaltje nemen, dan rechts-links het tunneltje in en dan tenslotte de cirkel nemen. Het bord B03 (U nadert voorrangsweg) ontbreekt in deze richting.



Al met al een van de minst overzichtelijke verkeerssituaties in onze gemeente! Gelukkig zijn er ook tal van situaties waar het goed geregeld is; daarover later meer. Als er Ventiellezers zijn die ook een bijdrage willen leveren inzake verbeterpunten dan zijn die uiteraard van harte welkom.



Mobiliteitsvisie 2040

Algemene doelstelling

Onlangs presenteerde de gemeente haar Mobiliteitsvisie 2040 aan bewoners en gemeenteraad. De mobiliteitsvisie is aangenomen en wordt de komende jaren omgezet in beleid en uitvoerende maatregelen.

Bij het realiseren van de visie is onder meer gebruikgemaakt van visie en zienswijzen uit 'De 15-minutenstad, hoe doe je dat?' Dat is een uitgave van de landelijke Fietsersbond en via de Fietsersbond Gemert-Bakel aangeboden bij het bureau dat de Mobiliteitsvisie Gemert-Bakel 2040 mocht begeleiden en uitvoeren. Lees hierover ook Ventiel 196.

Verder is er aandacht voor actuele zaken als Gemert groeigemeente, van 31.000 naar 35.000 inwoners, toenemende verkeersdruk, milieu en gezondheid. Het stapsgewijs invoeren van 30 km/u binnen de bebouwde kom krijgt ook aandacht. Niet specifiek benoemd, wel prominent aanwezig: de industrialisatie in o.a. Landbouw/Veeteelt sector en Smart Industries.

Algemene doelstelling 2040 is samengevat in 3 hoofdzaken, te weten *Goed bereikbaar, Een duurzame leefomgeving en Veilig Verkeer*.

Focus op deze aandachtsgebieden:

1. **OV-Hub:** daar waar OV en andere vervoermiddelen bij elkaar komen. Comfortabel overstappen, goed bereikbaar aan de randen van Gemert-Bakel. Voor fietsen gaan we uit van voldoende, kwalitatief beveiligde fietsrekken. Mogelijk van speciale afsluitbare fietsboxen (te zien bij het station Boxmeer).
2. **Deelauto's:** gezien de enorme kosten, milieuschade en toename van autoverkeer, een welkom perspectief.
3. **Snellere doorfietsroute Eindhoven-Gemert:** uiteraard om een gezondere, klimaatbestendige en welkome vervanging van het autogebruik te realiseren. Met name de N615 met steeds toenemende drukte via Beek & Donk, Lieshout, Nuenen naar Eindhoven wil men met fietsbevorderende maatregelen ontlasten. Beleid en voorbereiden van uitvoering door aankoop van gronden, bodemonderzoek en huidige verkeersproblematiek zijn in volle gang. Uiteraard met de provincie als koploper.
4. **Snellere doorfietsroute Gemert-Helmond:** ook deze route kenmerkt zich door intensief gebruik van woon-, werk-, school- en recreatief verkeer van en naar Gemert-centrum en kernen met alle vormen van vervoer. De relatief korte afstand, om en nabij de 10 kilometer, maakt

de uitvoering wat gemakkelijker. Niettemin kent het voorlopig gekozen tracé (Laarbeek) langs de N279 en Zuid-Willemsvaart (goedkoper omdat daar al grotendeels een fietspad ligt) nogal wat haken en ogen.

Verkeerslawaaï, (ligt pal naast de huidige N279), sociale onveiligheid en natuurlijke ligging (laag, nat, bermbegroeiing) vragen om een kwalitatief comfortabel en goed geconstrueerd rijwielpad. En dat in twee richtingen. Fietsersbonden van Gemert en Helmond pleitten al eerder voor een tracé over de Petrus Dondersweg, ter hoogte van verkeersplein N279/N615, richting Brabantse Kluis, aansluitend op tracé richting Helmond, bij de brug Bakel-Aarle-Rixtel over de Zuid-Willemsvaart.

5. **N279,** Er is veel te doen over deze drukke verkeersader tussen Asten en 's Hertogenbosch. Economische, Sociale en Ecologische motieven rollen over elkaar heen. Wel of niet 4-baans, wel of niet Dierdonk, veelal ten koste van de aandacht voor de eveneens te ontwikkelen fietsinfrastructuur. Te maken keuzes voor de snellere fietsroutes Gemert-Eindhoven en Helmond vertragen het proces door perikelen rond de N279.



Gemert-centrum

Met de aanpak van een achttal vitale verkeersproblematieken zou Gemert-Centrum haar hoofddoelstellingen goed bereikbaar, duurzame leefomgeving en veilig fietsverkeer een aardig eindje op weg helpen.

In de Mobiliteitsvisie 2040 lezen we in theorie al de gewenste beleidskeuzes, waaronder een hoog ambitieniveau, veilig, comfortabel, sluitend fietsnetwerk, bewegwijzering, verlichting, inzetten op een regionaal netwerk voor

fietsveiligheid in het buitengebied.

In het model '15 minuten stad, hoe doe je dat?' vinden we het zogenaamd STOMP principe, de **T** staat voor **Trappen**, de fiets in alle varianten.

Voor Gemert-centrum zouden een aantal *probleemzones*, *snel- en fietsverkeer* met afdoende maatregelen aangepakt kunnen worden. Samengevat bevat dit alle zones waar commerciële, maatschappelijke en meerdere economische activiteiten samenkomen.

Vanuit de Fietsersbond maak ik een inventarisatie en zo mogelijk lever ik een bijdrage aan te nemen maatregelen aan de hand van criteria uit het STOMPprincipe. Weliswaar een klus voor jaren, echter vanuit fietsersperspectief een reële en haalbare verbetering en verrijking van de fietsinfrastructuur.

Rondje Helmond-Gemert op de fiets

Dies van Soelen

Een revolutie voor de fiets

1974. Mijn eerst job als cultureel werker in Helmond-West. Vanuit Gemert, destijds nog niet op de fiets, wel met de 2CV, het welbekende Eendje. Fietsen deed ik al wel, op de renfiets en ik was lid van de Helmondse wielclub Buitenlust. Tourtochten, met als jaarlijks hoogtepunt op 1 mei Luik-Bastenaken-Luik. Het fietsen zit in het bloed, van jongs af aan.

De Revolutie op de Fiets, de titel van het boek van Mempo Girardinelli, verhaalt een niet geslaagde omwenteling van het regiem van dictator Stroessner van Paraguay. De titel van het boek is me bijgebleven, niet zozeer vanwege die dictator, wel wat betreft het belang en de rol van de fiets in het verloop van een geschiedenis met voor- en tegenspoed.

Is er een revolutie, een ommekeer in het wezen van de fiets op komst, meer fiets en minder auto?

Als we de mobiliteitsvisie van Gemert-Bakel mogen geloven, wel. Sinds jaar en dag fiets ik van en naar Helmond. Voor werk en inkomen, na het Opbouwwerk kwam het ROC Ter AA, voor de zaterdagmarkt en de Cacaofabriek.

Fietsend langs 't kanaal en de weilanden rond Croy

Op de mobiliteitsagenda van Gemert-Bakel kom ik nu ook het item voor de snellere, doorgaande fietsroute van en naar Helmond tegen. Wellicht een kleine revolutie ter grootte van een vissekom, echter niet onbelangrijk. Temeer omdat fietsen langs het oude kanaaltracé en de oevers van de Aa, tussen

Aarle-Rixtel brug en Helmond Julianabrug mijn fietsplezier nog steeds bevestigt.

Het beeld van de Vissenkom komt bij me op vanwege de karpers in het kanaal, groene tentjes en vissende mannen met en zonder flesje bier achter de hengel.

Na het boodschappen, de bieb in Helmond en even in de zon op een vers aangelegd recreatief plein op het vroegere

Obragas terrein. Dus zaterdag rond de middag, de zon schijnt, terug op de fiets naar Gemert. Niet langs het kanaal, nu via de Veestraat brug (het stoplicht springt altijd vlug op groen!), richting het Elkerliek ziekenhuis en Warande park. De 'Vr'aant' zoals de Helmonders zeggen. Het park is opgenomen in de knooppunt route, herbergt wat grafmonumenten van bekende families en voert langs hockeyvelden richting Croy. Croy is een 'place to be'. Allereerst om de bio tuinderij, een alleraardigst waterloopje, de alom aanwezige natuur met vergezichten. En niet te missen, kasteel Croy, de grazende Merino schapen en de mooie vergezichten. Het kerktorentje van Stiphout, uitstekend boven de bomenrij. Fiets je door naar Stiphout, kom je ook nog langs het landgoed van een bekende industrieel, rijk geworden door het uitvinden en verkopen van rollators.



Claida, kunstwerk Gerard van Lankveld, Gemert



Zicht op Croy, met kasteel, Aarle-Rixtel



Ik fiets echter door de veel te drukke en te hard rijdende auto's Dorpsstraat van Aarle-Rixtel, drink de koffie met bonbon bij snoeperij 'Jantje' op de hoek en neem de toeristische route langs de IVN tuinen richting brug over het Wilhelminakanaal. Tevens kruispunt met fietsroute langs kanaal richting Lieshout.

De keuze tussen een met lawaai gelardeerde Oranjelaan of bij 'De Hommel' stukje kanaal en bij de kanaalsplitsing verder langs de Zuid-Willemsvaart is niet moeilijk. Langs het kanaal richting Beekse brug. Meer rust en kalmte dus, al is het maar voor even. En bovendien, het koolzaad groeit en bloeit welig langs de oever. Een honderdtal meters voor de brug denk ik ineens aan een plan van de dorpsraad Laarbeek. Een fietsersbrug over de Zuid-Willemsvaart, komende vanaf Gemert, de N615, achterlangs het pompstation. Weg van de brug, ruimte en gemak voor de doorgaande fietser. Mocht de creativiteit toch eens winnen van het klein denken en groot doen.

Fietsen langs N615 en N272, de voorkeursroute, maar ook de beste?

Fietsen langs de N615, de N272 langs af Gemert blijft een lastige. Lawaai, uitlaatgassen, donker en de boompjes in de berm verschrompelen tot kruim. Toch is daar de doorgaande fietsroute naar Laarbeek, vervolgens Nuenen en Eindhoven gepland. Ook het doorgaande fietspad naar Helmond splitst ter hoogte van de grote rotonde met de N279, Asten-Veghel-Den Bosch. Maar hoeveel ruimte is daar om een doordacht, dichtgetimmerd tracé te ontwikkelen?

Het laatste stukje van mijn zaterdagse fietstochtje vult zich dus met vragen en twijfels. Even niet aan denken dus. De zon schijnt, de zaterdagdrukte op de weg neemt allengs toe, in de tunnel onder door de N279 vermijd je nog ternauwernood het glaswerk van de feestende jeugd op vrijdagavond. Binnenkomen in Gemert is even opletten bij het oversteken van de West-om, 80 km zone notabene, passeren van het monumentale kunstwerk van Gemerts enige en echte Gerard van Lankveld, kunstenaar en klokkenmaker pur sang. Wie interesse heeft, fietst langs het Heuvelse pad, de tuinen van Heerlijk Hopveld en 'Het Kasteel' het weidse Ridderplein op. Een kopie van het Plaza del Campo in Siena, Toscane.

Verderop, ter hoogte van de Horeca, het beeld 'De Heilige Losbol', symbool voor het Gemertse horecaleven.

Een rondje Helmond v.v. Gemert-Bakel, op zaterdag als een metafoor voor een onbezorgde dag, zoals het ook vroeger was. Een revolutie op de fiets? Dat niet zo zeer, wel een blijvertje.



Rustiek, alternatief fietspad Beek & Donk langs kanaal, richting Beekse Brug



De heilige losbol op het Ridderplein, het vroegere 'Mertveld' in Gemert. Een ode aan een eeuwenoude traditie, nog altijd actueel in het Gemertse.

Berichten uit Best

Hetty Otten



Wat gebeurt er op fietsgebied in Best?

Simpele vraag, nog simpeler antwoord - niets. Er wordt namelijk gewerkt aan een nieuw mobiliteitsbeleid / verkeerscirculatieplan en zoals dat hoort: je huurt een duur bureau in en daarna ga je zitten wachten.... Kortom, je hebt alle tijd om eens in je herinneringen te duiken hoe het elders gaat met fietsen en oplossingen voor mobiliteit. Daar gaan we dan:



San Diego is een enorme stad waar fietsen aangenaam is, maar de afstanden vaak te groot. Simpele oplossing: de bussen die vanuit de regio naar het centrum rijden, hebben voor- of achterop een rek waar twee of drie fietsen op geplaatst kunnen worden. Probleem is wel dat de ruimte beperkt is, dus als je pech hebt is het rek vol en moet je alsnog een flink eind rijden. Maar eerlijk gezegd heb ik nooit meegemaakt dat het rek helemaal vol was. De busmaatschappij raadt aan om dan gewoon op de volgende bus te wachten (maar zegt niet hoe lang dat kan duren...).

In **Zell am See**, Oostenrijk, worden fietsen geparkeerd in een rek waar het voorwiel liefdevol met rubber stootkussentjes wordt opgevangen. De kwaliteit van de verf op het rek is duidelijk minder, maar het voordeel van deze opstelling is wel dat er ook aan de andere kant van het rek geparkeerd kan worden. In Nederland zou dit enorme ruimtebeslag een bezwaar zijn, maar in Oostenrijk tillen ze daar kennelijk niet zo aan.



Net als in **Parijs** barst het ook in **Londen** van de huurfietsen, in tegenstelling tot Nederland wel in smaakvolle kleuren uitgevoerd. Voor geen goud zou ik trouwens in Londen durven fietsen, want fietspaden ontbreken grotendeels, net als de bereidheid van automobilisten om wat afstand tot je fiets te houden. De fietsers en steppers zijn net als in Nederlandse steden niet van het bedeesde soort en weten heel wat verkeersregels te schenden. De fietsen worden wel netjes gestald (nergens zwerffietsen neergegoid gezien) en tegenover ons hotel leverde de fietsenstalling een smaakvolle combinatie op met een muurschildering - ik weet niet wat er nu precies als eerste was, maar het resultaat was erg leuk!



Willem de Bruijn

Rotonde Heerbaan / De Dom / Sterrenlaan

Ook op de Heerbaan staan automobilisten tijdens de spijstijden vaak langdurig in de file voor de rotonde met de Dom en Sterrenlaan. Ook zijn er veel fietsers op weg naar school of werk. Er worden voortdurend vragen over gesteld - kan dit beter/snelser? - en de Fietsersbond let op de veiligheid. Enige tijd geleden is er een onderzoek gestart en daaruit komen twee mogelijke scenario's. De rotonde voor fietsers/voetgangers groter maken waardoor er meer opstelruimte ontstaat of een rotonde met vrijliggende fietspaden zoals bij de Heerbaan en de Heemweg, een ongelijkvloerse kruising, een soort berenkuil. Deze laatste variant is het beste; toekomstbestendig en het is veiliger voor iedereen maar is ook flink wat duurder. Wordt vervolgd.

Kempenbaan

Het is nooit saai op dit traject. Het project Kempenbaan Oost is nog maar net afgerond en nieuwe werkzaamheden zijn gestart. Ditmaal om toekomstig wateroverlast op de Kempenbaan en directe omgeving te voorkomen. Vanaf 28 april tot en met november is het fietspad van de Kempenbaan ter hoogte van de Heiberg en kruispunt naar de Run 6800 in beide richtingen afgesloten. Zeer waarschijnlijk dien je om te rijden via de Heiberg maar hierover hebben we nog geen bevestiging gekregen. Dit is geen fijne en veilige route om te gebruiken. Ook dit blijven we opvolgen.

F67

De F67 snelfietsroute(s) (zie ook: <https://noordbrabant.fietsersbond.nl/2024/01/26/f67-intentie-overeenkomst-getekend/>) begint meer en meer vorm te krijgen. In de afgelopen periode zijn in Veldhoven (De Run), Eindhoven (Ulenpas) en Bergeijk (Broekhovenseweg) aangepast, zie gele arceringen in plaatje hiernaast. Voor realisatie van het rode gedeelte in Veldhoven zijn er wel ideeën maar nog geen concrete plannen. De fietsersbond blijft aandringen op realisatie van deze plannen op korte termijn.





Fietscultuur en toeristische fietspaden gemeente Bergeijk

10 maart j.l. waren Dick Verhaart en ondergetekende uitgenodigd voor een gesprek met de ambtenaar en verkeersdeskundige van de gemeente Bergeijk.

Op de agenda stonden de nieuwe visie 'Fietscultuur Bergeijk' en de toeristische fietspaden.

Tijdens de raadsvergadering van 3 oktober 2024 had de wethouder Mathijs Kuyken zich positief uitgelaten over het besluit.

Naar aanleiding van dit bericht in het ED, is er meteen een bericht aan de betreffende wethouder, B&W en de raad gestuurd met het verzoek de Fietzersbond vanaf het begin bij de ontwikkelingen te betrekken. Helaas zonder enige reactie!

Een tweede schrijven was nodig alvorens we een uitnodiging kregen voor een gesprek.

Tijdens het gesprek kwam onder meer de herinrichting Weebosch, St.Gerardusweg en Witrijtseweg binnen de kom, de Weebosch aan de orde. <https://www.bergeijk.nl/herinrichting-weebosch-st-gerardusweg-en-witrijtseweg-binnen-de-kom-de-weebosch>

Op zich een prima plan, met duidelijk gemarkeerde fietspaden en verkeer remmende sluizen, waarbij de fietsers om de sluizen heen geleid worden. Een hele verbetering ten opzichte van de huidige situaties; met name op de Witrijtseweg.

Jammer is wel dat er niet gekozen is om de fietsers aan beide zijden van de sluizen buitenom te leiden. Bij tegemoet komend autoverkeer moet het voorrang verlenend autoverkeer op het fietspad wachten. Met als gevolg hinder voor het doorgaand fietsverkeer.

Als argument werd ons medegedeeld dat er onvoldoende plaats was om de wenselijke situatie aan te passen. Door het verleggen van de sluizen, waar wel de benodigde ruimte is, kan dit alsnog gerealiseerd worden. Zie onderstaande tekening. Die suggestie werd helaas niet overgenomen.

Toeristische fietspaden

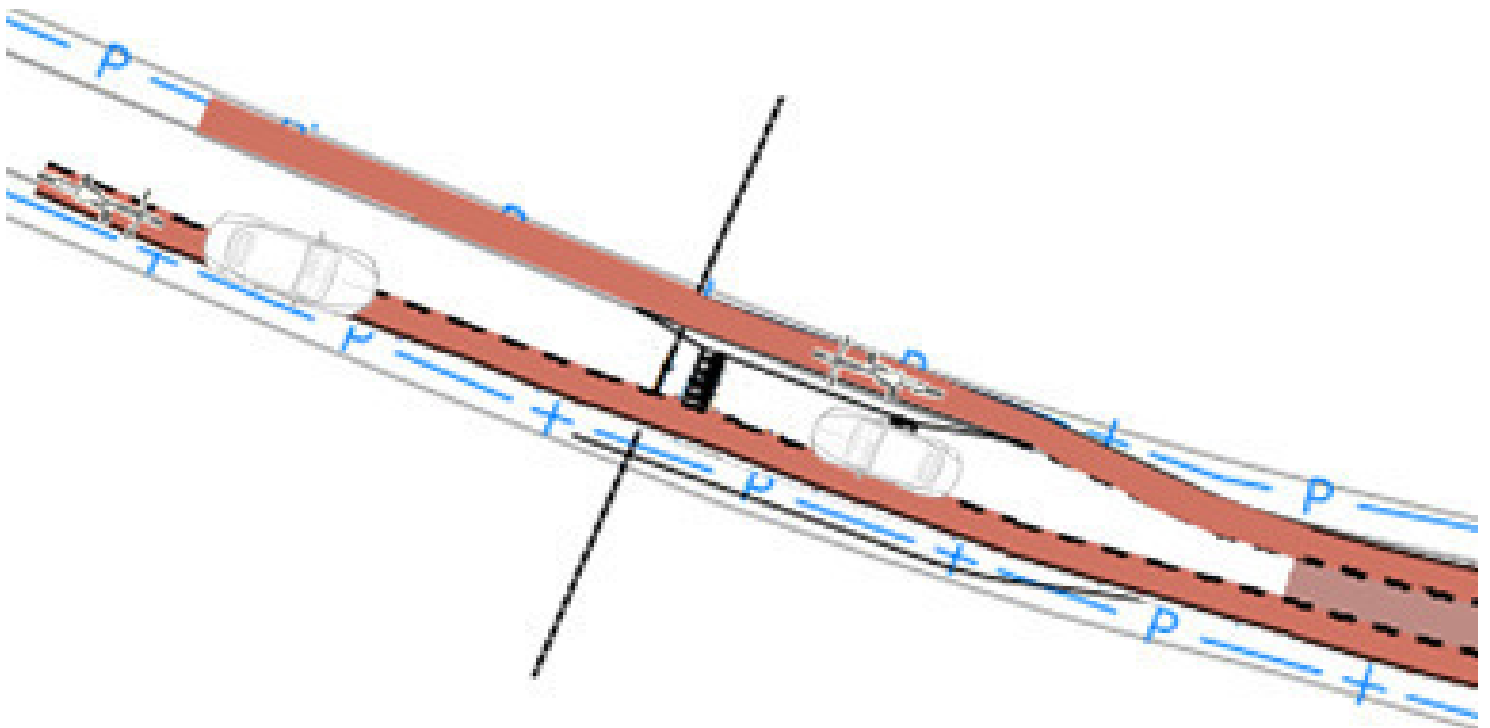
Het tweede onderwerp betrof de toeristische fietspaden.

Er waren reeds vergaande voorstellen om enkele fietspaden te verbeteren.

Met name het geasfalteerde fietspad vanaf knooppunt 85 via knooppunt 5 richting Bergeijkse visvijvers zou voorzien gaan worden van een betonnen wegdek, vergelijkbaar met het fietspad aan de Riethovensedijk.

Maar hierbij wordt voorbij gegaan aan de fietspaden, gekoppeld aan knooppunten routes, die een veel hogere urgentie verdienen. Het gaat met name om het zeer smalle drukbereden zandfietspad tussen de knooppunten 09 en 18, van de witrijt ter hoogte van de Kolonie, waar de weg overgaat in de Postelsedijk. Zowel komend als tegemoetkomend fietsverkeer kunnen hier elkaar niet veilig passeren. Met als gevolg dat een van beiden zich gedwongen ziet om af te stappen. Verder werd er gewezen op het slecht onderhouden en smalle fietspad vanaf knooppunt 25 tot aan de Bredasedijk langs het beekje de Keunensloop.

Naar aanleiding van mijn opmerkingen heeft de ambtenaar toegezegd om samen de betreffende routes, uiteraard met de fiets, te gaan bezichtigen. Daar zal hij zeker aan worden gehouden!



E-bike op het fietspad: zegen of zorg?

Bart Brouwers

De Fietzersbond gaat in gesprek met fietsers over veiligheid, ruimte en gedrag

Steeds meer mensen fietsen elektrisch. Ouderen blijven mobiel, forenzen laten de auto staan en scholieren zoeven naar school. Maar met de opmars van de e-bike groeit ook de druk op onze fietspaden. Tijdens een goedbezochte gespreksavond in Eindhoven ging de Fietzersbond met leden, vrijwilligers en belangstellenden in gesprek: bedreigt de e-bike ons fietsgeluk, of juist niet?

Nederland is een prachtig fietsland en ons fietsgeluk is een groot goed. Toch staat dat geluk onder druk, zo blijkt uit de probleemanalyse die de Fietzersbond opstelde op basis van eerdere bijeenkomsten. Fietzers raken vaker gewond, en helaas ook dodelijk verongelukt. Daarnaast voelen steeds meer mensen zich onveilig op de fiets. Sommige fietsers mijden zelfs het fietspad vanwege die onveiligheid. Dat is zorgelijk, zeker nu de fiets een sleutelrol speelt in duurzame en gezonde mobiliteit.

De toename in fietsgebruik is op zichzelf een positief signaal. Maar de infrastructuur groeit niet overal mee. Met name op plekken waar fietspaden smal zijn of ruimte schaars is, ontstaan spanningen. De hogere snelheden van e-bikes versterken dit. Snelheidsverschillen zorgen voor meer inhaalacties, onverwachte manoeuvres en irritaties. Ook de opkomst van fatbikes en opgevoerde e-bikes speelt hierin een rol.

Om te begrijpen wat er precies speelt, organiseert de Fietzersbond dit voorjaar gespreksavonden door het hele land.

Eindhoven was de derde in de reeks. In kleine groepen gingen deelnemers met elkaar in gesprek aan de hand van de vragen: wie ervaart problemen, wat zijn de oorzaken en welke oplossingen zijn er? De insteek: niet overtuigen, maar luisteren en delen. De conclusie was snel duidelijk: dit is een complex vraagstuk. Deelnemers noemden drukte, snelheidsverschillen en gebrekkige infrastructuur als belangrijke oorzaken.

Maar ook gedrag – van jongeren én ouderen – kwam vaak terug. Een deelnemer: “Ik zie mensen die nooit fietsten ineens 25 km/u rijden zonder ervaring.

Dat is niet zonder risico.” Iemand anders merkte op: “Het zijn niet de e-bikes op zich, het zijn de gebruikers én de infrastructuur die niet op elkaar afgestemd zijn.”

Ook het gevoel van onveiligheid kwam veelvuldig aan bod. “We mogen niet vergeten dat het niet alleen gaat om de cijfers, maar ook om het gevoel van veiligheid. Als mensen daardoor niet meer durven fietsen, verliezen we allemaal.”

Een heet hangijzer tijdens de avond was de handhaving. Die is

volgens velen ontoereikend. Illegale fatbikes, opgevoerde e-bikes, smartphones op het stuur – het gebeurt allemaal, maar wordt zelden aangepakt. “Er zijn wetten, maar geen mensen om ze te handhaven,” stelde een bezoeker. Ook werd gepleit voor eenduidiger landelijke regels, bijvoorbeeld over snelheidslimieten op het fietspad.

Tijdens het afsluitende deel van de avond werden mogelijke oplossingen besproken. Er kwam een brede waaier aan ideeën op tafel:

- **Infrastructuur:** bredere fietspaden, verwijderen van stoepranden, scheiding van snel en langzaam verkeer.
- **Gedrag:** betere verkeerseducatie op scholen én voor volwassenen, vooral voor nieuwe e-bikegebruikers.
- **Fiets:** een keurmerk of technische begrenzing, zoals geofencing, om snelheden automatisch aan te passen.
- **Wetgeving en handhaving:** snelheidslimiet op het fietspad (bijv. 20 km/u), helm- en leeftijdsplicht voor bepaalde types e-bikes, strengere controle op illegale voertuigen.



Een opvallend idee: “Als je een e-bike koopt, moet de fietsenmaker ook uitleg geven over rijgedrag en risico’s. Net als een soort verkeersexamen light.”

Een ander stelde voor om jongeren nadrukkelijk te betrekken bij het gesprek. “Praat niet over hen, maar met hen.”

Alle opbrengsten van de avonden worden meegenomen in een expertbijeenkomst in juni. Daarna volgt een

conceptstandpunt dat in de ledenraad wordt besproken en later formeel wordt vastgesteld door het bestuur van de Fietzersbond. Ook komt er een ledenraadpleging, zodat alle leden hun stem kunnen laten horen.

De e-bike is niet alleen een bron van problemen, benadrukten veel deelnemers. “We moeten niet vergeten dat de e-bike ook juist mensen in beweging brengt,” zei een oudere deelnemer. “Zonder trapondersteuning zou ik allang niet meer fietsen.” Die nuance is belangrijk. De uitdaging is om ruimte en veiligheid te blijven garanderen op een fietspad dat steeds diverser wordt.

Servicepagina

SCHADEMELDINGEN FIETSPADEN

Schademelding kan ook via Meldpunt
Fietsersbond:
www.meldpunt.fietsersbond.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, Gastel,
Maarheeze, Soerendonk
0495-431222 of 140495
Via Internet: www.cranendonck.nl

Deurne

Deurne, Helenaveen, Liessel, Neerkant,
Vlierden
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

Somereren

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 fietsen- stallingen

18 Septemberplein
• ma t/m za: 7.00 – 01.00 uur
• zondag: 11.00 – 01.00 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
reguliere dienstregeling. (Niet geopend
tijdens nachtnet-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 maan-
dagochtend 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 nachtnet-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
Website: 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
Website: 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
Website: 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, Zeeland)
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

Fietstersbond: www.fietstersbond.nl
Fietstersbond Noord-Brabant:
<https://noordbrabant.fietstersbond.nl>
Fietstersbond Fietstrouteplanner: www.routeplanner.fietstersbond.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.bewegwijzeringsdienst.nl/schade-melden

Organisatie van de Regio

REGIOBESTUUR

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

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

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

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

Helmond
Wim Raaijmakers
0492-541622
helmond@fietstersbond.nl

Nuenen
Marten Sikkens
06-26832435
nuenen@fietstersbond.nl

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

Valkenswaard
Mark Somers
valkenswaard@fietstersbond.nl

Waalre
Michael Janssen
06-28893781
waalre@fietstersbond.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
gvlassak@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
Petra Wolbertus
06-46109513
broerenpetra@gmail.com

Oirschot
Vacature

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

Someren
Vacature

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

INTERNETADRESSEN

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



Colofon

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

Ledenadministratie

(abonnementen, 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, Hans Freriks, Paul Kloet,
René van de Laar, Hetty Otten, Rob van Stratum,
Dies van Soelen, Pepijn Wortelboer

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 september 2025. Kopij graag vóór 1 augustus 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 september 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

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