

etiket

**Thema-avond
Stoplichten op 30
oktober: Eindhoven**

De vernieuwde Dommelseweg leidt tot veel klachten



**F2-
Snelfietsen
in slow
motion**

**Waar een
wil is,
komt een
fietsweg**

Op zoek naar het eerste fietspad van Nederland



Fietsersbond

Ventiel 198

**Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant
september 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

VELOSOOF



Sint Antoniusstraat 7, 5616 RT Eindhoven

040 304 1088

www.velosoof.com

De vakantie van mijn leven

Als jullie dit lezen is het alweer maanden geleden, maar ik weet zeker dat ik nog steeds aan het nagenieten ben. Want wat was het geweldig, deze fietsvakantie die mijn vrouw en ik (allebei in ons 65ste levensjaar) deze zomer konden maken.

De totaal afgelegde afstand op onze gravelbikes was 2639 kilometer, met daarbinnen ruim 15.000 hoogtemeters. Dat klinkt als een hele opgave, maar het was gewoon een kwestie van elke dag vol verwachtingen op je fiets stappen, rustig doorpeddelen en tegen het einde van de middag kijken of er een camping in de buurt is. Het leven in al zijn eenvoud, waarvan je weet dat het alleen in vakanties een realiteit kan zijn.

Het bracht ons bossen, bergen, stranden, dorpen, steden, af en toe een industriegebiedje maar vooral heel veel ongerepte natuur in alle mogelijke hoedanigheden. We reden over asfalt, bakstenen, kasseien, gravel, bospaden, rotsformaties en heel veel omhoog krullende boomwortels. We kwamen door 6 landen met overal opvallend veel aandacht voor een logistiek die volop rekening houdt met de wensen en noden van de fietser.

Ontelbare tot fietspad omgebouwde oude spoortrajecten, prachtige paden langs kanalen en rivieren, vrijliggende routes langs doorgaande wegen, ontelbare landweggetjes en heel af en toe even een stukje dat we moesten delen met het snellere verkeer. We gingen bergop in de Alpen, kregen tegenwind richting de oceaan, het regende soms heftig, we voelden een enkele hagelbui en moesten een paar keer behoorlijke hitte doorstaan. Het mooie: in al die omstandigheden bleef het fietsen een even groot genot - en dan heb ik het nog niet eens over de momenten van wind mee, berg af, lekker zonnetje, frisse buitenlucht: die kregen we er gratis bij.

Er was geen dag die we vooraf hadden uitgestippeld. Er waren wel wat opties die we in ons achterhoofd hadden of onderweg kregen aangereikt. De ene dag resulteerde dat in een tocht van 120 kilometer, de andere keer werden het er niet meer dan 70. Alles afhankelijk van de omstandigheden, de spieren, de onverwachte verleidingen en wat dies meer zij. Zo dachten we, toen we ergens in midden-Frankrijk reden, heel zeker te weten dat we niet door Parijs zouden gaan. Maar toen we bekeken of we dan het beste ten westen of ten oosten van die stad zouden kunnen blijven, raakten we in gesprek met iemand uit die stad - en 5 minuten later besloten we direct richting Eiffeltoren te rijden. Het werd een van de hoogtepunten van de reis, al was het alleen maar vanwege de indrukwekkende fiets-infrastructuur in die stad. Daar kunnen we hier in Zuid-Oost Brabant nog veel van leren.

Onderweg kwamen we nieuwe en oude vrienden tegen, maakten kennis met tijdelijke burens, bakkers en groenteboeren, campingbeheerders, kroeg- en restauranteigenaren en de nodige marktkooplui. Je moet tenslotte goed blijven eten en drinken als je op de fiets zit.

Inmiddels is 'het normale leven', met alle leuke en minder leuke kanten, alweer volop present. Terwijl ik me dagelijks op mijn woonwerkfiets van a naar b verplaats, denk ik - met een grote

Bart Brouwers

Bestuursperikelen <i>Hans Freriks</i>	4
Nieuws	4
Fietszwerm040 <i>Tilly van Bussel Niels Steeghs</i>	5
Valkenswaard <i>Mark Somers</i>	6
Nieuws uit Eindhoven <i>Pepijn Wortelboer Jan Vleeshouwers</i>	7
Eerste fietspad van Nederland <i>Marten sikkens</i>	8
De gezonde stad <i>René van de Laar</i>	10
Berichten uit Helmond <i>Paul Kloet</i>	12
Berichten uit Geldrop-Mierlo <i>Rob van Stratum</i>	13
Berichten uit Best <i>Hetty Otten</i>	13
Berichten uit Gemert-Bakel <i>Dies van Soelen</i>	14
Berichten uit Bergeijk <i>Joseph van den Enden</i>	17
Servicepagina	18
Organisatie van de regio	19
Colofon	20

Jacques de Jonge Trofee voor Dory Melis

Tijdens de afgelopen Regiodag op 10 mei werd het al aangekondigd: Dory Melis ontvangt dit jaar de Jacques de Jonge Trofee. Zij ontvangt de trofee voor haar onvermoeibare inzet als inspirator, motivator, maar vooral als organisator van de fietsschool in Eindhoven.



Jacques de Jonge Trofee

Dankzij de talenten en inzet van Dory draait de fietsschool nu succesvol in een aantal wijken in Eindhoven. Jammer genoeg was zij verhinderd op de Regiodag, dus kon de officiële uitreiking niet plaatsvinden. Onlangs is onze voorzitter Annemie bij Dory op visite geweest om alsnog de trofee uit te reiken. Zoals te zien op de foto is Dory er heel blij mee.



winnaar trofee

N i e u w s

Fietsles voor basisschoolkinderen

De Gemeente Eindhoven gaat extra aandacht besteden aan de verkeersveiligheid van kinderen. Binnen het onderwijs is de theoretische verkeerseducatie goed geborgd, maar er is onvoldoende aandacht voor de praktische vaardigheden om deel te nemen aan het verkeer.

De Gemeente heeft de BV Meneer Rick de opdracht gegeven om fietslessen te organiseren en uit te voeren. Meneer Rick is een organisatie die sinds 2015 activiteiten verzorgt op basisscholen in Eindhoven.

Voor het organiseren en uitvoeren van fietslessen voor groep 1 t/m 8 wordt gebruik gemaakt van materialen van Veilig Verkeer Nederland. Kinderen leren door deze lessen veilig te fietsen, hun verkeersinzicht te verbeteren en vergroten de mobiliteit in hun leefomgeving.

Er wordt gestart met een pilot op 4 basisscholen, waarna het aanbod van fietslessen voor de basisscholen uitgebreid kan worden over de gehele stad.

De Fietsersbond heeft zich actief ingezet om dit aanbod voor de Eindhovense Jeugd te realiseren.

Fietschool COA Oirschot

In het najaar 2024 is er een oproep geplaatst in de Vogelvrije Fietser voor zowel fietsdocenten als medewerkers voor de fietswerkplaats voor het COA in Oirschot. Dit heeft een positief resultaat gehad en sinds het voorjaar worden er fietslessen gegeven door vrijwilligers. Tegelijkertijd is er een werkplaats ingericht waar fietsen opgeknapt kunnen worden, waarbij een aantal bewoners geleerd wordt om fietsen te repareren. Mede door een schenking van de fietsersbond (verkregen uit een erfenis) kunnen er materialen aangeschaft worden om de fietsen op te knappen. De vrijwilligers van de Fietsschool Eindhoven hebben ondersteuning gegeven bij de start van de fietslessen en de organisatie van de Fietsschool COA.

Wil je een bijdrage leveren als vrijwilliger aan de Fietsschool COA dan ben je van harte welkom. Hoe meer vrijwilligers, hoe meer kinderen en ouders kunnen leren fietsen. Voor verdere informatie dorymelis@gmail.com

Fietszwerm040 smaakt naar meer!

Tilly van Bussel en Niels Steeghs

We kregen maar liefst twee verslagen van de eerste editie van Fietzwerm040. Bijgaand de ervaringen van Tilly van Bussel en Niels Steeghs.

Echt leuk was de eerste fietszwerm in Eindhoven op zondag 29 juni. Begonnen in Den Haag schiet 't wortel in meerdere steden. Zo ook in Eindhoven.

Wat ik zo geweldig vond is dat de fietszwerm040 georganiseerd werd door jonge mensen met passie voor de fiets en fietsinfrastructuur. Fietszwerm040 wil benadrukken hoe belangrijk het is om te blijven

investeren in veilige, plezierige en gezonde fietsverbindingen. Initiatiefnemer was Youp Lamb met collega's Lucas Bakker en Niels Steeghs, allen maatschappelijke betrokken burgers uit Eindhoven. Samen met hulp van de fietsersbond Eindhoven is de fietszwerm gaan leven.

Een fietszwerm vraagt op ludieke wijze aandacht voor de positie van de fiets. Het is eigenlijk de vertaling van het buitenlands concept 'critical mass'. Bij een critical mass is het idee dat zoveel mogelijk fietsers bij elkaar komen en als een groot geheel gaan fietsen dit betekent dat zodra een persoon door het stoplicht is, de rest ook gaat, ongeacht of het groen of rood is.

De start was vanuit Wierlercafe Cyclist. De organisatie was top, Youp reed voorop, zodra hij door groen reed, ging de rest er achteraan, ook al was het intussen rood geworden. Zijwegen werden afgezet en de zwerm volgde zoals een zwerm hoort te volgen, breed uitfietsend, volop het wegdek in gebruik nemend. We reden een route van 10 km langs bekende fietsknelpunten. We lieten ons massaal horen door rinkelende fietsbellen.

In de stoet reed 'n platte fietskar met DJ, prachtige retro fietsen met dito fietsparasols, kinderen op kleurrijke fietsen, 'n stuntfietser en twee duofietsen van fietsmaatje 040, jong en oud fietsten mee. We hadden veel bekijks op deze zonnige zondag. Zo fietsten er enkele politieke kopstukken uit Eindhoven mee, heb ik kennis gemaakt met oud fietsburgemeester en onderweg met diverse mensen over fietsveiligheid gesproken. Gesprekken over en weer en leuk en verbindend. We vierden echt de fiets! Op de teller 65 fietsers voor een eerst keer is dit echt heel goed!

Fietstrots tijdens Fietszwerm040

Of het fietsen leeft in Eindhoven?

Afgaande op deze zondagmiddag bij fietscafé Cyklist is dat geen lastige vraag om te beantwoorden. Jazeker leeft de liefde voor de tweewieler. De wielrenners die meedoen aan de Bert Oosterbosch Classic zijn al onderweg als het volgende peloton binnenstroomt: de deelnemers aan de eerste editie van de Fietszwerm 040.

Geen snelle fietsers in strakke kledij, maar inwoners van alle leeftijden en op allerlei soorten fietsen. Het doel van deze tocht: aandacht voor alle facetten van het fietsen. Want hoe goed we het in Nederland en meer specifiek in Eindhoven ook voor elkaar hebben met onze fietsinfrastructuur, er vallen nog steeds te veel slachtoffers te betreuren in het

verkeer. Met de verdere groei van de stad in het verschiert vraagt dit dan ook aandacht voor de verkeersveiligheid en het steeds blijven investeren in het fietsplezier. Want juist in



een drukke stad is de fiets een fijne, gezonde en leuke manier van verplaatsen. Precies dat is het plan deze middag. Na een welkomwoordje en korte uitleg van initiatiefnemer Youp Lamb zet de stoet zich in beweging.

Van kinderen voorin de bakfiets of op de eigen fiets tot ouderen op een duofiets van Fietsmaatjes Eindhoven, alle generaties zijn vertegenwoordigd. Rond de 65 deelnemers, inclusief een aantal gemeenteraadsleden, trappen mee op het rondje in de stralende zomerzon, waar de lastige of zelfs linke punten voor fietsers worden aangedaan. Zoals de Tongelresestraat, het fietspad voorlangs de ingang van de parkeergarage van de Heuvel, de Torenallee of de gecompliceerde oversteek vanuit het Philips Stadion richting centrum. In een goede sfeer, met muziek vanuit een klassieke bakfiets, rinkelende fietsbellen legt de groep de bijna 10 kilometer lange route als een lang lint van fietsers af. Met veiligheid en lachende gezichten in de hele stoet. Dat trekt het nodige bekijks, nieuwsgierige blikken en opgestoken duimen van passanten. "Bike pride!" klinkt het op Strijp-S vanaf de kant.

Deze dag brengt ontmoetingen, gesprekken, positieve energie. Een initiatief dat smaakt naar meer, om het fietsen in deze Brainportregio nog verder op de kaart te zetten en steeds opnieuw aandacht te geven aan alle positieve effecten van actieve mobiliteit. Met een bijkomend sterk effect op de CO₂-uitstoot. Want met elke kilometer die we fietsen zorgen we voor minder uitstoot en voor meer gezondheid. We zwermen alweer snel door, op 28 september zal de volgende editie plaatsvinden. Je kan je nu al aanmelden op onze website. Hopelijk tot dan!

Blijf ons in de gaten houden via @Fietszwerm040 op Instagram en onze website fietszwerm040.nl



Hut van Mie Pils

Leenderweg 1

5593 TC Waalre

040-2212892

www.mie-pils.nl



Kruising Dommelseweg in Valkenswaard pijnpoint voor fietsers



Mark Somers

De vernieuwde Dommelseweg in Valkenswaard leidt tot veel klachten over de doorstroom van fietsers. Volgens de Fietsersbond kiezen fietsers hier hun eigen weg omdat de nieuwe oversteekplaatsen te ingewikkeld zijn. De gemeente wil de doorstroming voor auto's voorrang geven, maar dit leidt tot onveilige situaties voor fietsers die wegen negeren. De Fietsersbond heeft oplossingen aangedragen, maar daarvan is weinig terecht gekomen.

De herinrichting van de Dommelseweg heeft al tot tientallen klachten geleid. Vooral de nieuwe kruising met de Vasco da Gamastraat en de Nieuwe Waalreseweg blijkt problematisch. Fietsers die vanaf de zijstraten komen, moeten nu drie keer oversteken, terwijl dit voorheen slechts één oversteek was. Deze complexiteit zorgt voor verwarring en frustratie onder fietsers, wat leidt tot gevaarlijke situaties. De focus van de gemeente op een vlotte doorstroming van het autoverkeer, zoals vastgelegd in het Mobiliteitsplan, gaat ten koste van fietsers.

De meeste fietsers negeren de nieuwe drietraps oversteek met verkeerslichten. In plaats daarvan kiezen ze een eigen route naar de overkant, waarbij sommigen zelfs spookrijden op een van de fietspaden.

Ook de fietsoversteek bij de Dommelse Watermolen, een paar honderd meter verderop, leidt tot onrust. Ouders laten weten hun kinderen liever via een andere route te sturen. Het aanpassen van de inrichting van de oversteek, het plaatsen van extra waarschuwingsborden, of het verlagen van de snelheid van het autoverkeer zouden oplossingen kunnen zijn. De gemeente Valkenswaard erkent de problemen en is van plan om binnenkort een bord te plaatsen dat fietsers uitlegt hoe ze de overkant kunnen bereiken. Echter, dit lijkt slechts een symptoombestrijding en geen oplossing voor de fundamentele problemen met de nieuwe inrichting van de Dommelseweg. De Fietsersbond blijft aandringen op een structurele oplossing die de veiligheid en de doorstroming van fietsers daadwerkelijk verbetert.

Tegenliggers

Ik rij met een flinke vaart (want bergaf) de Eindhovense Berenkuil in, draai een tunneltje in en schrik me ongens, ik kan nog maar net een brommer ontwijken die me in de tunnel tegemoetkomt, op de verkeerde kant van de weg. Foute tegenliggers heb je tegenwoordig met de regelmaat van de klok, maar zo bont als deze bromfietser het maakt, beleef ik toch maar zelden.

Al die tegenliggers. Ik denk wel eens dat ze een onverwacht neveneffect zijn van iets dat we toch wel een fietssucces kunnen noemen, namelijk dat er langzamerhand op heel wat plaatsen fietspaden aangelegd zijn die dan misschien bedoeld zijn voor éénrichting-gebruik, maar toch goed breed zijn. Wat denk ik ook tegenliggers genereert, is dat er tegenwoordig op veel plekken twee-richtingspaden zijn aan één kant van de auto-rijbaan, en dat die soms een middenstippelijijn hebben maar toch ook niet altijd (zo uit mijn hoofd bijvoorbeeld de Vestdijk in Eindhoven). Dat verklaart misschien ook de variatie in tegenliggers. Het is echt niet alleen de enigszins anarchistische stadsfietser, die in alle gaatjes springt, of de doorgewinterde thuisbezorgkoeriers, maar het zijn ook regelmatig oudere stellen, met hun elektrische fietsen en verkeershelmen. Waarom zou je je niet gewoon aan de verkeersregels houden? Er is verleiding (van het brede éénrichtingsfietspad) en onduidelijkheid (mag ik hier nou fietsen of niet?), maar er is meer: de alternatieven om veilig je bestemming te bereiken zijn soms ook niet erg aantrekkelijk. Een voorbeeld: de Albert Heijn aan de Eindhovenseweg in Geldrop heeft een prima fietsstalling, direct bereikbaar vanaf het fietspad langs de weg. Dat is mooi als je uit de richting van Geldrop centrum komt, maar als je van de Eindhovense kant komt, van onder het spoor door, dan is er géén oversteekplaats naar de ingang van de stalling. Je kunt verder fietsen naar de ingang van de autoparkeerplaats, en een rondje maken langs de glasbak (altijd even uitkijken) en tussen de in- en uitparkerende auto's door, maar dat is toch op zijn minst onaantrekkelijk. Het alternatief is om al over te steken bij de kruising met de Hulsterweg en dan een stukje tegen de richting in over het fietspad te fietsen naar de ingang van de stalling. Als ik geen glas voor de glasbak bij me heb, dan aarzel ik maar dat is toch wat ik doe.

Ik vermoed dat ik lang niet de enige ben die zo wikt en weegt over de beste manier om ergens te komen. Want let maar eens op: de meeste tegenliggers kom je tegen bij en langs de drukste wegen, en dat is niet omdat dat gewoon de plaatsen zijn waar je éénrichtingsfietspaden hebt. Het zijn voor fietsers toch vaak barrières en plekken waar de officiële route er een is van méér afstand, méér stoplichten, kruisingen en gevaar. Dus hoe vervelend die tegenliggers soms ook zijn, in de meeste gevallen neig ik naar begrip. Misschien moeten we het fenomeen 'tegenligger' wel in de eerste plaats zien als een waardevol signaal dat er nog van alles te verbeteren valt aan voorzieningen voor veilig fietsverkeer.

Thema-avond Stoplichten op 30 oktober

Met thema-avonden probeert de Fietsersbond Eindhoven onderwerpen onder de aandacht te brengen en uit te diepen die actueel zijn en visie vragen. We dagen deelnemers aan de jaarlijkse thema-avonden graag uit om na wat experts gehoord te hebben mee te denken over hoe het verder moet. In 2023 was het onderwerp "30 km/uur, tenzij". Daar kwam meteen een ander thema uit voort: handhaving. Daar hebben we ons op de thema-avond van 2024 over gebogen.

Dit jaar lijken we even pas op de plaats te maken met het onderwerp "stoplichten", maar eigenlijk moeten we het over verkeersregelininstallaties (VRI) hebben. Daarmee kunnen we verkeersstromen regelen om zowel veiligheid als doorstroming te dienen. Discussie verzekerd. De gemiddelde fietser kijkt niet verder dan het stoplicht, een enkeling weet dat het een VRI is en bijna niemand doorgrondt de complexiteit van een kruispuntregeling. Daar komt een hoop *software* bij kijken en in de aard is dat sneller aan te passen dan de *hardware* van de kruisingsinfrastructuur. Dat gebeurt ook regelmatig en lang niet altijd na een grondige analyse en in samenspraak met de Fietsersbond. Bij de recente aanpassing van de VRI op enkele kruispunten van radialen met de Ring heeft de Fietsersbond mee kunnen kijken en denken. Dan besef je pas goed hoe alles afgestemd moet worden, maar ook hoe belangrijk het is goed te weten wat verkeersdeelnemers beweegt om zich al of niet te gedragen zoals in de modellen zit. Rond kritieke kruispunten (met groot ongevalrisico) wordt wel gemonitord en daarnaast kunnen burgers een melding doen als een VRI niet naar behoren werkt.

De thema-avond "Stoplichten" is bedoeld om eerst wijzer te worden over wat er allemaal kan en aan welke knoppen gedraaid kan worden om bij te sturen als verkeersintensiteiten veranderen en veiligheid gegarandeerd moet blijven. Gewapend met dit begrip zijn we hopelijk beter in staat onderscheid te maken tussen kruispunten die grotendeels uitgeoptimaliseerd zijn en kruispunten die makkelijk verbeterd kunnen worden. Moeten we alleen nog even allemaal de snelste weg weten te vinden om die verbetering te melden.

Het programma is bij het aanleveren van deze aankondiging voor het Ventiel nog niet in detail bekend. Check de website voor de exacte invulling.

Datum: donderdag 30 oktober 2025

Zaal: het Rozenknopje

Inloop vanaf 19.00 uur

Start om 19.30 uur

Afronding om 21.30 uur

Sluiting rond 22.30

Op zoek naar het eerste fietspad van Nederland

Marten Sikkens

Bij het zoeken op internet naar zaken die betrekking hebben op fietsen en fietspaden stuitte ik een aantal keren op korte stukjes over “het eerste fietspad van Nederland”. Dat fietspad was blijkbaar rond 1885 in Utrecht aangelegd, maar daarnaast kwam ik ook vermeldingen tegen dat dit niet in Utrecht maar in Nuenen (!) zou zijn geweest. Ik nam mij voor daar eens in te duiken om uit te vinden wat nu werkelijk juist was. Maar goed, voornemens zijn mooi maar er waren genoeg andere belangrijker zaken die mijn aandacht vroegen dus dat bleef erbij...

De tijd verstreek todat ik een paar maanden geleden een mailtje kreeg van Pepijn Wortelboer van de Fietsersbond Eindhoven. Hij wees mij op een Wikipedia-artikel over het eerste fietspad en de geschiedenis ervan en ook daar werd Nuenen weer genoemd als de plaats waar dat eerste fietspad werd aangelegd. Dat fietspad “ontstond in 1896, en liep tussen Eeneind en het station Nuenen”, zo vermeldde het artikel.

Helaas ontbrak verdere achtergrondinformatie. Voor mij was dit wel de aanleiding om nu toch écht eens te gaan uitzoeken hoe dit zat. In de jaren rond 1880 werd het “wielrijden” steeds populairder. Het bleek geschikt voor het woon-werk verkeer, het was “welstands-neutraal” (een fraaie term!) en geschikt voor alle leeftijden. Het was in die tijd dat de er diverse belangenverenigingen werden opgericht die uiteindelijk in 1885 opgingen in de Algemene Nederlandse Wielrijders Bond (ANWB). Veel wielierliefhebbers werden lid van die ANWB en richtten overal in het land lokale wielrijdersverenigingen op. Ook bij lokale

overheden ontstonden initiatieven ten behoeve van die wielrijders, zoals bijvoorbeeld in Utrecht. Daar besloot het stadsbestuur in 1885 om een van de voetgangersstroken langs de Maliebaan om te dopen tot een fietspad: het eerste

fietspad in Nederland!

Op die titel valt het nodige af te dingen, zo blijkt uit verschillende publicaties: het was een bestaande gravel wandelstrook die af en toe mocht worden gebruikt voor fietswedstrijden; de strook werd dan voor voetgangers verboden. Nee, het was dus niet het eerste, specifiek voor wielrijders aangelegd pad, dat moet toch ergens anders zijn geweest: dus toch in Nuenen? Nog maar eens verder speuren...

Op een gegeven moment trof ik met mijn zoektocht de roos: ik vond een artikel genaamd “Fietspaden van weleer”, met als ondertitel “Het eerste Nederlandse fietspad lag in Nuenen”, geschreven door een zekere Kees Verkooijen. Dat artikel was verschenen in het tijdschrift Driehornickels, een uitgave van de Nuenense erfgoedvereniging “De Driehornick”. Een zeer lezenswaardig verhaal dat onder andere ingaat op dat eerste fietspad.

De initiatiefnemer bleek Robert Carlier, textielabrikant in Nuenen



Station Nuenen

die zijn fabriek had nabij het toenmalige station Nuenen-Tongelre in Eeneind (fig.1). Deze Carlier was zich als fabrikant zeer bewust van de mogelijkheden die het stalen ros bood. Hij nam in juni 1896 contact op met het Nuenense gemeentebestuur over de weg

tussen het station en het dorp, een aarden baan bestraat met kasseien, oftewel “kinderkopjes”. Hij wees het bestuur erop dat de weg “wegens zijn oneffenheid voor wielrijders zeer ongeschikt is”. Daarom kwam hij namens wielrijders uit Nuenen en omliggende gemeenten met het plan om “daartoe langs de oostzijde van den weg, den berm door het opbrengen van leem en koolasch zooveel mogelijk te verharderen”. Dat plan viel in goede aarde bij het gemeentebestuur en op 25 juni van dat jaar werd toestemming gegeven voor de aanleg. En zo geschiedde. Daarmee was het nieuwe rijwielpad nog niet klaar want op 19 november verzocht Carlier om voor de veiligheid van de wielrijder het rijwielpad te beschermen tegen voertuigen door het plaatsen van palen tussen de keienweg en het rijwielpad. En zo kreeg Nuenen inderdaad het eerste *aangelegde* fietspad van Nederland, een fietspad dat liep van het station in Eeneind naar het centrum van het dorp Nuenen, maar liefst ruim drieduizend meter. In fig.2 is het tracé aangegeven. De weg vanaf de Stationsstraat in Eeneind is heden ten dage nog aanwezig, met onderbrekingen door strandbad Enode en de A270. Verder noordwaarts loopt de weg nog herkenbaar door als Oude Kerkdijk, Lyndakkers en Kerkstraat. Van het fietspad zelf is niets overgebleven, van de keienweg resteren nog de keitjes van de Stationsweg in Eeneind. Mijn speurtocht eindigt hier, met daarbij de persoonlijke voldoening dat ik nu kan zeggen dat mijn woning aan de Lyndakkers aan het tracé ligt van het Eerste Echte Fietspad van Nederland!

De bron voor dit artikel is te vinden via de website van Drijehornick: https://drijehornick.nl/de_drijehornicks/boekenplankjes/



De gezonde stad (2)

René van de Laar i.s.m. Erik Jongenotter

In het vorige Ventiel heb je een artikel kunnen lezen van ons over 'de gezonde stad', een lezing die Erik Jongenotter van Ingenieursbureau Witteveen + Bos gegeven heeft op 12 maart op een congres ter gelegenheid van de uitreiking van de Prins Frisoprijs in Den Haag, georganiseerd door het KIVI (Koninklijk Instituut Van Ingenieurs). Het vorige artikel ging in op twee van de drie voorbeelden die Erik gaf. 'sluipverkeer' en 'parkeren in de woonwijk'. In dit artikel gaan we verder in op 'de fietser centraal'.

We hadden in de vorige Ventiel een foto van een fietsstrook centraal in het midden van de rijweg in Washington, met op de achtergrond het Witte Huis en aan beide zijden van het fietspad vier rijstroken voor autoverkeer: zo moet het dus niet. Hoe dan wel? Toch de fiets centraal in het midden van de rijweg en de auto's op de rijstroken ernaast!! Dat klinkt vreemd en zijn we niet gewend. Toch kan het waarschijnlijk op veel plaatsen en heeft het vele voordelen. Hoe dan? Als het brede fietspad in de as van de weg komt, dan plaatsen we de fiets echt letterlijk en figuurlijk centraal. De stad wordt dan weer van de fietser conform het STOMP principe: Stappen, Trappen, Openbaarvervoer, Mobiliteit as a service, Privé auto. Dit lijkt veel op het principe van de 15 minuten stad, waarover tegenwoordig veel



wordt geschreven.

De weginrichting wordt dan zoals op bovenstaand plaatje. Dit plaatje

is door AI gemaakt, dus zeker nog niet perfect als het gaat om de breedte van het pad en de tussenbermen. We zien een brede fietsstrook in het midden en auto's aan beide kanten die maximaal 30 km/uur mogen rijden. Dit heeft een aantal voordelen op de wegvlakken. Bushaltes kunnen minder ruimte innemen omdat het trottoir ook als perron gebruikt kan worden. Er zijn geen conflicten meer tussen in- en uitstappende busreizigers en fietsers. Als auto's alleen maar rechtsaf inritten in mogen rijden en alleen maar rechtsaf uitritten mogen verlaten dan vermijd je veel gevaarlijke situaties voor zowel de fietser als de autorijder. Wordt er ook langs de weg geparkeerd dan hebben fietsers daar geen last van. In een normale situatie hebben fietsers veel last van geparkeerde auto's die de weg oprijden en eerst het fietspad voor moeten steken, of van autoportieren van langspaarkeeders die voor hun neus opengaan.



Hoe werkt het dan op de kruisingen? Met deze manier van fietsers centraal plaatsen wordt het gemakkelijker om een VRI (verkeersregelinstantie of verkeerslichten) te vervangen door een rotonde.

Kijk bijvoorbeeld eens naar bovenstaande rotonde. In de oude situatie zijn er veel conflictpunten voor de fietser en voetganger.

In de nieuwe situatie zoals op het plaatje op de volgende pagina, wordt het gemakkelijker voor fietsers. Op de conflictpunten fiets/auto is er altijd maar autoverkeer in één richting. Voor autoverkeer zijn er op die conflictpunten altijd



fietsers vanuit twee richtingen. Op een normale rotonde is in principe fietsverkeer maar in één richting, maar er zijn natuurlijk ook veel rotondes met fietsoversteken in twee richtingen (al dan niet door spookrijdende fietsers). Belangrijk voor het autoverkeer is dat de conflictpunten met fietsers niet meer direct naast de conflictpunten met voetgangers liggen. Dat maakt het voor auto's makkelijker om deze conflictpunten veilig en overzichtelijk te passeren.

Bovenstaande rotonde heeft ook als voordeel dat hij een kleinere oppervlakte nodig heeft. Bij een normale rotonde waar de fietsers aan de buitenkant rijden, is veel ruimte nodig. De diameter van de rotonde wordt namelijk bepaald door de draaicirkel die vrachtauto's kunnen maken. Daaromheen komt dan nog een (groene) berm, dan de fietspaden en dan nog een eventueel trottoir, die allemaal de oppervlakte van de rotonde vergroten. Bij bovenstaande rotonde is de draaicirkel van de vrachtauto bepalend voor de oppervlakte en komt er eventueel alleen nog een (groene) berm bij. Dit betekent ook dat kruisingen die nu met een VRI geregeld worden, omdat er te weinig ruimte is voor een rotonde, vervangen kunnen worden door bovenstaande rotonde zonder verdere verkeersregeling. Dat is vaak gunstig voor fietsers omdat dit soort VRI-kruisingen gekenmerkt worden door lange wachttijden, te weinig opstelruimte en ongewenste deelconflicten. En zoals iedere fietser weet is het niet te vermijden dat op rustige momenten vaak ongeloofwaardige situaties ontstaan voor langwachterende fietsers en voetgangers. Wie wacht er dan nog voor een rood verkeerslicht?

Voor de wegbeheerder is het goedkoper omdat je geen onderhoud meer hebt aan de VRI. Als alternatief voor VRI-kruisingen is er vaak ook het voordeel dat er per saldo minder asfalt nodig is en dus meer ruimte groen kan blijven of worden. Dit is natuurlijk gunstig uit het oogpunt van duurzaamheid: meer groen betekent minder hittestress en een vriendelijkere groenere uitstraling.

De 'fietser centraal' op deze wijze, is zeker geen oplossing die je direct overal kunt toepassen. Dat geldt voor alle ontwerp oplossingen en dus ook hiervoor. Maar als je kijkt naar de voordelen die deze ontwerp oplossing biedt voor fietsers, voor voetgangers en eigenlijk ook voor auto's, ook die zijn gebaat bij een veilige en overzichtelijke weginrichting, dan is het de moeite waard om eens met een andere blik naar de nu gebruikte ontwerp oplossingen te kijken: zetten we de fiets nu wel echt centraal?

Dat bovenstaande oplossing ook al daadwerkelijk toegepast wordt, is te zien op onderstaande foto, die gemaakt is door Jack de Bruin, samen met Michael Janssen is hij vertegenwoordiger van de Fietsersbond in Waalre, in Benidorm.





Paul Kloet

Kanaaldijk NW (vervolg)

Op 7 mei heeft wethouder Bonte tijdens twee drukbezochte informatiebijeenkomsten verslag gedaan van de verkeerskundige consequenties van het afsluiten van de Kanaaldijk NW ter hoogte van de Veestraatbrug. Op de omliggende wegen waren de consequenties dermate ingrijpend, dat eerst oplossingen gevonden moeten worden voor de verkeerskundige problemen op die routes, voordat verder aan dit project wordt gewerkt. Het aandeel doorgaand verkeer op de Kanaaldijk NW blijkt met 7% - anders dan verwacht - zeer beperkt te zijn. 75% van het verkeer is puur lokaal, terwijl 18% een herkomst of bestemming in Helmond heeft. Een omleiding heeft dus nauwelijks effect.

De gemeente heeft verschillende scenario's voor het bestaande netwerk laten doorrekenen. Duidelijk is, dat alle hoofdwegen in de omgeving van de Kanaaldijk extra worden belast, ook al door de algemene toename van het autoverkeer. Geen enkel scenario leidde tot een afdoende oplossing. Wel zaten in sommige scenario's positieve elementen. De komende tijd zal bekeken worden of daarmee een passende oplossing kan worden gevonden. Wij hebben daar een hard hoofd in.

Wij hebben geadviseerd extra te investeren in de mobiliteitstransitie (Fiets op één) en eerst eens te kijken wat er in heel Helmond te gebeuren staat aan extra autoverkeer. Daarnaast hebben we voorgesteld ook eens te kijken naar andere locaties van de knip in de Kanaaldijk. Wordt vervolgd.

Kasteel-Traversal (vervolg)

In een vervolgggesprek over de herinrichting van de Kasteel-Traversal hebben we met name gesproken over de aanpassingen voor fietsers. Twee zaken springen in het oog:

1. De oversteekbaarheid van de Traversal wordt verbeterd door ruimere opstel mogelijkheden voor fietsers bij kruispunten, waar mogelijk ook op middenbermen en door voor de fietser eisen te stellen aan de maximum-wachttijden bij de verkeerslichten.
2. Er komt één hoofd fietsroute aan de noordzijde van de Kasteel-Traversal van 4 meter breed voor twee-richtingen fietsverkeer.

In een vervolgggesprek zullen we enkele lastige situaties bespreken, zoals bij De Callenburgh, bij de Smalstraat en bij de Burgemeester Van Houtlaan. Wordt vervolgd.

Fietsroute Asten-Helmond via het Bedrijventerrein Zuidoost-Brabant (BZOB)

In Ventiel 186 van september 2022 hebben wij verslag gedaan van een bijeenkomst in Ommel over de realisering

van een snelle fietsroute van Asten naar Helmond via het BZOB. Nadat het lang stil is geweest zijn wij op 1 juli bijgepraat over de voortgang. Het plan van 2022 lag opnieuw op tafel, waarbij onze voorstellen overgenomen bleken te zijn. Uit een krantenbericht hebben wij begrepen, dat het op de informatieavond in Ommel op 2 juli met name gegaan is over de passage van Ommel: ofwel door een straat met een basisschool ofwel in een krappe situatie met een slecht uitzicht tussen de bebouwing van Ommel en de A67. Wij zouden kiezen voor de straat met de basisschool, omdat je daar op de paar piekmomenten met wat extra inzet de situatie zou kunnen regelen.

De gemeenten Helmond en Asten zullen binnenkort een intentieovereenkomst over dit project gaan sluiten.

Strategie Fiets

In de Mobiliteitsvisie Helmond 2040 uit 2023 heeft de gemeente er expliciet voor gekozen - zeker in het centrale deel van de stad - meer te doen voor fietsers (en voetgangers). Om hier verder inhoud aan te geven heeft de gemeente een beleidsnota 'Strategie Fiets' opgesteld.

De bedoeling van de strategie is om "richting en ordening te geven aan de keuzes en producten, die gemaakt moeten worden".

Ons is gevraagd onze mening te geven over een concept, dat al vergaand was voorbereid. Op 16 juli hebben wij bij de gemeente aan tafel gezeten en onze opmerkingen gemaakt. Wij vonden positief, dat het een goed leesbaar stuk was met overigens veel algemene tekst en eigenlijk maar weinig concrete voorstellen.

Wij hadden graag een veel wervender op actie gerichte tekst willen lezen over hoe de gemeente de ambitie om het fietsen een meer dominante plaats te geven gaat waarmaken. Bij het voorgestelde fietsnetwerk misten wij een onderbouwing en een prioritering. De gemeente gaat hier iets aan doen.

Wij kunnen ons goed vinden in het opnemen van de tabel met 'Kwaliteitsdoelen', omdat daar in ieder geval ambitie uit spreekt ten aanzien van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen. Merkwaaardig in deze tabel is, dat bij kruisingen rotondes niet worden genoemd, terwijl die in bebouwd gebied toch belangrijke voordelen hebben, zeker als daar de fietser ook nog eens voorrang krijgt. Overigens kwamen we het woord 'rotondes' in het hele concept niet tegen. Vreemd!

Graag hadden wij meer willen lezen over een betere handhaving.

Tenslotte hebben we gevraagd om extra aandacht te geven aan beheer en onderhoud, omdat die nogal eens wat te wensen laten.

Berichten uit Geldrop - Mierlo



Rob van Stratum

Onderhoud groen naast fietspaden kan beter

We zitten midden in de zomer en de planten groeien er op los. Zeker als er fietspaden langs natuurgebieden liggen kan dat tot minder gewenste en zelfs gevaarlijke situaties leiden, zoals op de foto goed te zien is. Het betreft het tweerichtingenfietspad langs de Gijzenrooiseweg in Geldrop, waar metershoge braamstruiken ruim een meter over het fietspad hangen. Niet fijn als je aan de doornen blijft hangen, de effectieve breedte is ruim een meter minder waardoor elkaar passeren lastig wordt. De bermen van hetzelfde fietspad kruipen ook steeds meer over het fietspad, dat ook daardoor ieder jaar smaller wordt. Dit wordt mede veroorzaakt door de wijze van onderhoud; als de bermen gemaaid worden laat men het afgemaaid gras gewoon liggen. Dat gras wordt platgereden, het maaisel spoelt uiteindelijk naar de randen en hoopt zich op, een ideale voedingsbodem voor meer begroeiing. De natuur laat dit buitenkansje niet voorbijgaan.

Uit eigen waarneming blijkt dat dit niet alleen voorkomt op de Gijzenrooiseweg; de Rielsedijk en eigenlijk alle fietspaden langs gemeentegroen (en gelukkig is daar heel van in onze gemeente) vertonen hetzelfde beeld.

We zullen dit opnemen in onze netwerknota, waar we nog steeds hard aan werken.



Berichten uit Best



Hetty Otten

F2-Snelfietsen in slow motion

Er is in de loop van de jaren heel veel gezegd over de doorfietsroute F2 van Den Bosch naar Eindhoven – ook door mij. Langzamerhand leek het toch tot daden te komen, al waren daarbij natuurlijk financiële onmogelijkheden als een design-fietsbrug over het Wilhelminakanaal in Best. Hoe het daar precies mee staat, weet geloof ik niemand... Het tunneltje onder de Ringweg in Best lijkt er inmiddels wel te komen, ondanks verzet van enkele omwonenden die angstdromen hebben van duizenden snelfietsers die voorbij scheuren waardoor ze niet meer veilig hun voordeur of garage uit kunnen komen. Maar weinig aandacht is tot nu toe uitgegaan naar het stuk ertussen in, van restaurant Quatre Bras tot aan de Speelheideweg, de Eindhovenseweg zoals die officieel heet.

De oorspronkelijke bedoeling was dat de fietsroute over die straat zou worden aangelegd: er is ruimte genoeg en eerlijk gezegd kon het

wegdek wel renovatie gebruiken. Alle woonhuizen hebben er een eigen oprit, dus dat geeft ook geen problemen. Maar helaas: er zitten 4 bedrijven waaronder een sportschool – en die protesteerden fel. Het zou ten koste gaan van de parkeergelegenheid en dus geld kosten. Het huidige politieke klimaat betekent dat vanzelfsprekend die argumenten zwaar wegen en dus werd er een alternatief gevonden: de F2 wordt aangelegd in de groenstrook tussen de Eindhovenseweg en de Oude Rijksweg.

Zijn we daar blij mee? In elk geval niet de Fietsersbond, IVN en iedereen die van de natuur houdt: er moeten namelijk flink wat bomen in de groenstrook sneuvelen. Ook niet de bewoners van de Eindhovenseweg, want geld kan maar een keer worden uitgegeven, dus er komt een supermooi doorfietspad en helaas, hun straat wordt niet gerenoveerd...

Berichten uit Gemert-Bakel



Dies van Soelen

Mobiliteitsvisie 2040

In de raadsvergadering van 3 juli nam de raad een amendement aan om meerdere knelpunten in straten en fietspaden op te lossen. Genoemde knelpunten betreffen o.a. verkeersveiligheid en onderhoud van wegen.

De onlangs gepresenteerde Mobiliteitsvisie 2040 wordt te 'algemeen' gevonden en gezien visie en beleid te weinig toegesneden op de Gemert-Bakelse situatie. Het amendement omvat nog dit jaar een veilig fiets-en wandelpad in Bakel, een vervanging van het gehele fietspad naast de Peeldijk in Milheeze en Landmeter van Beurdenweg in de Rips. In Gemert zelf, de Burgemeester de Bekkerlaan/President Gerartstraat, wordt 30 km zône. In kerkdorp De Mortel zijn verkeersmaatregelen op de Kastanjelaan gewenst.

Een meerderheid in de Raad steunt het amendement. Vier ambtenaren van de afdeling Verkeer werken momenteel hard aan beleidsstukken om visie en beleid om te zetten in een doeltreffende aanpak van geduide knelpunten.

Het enige probleem? Wellicht de wethouder Verkeer. Deze houdt voorlopig de boot af en spreekt over vertraging en capaciteitsproblemen bij de afdeling Verkeer.

(Bron: Gemerts Nieuwsblad)

Spagaat

Zoals eerder vermeld in Ventiel: Gemert-Bakel zit flink in de groei - en dan vooral in de zin van ambities om een veel sterkere economische positie, inclusief bevolkingsgroei, voor 2040 voor elkaar te krijgen. Veel huizen (vooral in de vrije sector en voor de meer verdiende inwoner), uitbreiden van industrie sector (inclusief smart

industry), de horeca-sector, het "Kasteel" inclusief een topkok. Een vitaal centrum met vier florerende en concurrerende supermarkten, administratieve en maatschappelijke diensten. Niet verwonderlijk dat Gemert-Centrum inmiddels een hutsklus van voor gemotoriseerd verkeer bevat.

En dat met een wethouder Verkeer, die ook nog eens het economische aandeel, inclusief beheer en organisatie van de publieke ruimte wil realiseren. Vandaar die spagaat, een spreidstand

waarmee het College klaarblijkelijk worstelt.

Onze zorg daarbij; fietsverkeer komt nauwelijks in het verhaal voor. Eén uitzondering is er: alle schoolverkeer richting Nieuwbouw Macropedius wordt door verkeersambtenaren wel genoemd!

Actieplan Fietsverkeer

We zijn uiteraard blij dat in de kerkdorpen met bewoners en raadsleden daadwerkelijk actie is ondernomen naar de afdeling Verkeer. Door het bijwonen van inspreekavonden, indienen van visie en beleidsaanpak en schrijven in Ventiel en Eindhovens Dagblad wisten ook wij de tongen gelukkig wel los te krijgen. Als fietsersbond mogen we onze informatie en adviezen aanleveren. Er is blijkbaar aandacht en vraag naar ons product.

School en Werk, Gemert-centrum

Met het Commanderie-college met alle geledingen van voortgezet onderwijs bedient Gemert-Bakel leerlingen uit de

wijde omtrek. Boekel, Beek & Donk, Gemert-centrum, Bakel en kerkdorpen. De fietspaden van buitenaf lopen hoofdzakelijk langs drukke provinciale wegen zoals N272, N605 en N615. De conditie van de meeste fietspaden zijn ver beneden niveau. Zowel vanuit het kerkdorp De Mortel als vanuit Boekel en Handel zijn de tegelfietspaden slecht tot zeer slecht onderhouden. Zowel provincie als gemeente komen nauwelijks tot actie en verbetering. Op



Nabij Boerenbondmuseum, fietsers vanuit Gemert-dorp komen van fietspad rechts of links en dan oversteken

het traject langs N272 en N615, Beeksedijk, Gemert - Beek & Donk, Lieshout (gemeente Laarbeek) is het fietspad te smal, met te veel verkeerslawaaï en het fietsverkeer is qua snelheid diversiteiten op zijn minst onveilig. De aangelegen landbouwvelden en champignonfabriek zorgen voor overlast. Bij veel regenval loopt het fietspad deels onder water. Zwaar verkeer en champignonfabriek stoten vervuilende lucht uit. Niettemin zijn over het hele traject de snellere doorgaande

fietstrajecten naar Helmond en Eindhoven gepland. Minimale geluidswering, groen en meer ruimte voor het fietsverkeer kunnen het traject ontlasten en verbeteren. Het werkfietsverkeer is minimaal. Hoewel de industrieterreinen vrij dicht tegen de bebouwde kom aanliggen, maakt niet veel werkverkeer gebruik van de fiets. Tussen de bedrijventerreinen

en de bebouwde kom liggen enkele doorgaande fietspaden, maar van een kwalitatief en samenhangend fietsnetwerk is geen sprake. De wethouder Verkeer houdt ook wat betreft plannen daarvoor de boot af. Wat betreft Gemert-centrum ontbreekt het aan voldoende ruimte voor fietsstallingen. Dat terwijl het aanbod van fietsen bij supermarkten, Action en winkelstraten zichtbaar toeneemt. Gemert kent ook geen bewaakte fietsstallingen, terwijl regelmatig fietsen, met name e-bikes, gestolen worden. Wat auto parkeren betreft is veel ruimte aanwezig, zelfs gratis. De fietsersbond is gevraagd mee te denken en input te leveren voor aanwas van fietsvoorzieningen. Dat gaan we doen.

Waar een wil is, komt een fietsweg

Over oude en nieuwe wegen

Als we ons over de aanleg van wegen en fietspaden buigen bedoelen we bijna altijd de functie van de weg of fietspad: verharde wegen die woonwijken, industrieterreinen, commerciële en maatschappelijke activiteiten met elkaar verbinden.

In het verleden, vanaf de prehistorie, was de functie vooral gericht op praktisch gebruik. Het motto? De weg van de minste weerstand. Beken, moerassen en zandruggen vormden natuurlijke obstakels die overwonnen moesten worden. Nu, anno 2025, loopt het verkeer, lees autoverkeer, vast op de Beekse brug. De tweebaans ophaalbrug, aan weerszijden ruim een meter verhoogd fietsplateau, over de Zuid-Willemsvaart, van Weert naar 's Hertogenbosch.

Beleving en bereikbaarheid zijn de criteria die we zien en horen op de inspraakavonden. Wat wist men in de prehistorie en

middeleeuwen al, wat we nu menen te herontdekken met onze eigentijdse fietsplannen? De auto als vervoermiddel kreeg alle voordelen van snel bereikbaar en met de minste obstakels. West-Zuid-Noord-en Oost-om, omringen en doorsnijden het Gemert-Bakelse mobiliteitsgebeuren. Van alle kanten wordt de autorijder bediend. Het laatste nieuwtje: een

gloednieuwe parkeerplaats aan het kasteel Gemert. De parkeerplaats 'snijdt' het bestaande fiets- en wandelpad aan de West-om/Komweg. Daar waar alle verkeer Gemert in en uit gaat. Gemertenaar en historicus Jan Timmers van Heemkundekring Gemert schreef twee essays over oude verkeersaders. 'Van A naar B, over oude wegen in Gemert-Bakel' en 'Wegen komen en gaan, een historische blik op wegen en paden'. Het bevat interessant gedachtengoed en biedt belangrijke



Oversteek fietsers weg Gemert-Erp v.v. afslag Boerdonk

meerwaarde bij het ontwerpen van onze nieuwe fietsroutes. Immers, daarbij gaat het over direct, goed bereikbaar, zonder al te veel obstakels. En ook over beleving van natuur en groen, schaduw en contact van mens tot mens. En niet te vergeten, verkeers- en sociale veiligheid. Plus de mogelijkheid om langs de route zonder al te veel inbreuk op natuur en omgeving te verpozen en mensen te ontmoeten.

Over de Via Appia (oude Romeinse weg) van Gemert naar Bakel

De Oude Bakelse dijk

Onverhard, een zandpad, aanvankelijk bedoeld om, van A naar B, van Gemert via het buitengebied van De Mortel naar Bakel te gaan. De route steekt 2 beken over, een prehistorisch urnenveld, waterputten (bewoning!) en vindplaatsen met Romeinse munten. Belangrijk nieuws? Wellicht niet voor de hedendaagse fietser. Verderop ligt de verharde weg met een bloemenzaak, tankstation en een riant landhuis van een voormalig plasticverwerker. Daar fietsen scholieren,



werknemers en dagjesmensen over een slecht onderhouden tegelfietspad. Droogte en nattigheid. Klimaat doet zijn werk. Fietser en gemeente hebben het nakijken. Historie en eigentijds, slecht fietspadonderhoud komen hier dicht bij elkaar

De Pandelaar en Kokse Dijk

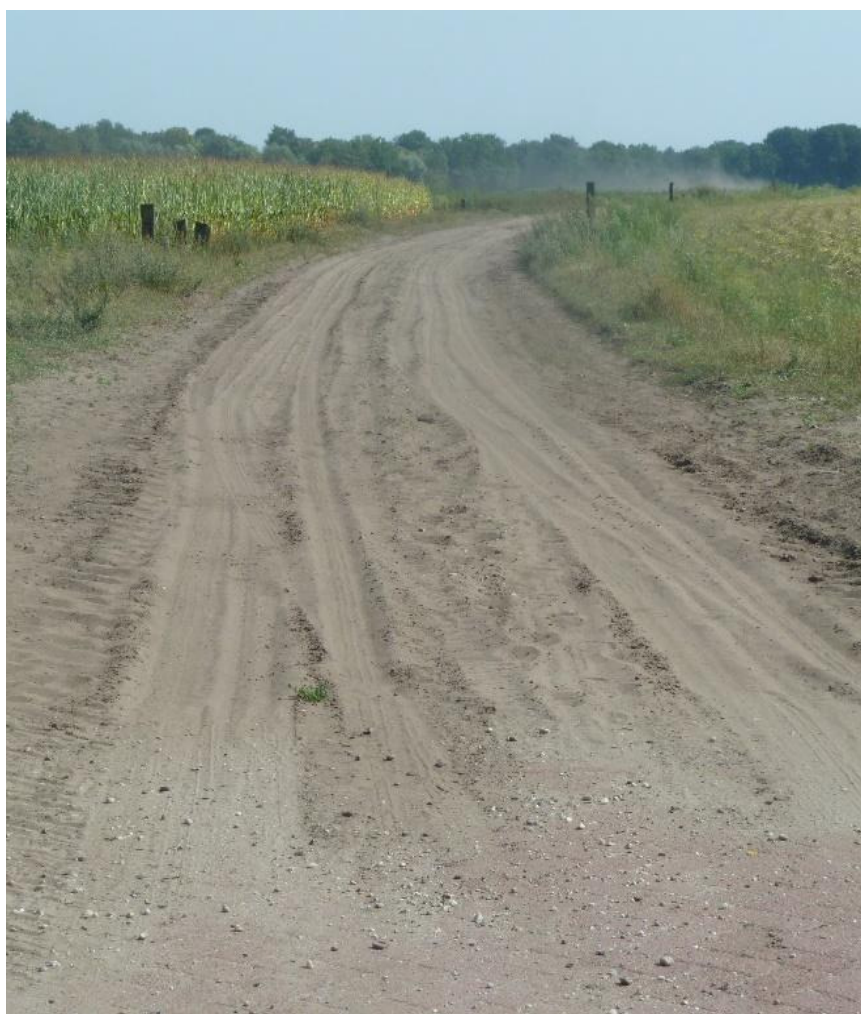
Wie in een vorige editie van de Regiodag erbij was in het

Boerenbondmuseum van Gemert, mocht ter plekke in een gevaarlijke S-bocht met de fiets de weg oversteken. Die S-bocht ligt daar niet zomaar, al is die bocht omwille van de verkeersveiligheid wat minder prominent aanwezig. Niettemin, ook de S-bocht heeft een historisch verleden. Waar we nu nog steeds mee te maken hebben. Citaat uit "Wegen komen en gaan" van Jan Timmers: "Bij oude, prehistorische route's wordt alleen afgeweken van een rechte weg als daar een dwingende reden voor is." Ter hoogte van het Boerenbondmuseum stroomde in het verleden de 'Molenbroekse loop', een beek die inmiddels verdwenen is. Oud en nieuw ontmoeten elkaar. Wat oud is moet oud blijven. Blijkbaar. Bij navraag bij medewerkers van het

museum om de verkeersveiligheid t.b.v. overstekende fietsers (auto en agrarisch verkeer) aldaar te verbeteren, volgt weinig reactie.

Verderop aan de 'Kokse dijk' richting Erp ligt eveneens een gevaarlijke fietsersoversteek. Een hellend, oplopend weggedeelte, hardrijdend verkeer, eveneens tractoren

en motorrijders zorgen voor overlast en weinig begrip alom voor overstekende fietsers en wandelaars. Onlangs reed een tractor over de benen van een jonge fietser. Een berichtje op 112, dat was het. Weginrichting aanpakken en verbeteren, Provincie en de gemeentes Gemert-Bakel en Meijerijstad zijn verantwoordelijk. Echter, diep verankerd historisch denken en eigentijdse verkeersproblematiek zijn nauw met elkaar verbonden. En staan veelal haaks op het effectief handelen.



Prehistorie, Oude Bakelse dijk, Gemert, ter hoogte van Boekent, halverwege Gemert-De Mortel.

De wegen in Gemert-Dorp

Veel wegen in Gemert-Dorp kenmerken een prehistorisch verleden. Vooral bedoeld voor het buitengebied, agrarisch, en om met de naburige dorpen verbonden te blijven. Zo constateert Jan Timmers.

Naar binnen gericht, kenmerkt onze gemeente een sterke commercialisering van het huidige verkeer. Bedoeld om snel en veel verkeer naar en van de commerciële ijkpunten te brengen. Uitvalswegen en parkeer routes mogen daarom 50km/u en 80 km/u zijn. 50 km/u zelfs binnen de bebouwde kom. Langzaam verkeer dient zich aan te passen. Binnenpaden zijn dikwijls voormalige 'kerkgangen', veilig voor wandelaars, rolstoelers. Toch verdwijnen deze binnenpaden door toedoen van 'inbreiding' van woningbouw in het

centrum. Niet vreemd dat een fietsvriendelijke visie op mobiliteit door de gemeenteraad wordt weggewuifd ten faveure van woningbouw, inclusief parkeerruimten.

De 'Komweg', een voorbeeld van middeleeuws denken, krijgt een bewoners- en verkeersvriendelijker structuur.

We zijn benieuwd.



Joseph van den Enden

Naar aanleiding van een eerdere toezegging zijn donderdagmiddag 24 juli regiobestuurslid Dick Verhaart, de Bergeijkse beleidsadviseur en ondergetekende op de fiets gestapt om aan den lijve te ondervinden wat er her en der nog schort aan het Bergeijkse fietsnetwerk.

De laatste jaren is het Bergeijkse fietsnetwerk sterk uitgebreid met nieuwe brede doorfietspaden naar andere dorpskernen en stedelijk gebied.

Neemt niet weg dat in eerdere gesprekken meermaals is aangegeven dat aandacht voor het oude fietsnetwerk, qua aanpassingen en achterstallig onderhoud, meer dan wenselijk is.

Al fietsend kon de betreffende ambtenaar zelf ervaren wat er zoal schortte of te verbeteren was.

Zo kan, door de kruisingen met fietspaden en onverharde landbouwwegen het fietspad aan weerszijde te voorzien van een ruime rammelstrook, grotendeels voorkomen worden dat door de, vaak zware, landbouwmachines zand en modder wordt achtergelaten op het fietspad. Met name in



combinatie met scherpe bochten levert dit het nodige slipgevaar op voor fietsers.

Met regelmatig onderhoud, zoals het opschonen van met name de zijkanten van de toch al (te) smalle geasfalteerde fietspaden is qua breedte zeker een winst te behalen van 20 tot 40 cm.

Halverwege, op de grens van Nederland en België, even halt gehouden om te kunnen genieten van een bijzonder lekker boerderij



schepijsje.

Richting eindpunt van de rondgang is er nog gewezen op het door wortelopdruk beschadigde fietspad tussen Luyksgestel en Bergeijk. Onlangs is een dergelijke beschadiging slechts op één plek keurig gerepareerd, terwijl op diverse andere plekken dit dan weer niet is gebeurd.

Onduidelijk is aan welke criteria beschadigingen door wortelopdruk dienen te voldoen alvorens ze voor herstel in aanmerking kunnen komen.

We kunnen terugkijken op een gezellige inspectieronde van ruim 25 kilometer, met dank aan de Bergeijkse ambtenaar die de moeite en de tijd genomen heeft om samen met ons een groot deel van het fietsnetwerk te inspecteren.

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, 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

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 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

Fietsersbond: www.fietsersbond.nl
Fietsersbond Noord-Brabant:
<https://noordbrabant.fietsersbond.nl>
Fietsersbond Fietsrouteplanner: www.routeplanner.fietsersbond.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@fietsersbond.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@fietsersbond.nl
eindhoven.fietsersbond.nl

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

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

Helmond
Wim Raaijmakers
0492-541622
helmond@fietsersbond.nl

Nuenen
Marten Sikkens
06-26832435
nuenen@fietsersbond.nl

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

Valkenswaard
Mark Somers
valkenswaard@fietsersbond.nl

Waalre
Michael Janssen
06-28893781
waalre@fietsersbond.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
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@fietsersbond.nl

INTERNETADRESSEN

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

Ventiel 198

Paaltjes op fietspaden... ook in Engeland kunnen ze er wat van!

Colofon

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

Ledenadministratie

(abonnementen, adreswijzigingen e.d.)
Fietsersbond, Nicolaas Beetstraat 2a,
3511 HE Utrecht
tel. 030-2918171
www.fietsersbond.nl/contact

Redactieadres

Bart Brouwers
ventielredactie@gmail.com

Redactie en vormgeving

Bart Brouwers, Jim Bullock

Fotografie

Bart Brouwers, Tilly van Bussel,
Joseph van den Enden, Hans Freriks, Paul Kloet,
René van de Laar, Hetty Otten, Marten Sikkens,
Dies van Soelen, Rob van Stratum, Niels Steeghs,
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 december 2025. Kopij graag vóór 1 november 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 december 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: 1370

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