

etiket

Regiodag met
een bijdrage van
Wim Daniëls

Denk aan de fiets bij lokale verkiezingen



**Kabels onder
fietsen**



**Fietslamp
met alarm**

Fietsen op recept: de beweging werd het medicijn



Fietzersbond

Ventiel 200

**Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant
maart 2026**

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

200 keer Ventiel - Van strijdkreet tot spiegel

Welkom in ons jubileumnummer. 200 keer Ventiel is vooral een ode aan al die vrijwilligers die zich sinds 1978 (en daarvoor!) hebben ingezet voor het welzijn van de fietser. Wie Ventiel doorbladert van nummer 1 tot nummer 199 (en dat heb ik gedaan!), leest niet alleen over fietspaden, kruispunten en stallingen. Je leest ook hoe een beweging leert spreken. De toon van Ventiel is in 48 jaar mee veranderd met de positie van de fiets – en met de rol van de Fietzersbond zelf. Van strijdkreet tot beleidskritiek, van scherpe analyse tot reflectie en verbinding.

Ventiel begint in 1978 met een duidelijke missie: zichtbaar zijn, gehoord worden, druk zetten. De toon is direct, soms rauw, en niet bang voor conflict. Dat blijkt al uit de manier waarop beleid wordt gefileerd: “Een fietsstrook is een witte stippellijn op het wegdek, waarop auto’s straffeloos kunnen parkeren.” Het is geen diplomatieke taal, maar ze werkt. Ventiel is hier een pamflet, een megafoon voor een groep die letterlijk geen ruimte krijgt.

Begin jaren ‘80 blijft de activistische toon, maar wordt de inhoud scherper. Niet alleen protest, maar ook eisen. Een vraag die in deze periode wordt gesteld, klinkt bijna profetisch: “Waar blijft dan het echte fietspadenplan?” Het is een simpele zin, maar hij zet de agenda voor decennia. Ventiel leert hier: herhalen is ook een strategie.

In de jaren daarna verschuift de toon. Minder leuzen, meer analyse. Ventiel fileert nota’s, benoemt systeemfouten en koppelt veiligheid aan inrichting: “Als de belangrijkste ongevalfactor in het hedendaagse verkeersbeeld wordt te hoge snelheid aangewezen...” We spreken nu de taal van beleidsmakers – zonder onze kritische scherpte te verliezen.

Wanneer de fiets terrein wint, zo na 2000, verandert ook Ventiel. De toon wordt journalistieker, soms ironisch, soms ongeduldig bij half werk: “Slecht ontwerp kan anarchistisch fietsgedrag aanmoedigen.” De fiets is geen underdog meer; Ventiel wordt waakhond van kwaliteit.

Na nummer 150 verschuift de aandacht naar nieuwe spanningen: e-bikes, snelheidsverschillen, drukte. De toon wordt reflectiever, maar blijft normatief: “De toon in het verkeer verhardt.” Hier spreekt geen actiegroep meer, maar een beweging met ervaring.

Misschien wel het meest opvallend is dat Ventiel vandaag niet alleen strijdt voor ruimte, maar ook voor samenhang: “Pas op voor tweedeling onder fietsers.”

Nummer 200 ligt verrassend dicht bij nummer 1. Maar waar Ventiel begon met strijd tegen de auto, richt het zich nu ook op verbinding binnen de groeiende fietsgemeenschap zelf.

Ventiel is nooit van toon gewisseld omdat het ‘moest’.

De toon veranderde omdat de werkelijkheid veranderde. En telkens weer wist het blad de juiste woorden te vinden om die werkelijkheid net een stukje vooruit te duwen. Dat is misschien wel de grootste constante in 200 nummers Ventiel.

Wie zelf alle 200 Ventielen nog eens wil lezen kan dat - op de website staat er een pdf van elke editie. In dit nummer staan we - los van de normale berichten - even stil bij wat er in die 200 nummers zoal is gebeurd. Geniet ervan!

Bart Brouwers

200 woorden uit Ventiel #1 die nog steeds actueel zijn

4

Mijn 200

5

Wim Raaijmakers

200 keer bijna-goed

6

(Veel) meer dan 200: van Den Haag naar Maastricht

7

Thea Koot

200 keer Ventiel: Nieuwe breuklijnen op het fietspad

8

Bart Brouwers

Naar meer fietsplezier

9

Peter van Emden

Van bakfiets tot beleidspartner

10

Bart Brouwers

Tweehonderdplussers

13

Niels Steeghs

Fietsen op recept

14

Niels Steeghs

Bestuursperikelen

16

Hans Freriks

Berichten uit Best

17

Hetty Otten

Nieuws uit Eindhoven

18

Dick Verhaart

Fontys-studenten ontwikkelen fietslamp met alarm

20

studio 040

Opzij voor de vooruitgang

21

Michael Janssen en Mark Somers

Berichten uit Gemert-Bakel

22

Dies van Soelen

Berichten uit Helmond

23

Paul Kloet

Berichten uit Veldhoven

24

Willem de Bruijn

Berichten uit Deurne

24

Michel Lintermans

Berichten uit Son en Breugel

25

Frank Meertens

Organisatie van de regio

27

Colofon

28

200 woorden uit Ventiel #1 die nog steeds actueel zijn



Een woordenlijst die per ongeluk een tijdlijn werd

Ventiel #1 (1978) staat vol woorden die verrassend weinig verouderd zijn. Niet omdat de wereld stilstond, maar omdat sommige vragen hardnekkig zijn. Hieronder geen volledige lijst van 200, maar 200 varianten op woorden die toen al de kern raakten – en dat nog steeds doen.

200 woorden die bleven

Wie Ventiel #1 uit april 1978 leest, ziet geen nostalgisch tijdsbeeld, maar een verrassend actueel vocabulaire. De woorden waarmee de Fietsersbond toen haar strijd, zorgen en ambities beschreef, zijn grotendeels dezelfde woorden die vandaag nog steeds het fietsdebat bepalen. Dat is geen teken van stilstand, maar van volharding.

In deze lijst staan **200 woorden** die in 1978 al in Ventiel rondzwierven – soms letterlijk, soms in de geest – en die anno 2026 nog steeds relevant zijn. Woorden over ruimte, veiligheid, macht, frustratie en hoop. Samen vormen ze geen woordenboek, maar een tijdlijn. Ze laten zien hoe de fiets zich ontwikkelde van randverschijnsel tot ruggengraat van de stad, terwijl de taal verrassend constant bleef.

Blader ze niet af. Lees ze als echo's. En vraag je af: welke woorden voegen we toe in Ventiel 300?

Strijd

Actie, demonstratie, protest, bezwaar, inspraak, handtekeningen, mobilisatie, weerstand, tegenmacht, agitatie, campagne, actievoerend, zichtbaar, luid, vasthoudend, onverzettelijk, principieel, kritisch, strijdbaar, collectief, solidair, activistisch, betrokken, vasthouden, volharding.

Woorden uit een tijd waarin de fiets zich nog moest bewijzen.

Ruimte

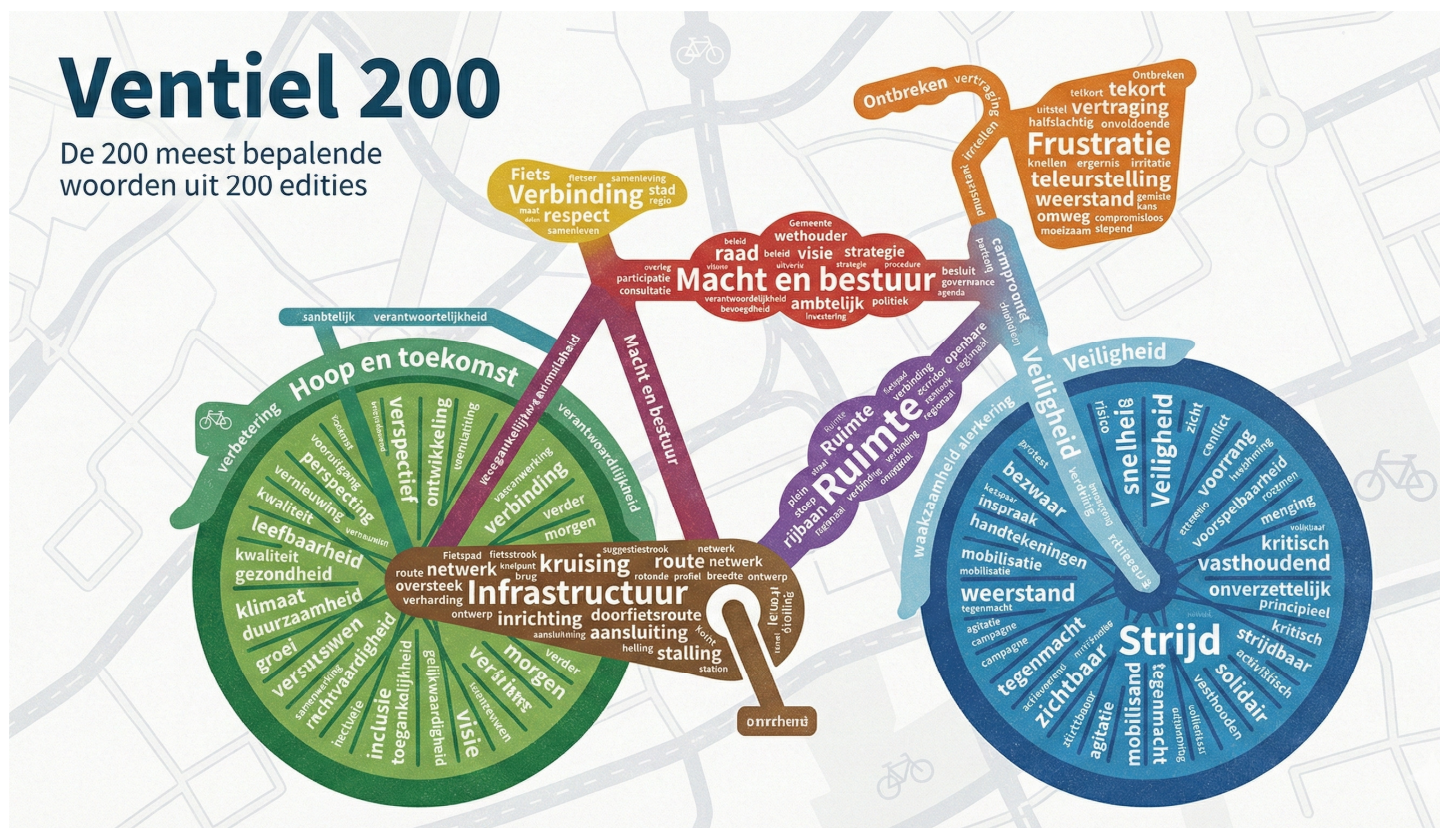
Ruimte, binnenstad, straat, plein, stoep, rijbaan, fietspad, verbinding, corridor, doorgang, netwerk, omgeving, schaal, plek, richting, as, knooppunt, centrum, rand, wijk, buurt, landschap, openbare, stedelijk, regionaal.

Woorden die 48 jaar later nog steeds in elk fietsdebat zitten.

Infrastructuur

Fietspad, fietsstrook, suggestiestrook, route, netwerk, knelpunt, kruising, rotonde, tunnel, brug, oversteek, verharding, belijning, profiel, breedte, ontwerp, inrichting, doorfietsroute, snelfietsroute, aansluiting, tracé, berm, plateau, drempel, bocht, helling, stalling, rek, station, onderhoud.

Ventiel #1 gebruikte ze al – vaak kritischer dan beleid durfde.





Veiligheid

Veiligheid, onveilig, risico, snelheid, zicht, conflict, voorrang, stoplicht, regel, handhaving, kwetsbaar, bescherming, scheiding, menging, gedrag, attentie, overzicht, duidelijkheid, voorspelbaarheid, remmen, afstand, verlichting, markering, attent, waakzaamheid, alertheid, voorzichtig, vertrouwen, rust, balans.

Veiligheid was nooit bijzaak, alleen soms slecht benoemd.

Macht en bestuur

Gemeente, wethouder, raad, beleid, nota, plan, visie, strategie, procedure, besluit, uitvoering, inspreken, overleg, participatie, consultatie, ambtelijk, politiek, verantwoordelijkheid, bevoegdheid, kader, norm, richtlijn, budget, investering, prioriteit, afweging, compromis, governance, proces, agenda.

Ventiel leerde deze woorden snel – en gebruikte ze effectief.

Frustratie

Ontbreken, tekort, vertraging, uitstel, halfslachtig, onvoldoende, belemmering, knellen, ergernis, irritatie, onbegrip, teleurstelling, weerstand, gemiste, kans, stagnatie, omweg, compromisloos, moeizaam, slepend.

Woorden die verklaren waarom Ventiel bleef bestaan.

Hoop en toekomst

Toekomst, verbetering, vooruitgang, perspectief, ontwikkeling, vernieuwing, kwaliteit, leefbaarheid, gezondheid, duurzaamheid, klimaat, beweging, groei, verandering, ambitie, visie, vertrouwen, samenwerking, verbinding, inclusie, toegankelijkheid, gelijkwaardigheid, aandacht, zorgvuldigheid, rechtvaardigheid, balans, harmonie, samen, verder, morgen.

Ze stonden er al in 1978. Soms klein. Soms aarzelend. Maar ze waren er.

Verbindend slot

Fiets, fietser, samenleving, stad, regio, mens, maat, respect, delen, samenleven.

Het meest actuele woord uit 1978

“Waar blijft...?”

Het is geen zelfstandig naamwoord, maar het is misschien wel het meest duurzame begrip uit Ventiel #1.

- Waar blijft het fietspadenplan?
- Waar blijft de ruimte?
- Waar blijft de veiligheid?

Na 200 nummers is het antwoord vaak: *hier en daar*
En daarom blijft Ventiel bestaan.

Mijn 200

- 200 kilo is het gewicht dat mijn pendax (fietskar) met dubbele as makkelijk kan dragen, alleen wat zwaarder trappen
- 200% minder medicatie als je jouw fiets als medicijn gebruikt
- 200 keer je auto laten staan voor de rit met je fiets
- 200 nieuw Mijn 200e leden per jaar erbij in onze afdeling
- hartslag 200 bij de 6e beklimming van Alped'Uzes
- 200 keer Rondje Eindhoven of Rondje Helmond
- 200 keer per jaar boodschappen doen met fietstassen

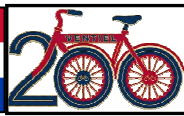
Wim Raaijmakers

(Advertentie)



Hut van Mie Pils
Leenderweg 1
5583 TC Waalre
040-2212892 www.mie-pils.nl





Een liefdevolle ode aan halfslachtige oplossingen.

Wie 200 nummers Ventiel doorbladert, ziet vooruitgang. Absoluut. Maar je ziet ook iets anders: *bijna-goed*. Bijna-goed is de natuurlijke vijand van de fietser. Niet ronduit slecht – dat is herkenbaar en dus aan te pakken. Maar *nét* niet goed genoeg. En precies *dát* is het type oplossing dat Ventiel al sinds 1978 fileert. Dit is geen klaagzang. Dit is een top-bijna-200 op basis van alle 199 edities van Ventiel.

Ventiel 1–25: Het fietspad dat er *bijna* is

- Het fietspad dat begint... na het kruispunt
- Het fietspad dat ophoudt “omdat het daar ingewikkeld werd”
- Het fietspad dat ineens stoep wordt
- Het fietspad dat officieel bestaat, maar praktisch niet
- Het fietspad dat te smal is “volgens de norm van toen”

Bijna-goed, want: *er ligt iets*.

26–50: De fietsstrook (in al zijn gedaanten)

- De witte stippellijn
- De rode stippellijn
- De suggestiestrook
- De suggestiestrook in een 30-km-zone
- De suggestiestrook waar auto's “even” stilstaan

Ventiel #1 zei het al in 1978: “Een fietsstrook is een witte stippellijn op het wegdek, waarop auto's straffeloos kunnen parkeren.”

Bijna-goed, al 48 jaar lang.

51–75: Het kruispunt dat logisch leek op papier

- De rotonde die veilig oogt

- De rotonde waar je moet gokken
- De rotonde met net te weinig zicht
- Het kruispunt waar fietsers ‘mee moeten mengen’
- Het kruispunt waar snelheid het echte probleem is

Bijna-goed, want: *de intentie was goed*.

76–100: Fietsparkeren, maar dan net niet

- De stalling waar niemand zijn fiets durft te zetten
- De stalling die altijd vol is
- De stalling die logisch leek, maar verkeerd ligt
- Het rek dat fietsen beschadigt
- Het systeem dat werkt, behalve voor gewone fietsen

Van de Markt in 1978 tot het fietsstation in 2025: fietsparkeren is een permanente bron van bijna-goed.

101–125: De maatregel die later beter zou worden

- “In de volgende fase”
- “Bij de herinrichting”
- “Als er budget is”
- “Na evaluatie”
- “We nemen het mee”

Bijna-goed, want: *het staat genoteerd*.

126–150: De 30-km-zone zonder tanden

- De zone zonder handhaving
- De zone zonder inrichting
- De zone waar iedereen 40 rijdt
- De zone waar fietsers alsnog moeten wijken
- De zone die vooral een bord is

Ventiel waarschuwde hier al voor in de jaren '80. Het probleem bleef hetzelfde, alleen de context veranderde.





Meer dan 200 (Door AI gegenereerde illustratie)

151–175: Menging (maar dan zonder afspraken)

- Menging van snel en langzaam
- Menging van jong en oud
- Menging van e-bike en kinderfiets
- Menging zonder sociale codes
- Menging zonder ruimte

Bijna-goed, want: *het klinkt inclusief.*

176–199: De oplossing die alles tegelijk wil zijn

- Veilig
- Snel
- Goedkoop
- Ruimtelijk efficiënt
- Politiek acceptabel

En daardoor uiteindelijk: net niet veilig genoeg.

200. Bijna-goed

De oplossing die niemand echt slecht vindt, maar waar niemand écht blij van wordt. Het goede nieuws: we zijn van “helemaal niet goed” naar “bijna-goed” gegaan. Het slechte nieuws: bijna is na 200 nummers nog steeds niet genoeg.

(Veel) meer dan 200: van Den Haag naar Maastricht.

Waarschijnlijk was ik 14. Met z'n vieren, 3 zusjes en een broer, zouden we dat wel fietsen op een dag, van Den Haag naar Maastricht. Pa en ma met de bagage met de trein, geen auto voor de deur. Wij op gewone fietsen zonder versnelling. Het was de uitdaging. We fietsten wel vaker naar onze vakantieadressen in Arnhem, Wageningen, Hilversum, Nijmegen... Dat was altijd woningruil met collega's van onze ouders in Nederland, die via de Katholieke Onderwijsbond hun huizen voor vakantieruil aanboden. Zij wilden naar zee, wij naar bosrijk gebied.

We vertrokken heel vroeg, het werd net licht, rond 5 uur? Ik weet nog dat we eerst op de verkeerde weg zaten, richting Leiden. Uiteraard alleen ANWB borden die ons de weg wezen. Was het rond koffietijd, dat we Breda passeerden, of later? Mijn jongere broertje was op een gegeven moment alleen verder gefietst. De meiden gingen hem te langzaam. Wat we ons allemaal nog goed herinneren, was het onweer net na Eindhoven. Daar gingen we via België naar Limburg en een hevig onweer met héél dreigende lichten was ons aan het inhalen. We hebben gefietst voor wat we waard waren om het vóór te blijven en dat lukte grotendeels. We hebben maar een beetje gespetter gehad.

Rond 20.00 uur bereikten we Maastricht, ons vakantiehuis aan de Wilhelminabrug, na **225 km**. Blij en uitgelaten dat we het gehaald hadden. Maar onderweg ook geen twijfel óf we het zouden halen. Natuurlijk... de gedachte een trein te pakken in Eindhoven was niet écht aan de orde geweest. Bleven over wat moeie benen en een gevoelig zitvlak een paar dagen lang. En een verhaal om door te vertellen aan wie het horen wil.

De jongste twee van ons gezin (nu 75 en 73) fietsen nog steeds héle afstanden, met tentje achterop de fiets, van Nederland naar Italië, en verder door. Ikzelf fiets nog steeds graag, maar minder lange afstanden. Het fietsersblad rondbrengen is zo'n fietsrondje...

Thea Koot

200 keer Ventiel: Nieuwe breuklijnen op het fietspad

Bart Brouwers



E-bike, fatbike, generaties en de nieuwe opdracht voor de fietser

Wie vandaag over een fietspad in Zuid-Oost Brabant rijdt, ziet iets wat in 1978 ondenkbaar was: snelheid. Niet incidenteel, maar structureel. Waar de fiets decennialang een relatief homogeen vervoermiddel was, is zij in korte tijd veranderd in een verzamelaar voor zeer verschillende gebruikers, voertuigen en tempo's. Dat succes heeft een keerzijde. De nieuwe breuklijnen op het fietspad lopen niet langer alleen tussen auto en fiets, maar tussen fietsers onderling.

De opkomst van de e-bike markeert daarin een fundamentele omslag. Wat begon als hulpmiddel voor ouderen, groeide uit tot hét dominante woon-werkvoertuig. De gemiddelde snelheid op fietspaden nam toe, net als de actieradius. Dat is winst voor bereikbaarheid en gezondheid, maar het verandert ook het karakter van de openbare ruimte. Fietspaden werden ontworpen voor snelheden van 15 tot 20 km/u; nu is 25 km/u de norm en daarboven geen uitzondering meer.

Daarmee is de snelheidsmix een nieuw beleidsvraagstuk geworden. In recente Ventiel-nummers klinkt dat steeds duidelijker door. Niet alleen vanuit veiligheidsoverwegingen, maar ook vanuit beleving. Oudere fietsers, ouders met kinderen en recreatieve fietsers ervaren druk en stress op paden die ooit rustig waren. Tegelijk voelen snelle e-bikers zich opgehouden door "sloome fietsers". De (e-)fiets is mainstream geworden – en daarmee ook onderwerp van irritatie.

De fatbike heeft deze spanning verder aangescherpt. Niet vanwege het voertuig op zich, maar vanwege wat hij symboliseert: snelheid, uitstraling en soms een lossere omgang met regels. In Ventiel #199 wordt expliciet gewaarschuwd voor verharding van het debat en voor stereotypering. Dat is terecht. Want wie de fatbike uitsluitend als probleem neerzet, mist het grotere verhaal: technologie verandert gedrag, en gedrag vraagt om nieuwe sociale afspraken. Die sociale component is misschien wel de grootste verschuiving van de afgelopen jaren. Waar de Fietzersbond zich decennialang vooral richtte op infrastructuur – meer ruimte, betere paden, veiligere kruisingen – komt daar nu een tweede opdracht bij: het

organiseren van samenleven op het fietspad. Dat gaat over hoffelijkheid, over snelheid aanpassen, over oog hebben voor kwetsbare gebruikers. En ja, ook over handhaving. Handhaving is lange tijd een ongemakkelijk onderwerp geweest binnen de fietsbeweging. Fietsers zagen zichzelf – we zien het al in de allereerste Ventiel in 1978! – vooral als slachtoffer van auto-verkeer en falend beleid. Maar in een wereld waarin fietsers zelf de dominante verkeersdeelnemer zijn, verandert dat perspectief. Ventiel laat die worsteling zien. Enerzijds is er begrip voor het gevoel van vrijheid dat fietsen geeft. Anderzijds groeit het besef dat vrijheid zonder afspraken leidt tot onveiligheid – en uiteindelijk tot verlies van draagvlak.

Technologie speelt in deze nieuwe fase een dubbele rol. Aan de ene kant versnelt zij de problemen: krachtigere motoren, grotere accu's, hogere snelheden. Aan de andere kant biedt zij ook oplossingen. Denk aan slimme verkeerslichten, snelheidsremmende inrichting, betere data over gebruik en ongevallen, en digitale meldsystemen waarmee fietsers knelpunten kunnen doorgeven. De fiets is niet langer low-tech; zij maakt deel uit van een intelligent mobiliteitssysteem.

Dat vraagt ook iets van de Fietzersbond. Niet alleen pleiten voor meer asfalt of bredere paden, maar meedenken over differentiatie: waar is snelheid logisch, waar niet? Wanneer mengen werkt, en wanneer scheiden noodzakelijk is? En hoe voorkom je dat technologische vooruitgang leidt tot sociale tweedeling – tussen jong en oud, snel en langzaam, sportief en functioneel?

De grootste uitdaging van de komende jaren zit dan ook niet alleen in beton en belijning, maar in normen en cultuur. Wat is gepast gedrag op een druk fietspad? Hoe spreken we elkaar aan zonder escalatie? En hoe zorgen we dat nieuwe fietsers zich onderdeel voelen van een gedeelde ruimte, in plaats van concurrenten?

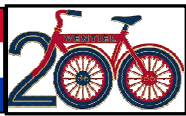
Ventiel heeft in 200 nummers laten zien dat de fiets steeds opnieuw moet worden uitgevonden in relatie tot haar omgeving. De huidige breuklijnen zijn geen teken van falen, maar van succes. Juist daarom is nu een volgende stap nodig: van infrastructuur alleen, naar infrastructuur én sociale codes. De fiets heeft gewonnen. Nu moet ze leren samenleven.



heel veel fietsers

Naar meer fietsplezier door een fundamenteel beter fietsbeleid

Peter van Emden



Wat is er fijner om in de open lucht met relatief weinig moeite je te verplaatsen?

Fietsplezier gaat hand in hand met fietsveiligheid en een gezonde leefomgeving
Maar het fietsplezier staat echter flink onder druk met name door:

- het sterk groeiende verkeer, de maximum snelheid wordt veelal structureel genegeerd,
 - gebrekkige handhaving en achterblijvende fietsvoorzieningen
 - het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers neemt sterk toe
- Op de Fietsstraat Loostraat in Eindhoven moet je oppassen dat je niet van je sokken wordt gereden door een haastige automobilist die de Fietsstraat als sluiproute gebruikt en dat draagt zeker niet bij tot fietsplezier! Wat kan er gedaan worden om dit te verbeteren?

Belemmeringen voor het fietsplezier en de mogelijke verbeteringen

Een paar "simpele" maatregelen kunnen het fietsplezier sterk vergroten zoals o.a.:



1 Vanwege het sterk toenemende verkeer:
meer thuiswerken, delen en carpooling, gebruik van OV en taxi, auto weg, fietsen.

2 Vanwege steeds hogere snelheden: effectieve drempels en 30 km/u wegen, meer handhaving, rustig rijgedrag promoten, monitoring en in de toekomst

3 Vanwege onveilige inrichting van de weg:

- meer vrij liggende fietspaden bv bij de Europalaan en bij 60 km/u wegen, zoals de Urkhovenseweg (vanaf het kanaal)
- smalle fietspaden verbreden, bijvoorbeeld bij het Dommelfietspad
- minder tweerichting fietspaden maken of breder maken vanwege naast elkaar fietsen, inhalen en bakfietsen
- meer fietsstroken met een *getrokken lijn*. waarop auto's niet over mogen rijden en niet mogen parkeren
- meer fietsstroken met fietssymbool erop, waarop auto's niet mogen parkeren of stil staan
- minder fietsstroken zonder fietssymbool, waarop auto's wel mogen rijden en parkeren (fietsuggestiestrook genoemd): deze stroken zijn onveilig: auto's die erop parkeren dwingen fietsers naar het midden van de weg.
- voldoende brede fietsstroken (minimasal 1,5m), bij de driesprong Collse Watermolen zijn 3 breedtes ca 60, 80 en 150 cm.
- fietsstroken zoveel mogelijk vervangen door vrijliggende fietspaden
- zo mogelijk meer eenrichtingsverkeer om ruimte te maken voor veilige fietsvoorzieningen.

1 Vanwege het sterk toenemende verkeer:

meer thuiswerken, delen en carpooling, gebruik van OV en taxi, auto weg, fietsen.

2 Vanwege steeds hogere snelheden: effectieve drempels en 30 km/u wegen, meer handhaving, rustig rijgedrag promoten, monitoring en in de toekomst



Een groene en mooi ingerichte leefomgeving helpt het fietsplezier

Goed voorbeeld hiervan is de opgeknapte Hofstraat in Eindhoven. Voorstel: per auto een extra boom te plaatsen ter compensatie van de nadelige effecten van auto's zoals luchtverontreiniging en invloed op het straatbeeld.

Er zijn naar schatting ruim 100.000 auto's in Eindhoven dwz 100.000 bomen plan! Dit werkt tevens gunstig op de temperatuur in de stad, CO2 opname en opname van regenwater en vogels zijn er ook blij mee.

Fietsen is milieuvriendelijk: als fietser gebruik je alleen de energie die je via voedsel binnenkrijgt en deze energie is uiteindelijk afkomstig van de zon, net zoals fossiele energie dat vele miljoenen jaren geleden opgeslagen zonne-energie bevat! Deze gigantische hoeveelheid opgeslagen fossiele energie wordt in een relatief hele korte periode "opgestookt" met ca 100 miljoen vaten olie per dag (!) en alleen al hierdoor geeft dit een bijdrage tot de temperatuurstijging op aarde.

Naar een fundamenteel beter fietsbeleid

Meer fietsplezier ontstaat door veiliger verkeer, betere fiets voorzieningen en rustiger rijgedrag.

Ambtenaren doen hun uiterste best om het te verbeteren maar kunnen ook geen ijzer met handen breken en treedt er vertraging op wegens o.a. gebrek aan menskracht, bevoegdheid en budget: *dit is een politieke keuze!*

De fietsburgemeester van Eindhoven heeft mede daarom een paar jaar geleden de handdoek in de ring gelegd.

Meer openstaan, luisteren en meer onderzoek (laten) doen bij de fietsende weggebruikers naar de beleving en knelpunten is zeer gewenst. De Buiten Beter App kan hierbij zeker ook helpen. Maar het is geen eenvoudige opgave voor "autostad" Eindhoven, mede gezien de stormachtige ontwikkelingen in Brainport. Juist daarom heeft een fundamenteel beter fietsbeleid grote prioriteit voor de veiligheid, gezondheid en leefbaarheid van de stad Eindhoven en haar inwoners. Dit is een omvangrijke en



verantwoordelijke taak voor het gemeentebestuur van Eindhoven en maakt ook deel uit van de wettelijke zorgplicht. Uiteraard zullen de verkeersdeelnemers zelf ook hun aandeel moeten leveren door verantwoord rijgedrag en dat is een lastige!

Hopelijk helpt de 1 miljard euro die beschikbaar is voor mobiliteit van het "Beethoven" project om veel meer middelen beschikbaar te stellen voor een fundamenteel beter fietsbeleid en een optimale fiets infrastructuur.



Van bakfiets tot beleidspartner

Bart Brouwers



48 jaar Ventiel en de emancipatie van de fietser in Zuid-Oost Brabant (1978–2026)

Toen in april 1978 het eerste nummer van Ventiel verscheen, was fietsen in Eindhoven geen vanzelfsprekendheid. Het was iets wat je deed ondanks de stad, niet dankzij haar. De toon van dat allereerste blad is direct en onomwonden. De Eindhovense afdeling van de toenmalige ENWB telde “een actieve kern van ongeveer 15 mensen”, terwijl de rest van de ruim 400 leden vooral via krant of radio iets van zich liet horen. Ventiel moest dat veranderen: “Zó kan iedereen beter op de hoogte blijven en misschien worden verschillende mensen daardoor enthousiast om ook actief mee te gaan doen.”

Dat zinnetje vat de startpositie goed samen. Ventiel begon niet als gezellig clubblad, maar als instrument van emancipatie. De fiets had geen vanzelfsprekende plek in het stedelijk denken; die plek moest worden bevochten.

De jaren van de strijd (1978–begin jaren '80)

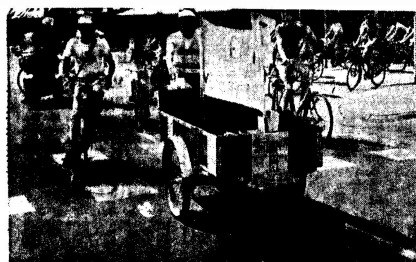
In de eerste nummers overheerst actie. Demonstratieve fietstochten door de stad, handtekeningenacties, protesten tegen parkeermaatregelen en zelfs directe ingrepen in de openbare ruimte. Toen de gemeente de fietsenstalling op de Markt wilde opheffen, beperkte de bond zich niet tot protest: “Om dit protest kracht bij te zetten hebben we zelfs de toen nog bestaande stalling met 100 plaatsen uitgebreid, door zelf fietsenrekken neer te zetten.”

De kern van de kritiek is in deze jaren al opvallend scherp geformuleerd. Niet alleen dat fietsers in het nauw komen, maar waarom. Een sleutelpassage uit Ventiel I gaat over fietsstroken: “Een fietsstrook is een witte stippellijn op het wegdek, waarop auto's straffeloos kunnen parkeren. Dit geeft uiteraard problemen voor de fietser.”

Daarmee is een thema benoemd dat bijna een halve eeuw later nog steeds actueel is: schijnveiligheid.

Ook het ontbreken van samenhang wordt al vroeg geadresseerd. Bij de presentatie van de gemeentelijke nota ‘Waarheen met de fiets?’ stelt de bond droogjes vast dat dit geen echt plan is: “Volgens onze mening was het geen sluitend net van fietsroutes die werkelijk vanuit het oogpunt van de fietser ontworpen waren.” En dan volgt de vraag die als rode draad door tientallen jaargangen zou kunnen dienen: “Waar blijft dan het echte fietspadenplan?”

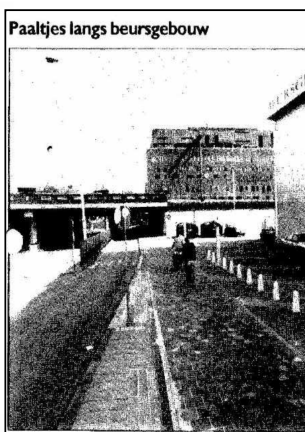
De rol van de Fietzersbond in deze fase is helder: tegenmacht. Actie voeren, agenderen, blokkeren, afdwingen. Maar al in deze vroege jaren is zichtbaar dat actie nooit het einddoel is. Achter de demonstraties zit dossierkennis, lezing van gemeentelijke nota's, overleg met juristen en zelfs rechters.



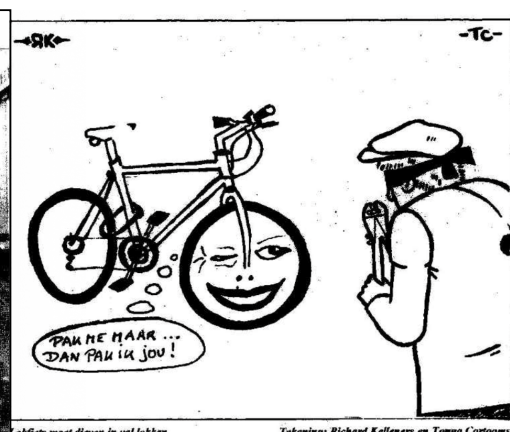
Zaterdag heeft de Eindhovense Fietzersbond een demonstratieve fietstocht door Eindhoven gehouden om kracht bij te zetten aan de nota over verkeerslichten, die aan de Eindhovense gemeenteraad is aangeboden. Verkeerslichten worden door de meeste fietsers alleen maar ervaren als stoplichten, en vooral drukknoppen vormen een doorn in het fietsroutenplan, zo blijkt uit de nota.

**PROTEST
TOCHT**

E.D. 12 JUNI 82



Paaltjes langs beursgebouw



Lokfiets moet dieven in val lokken

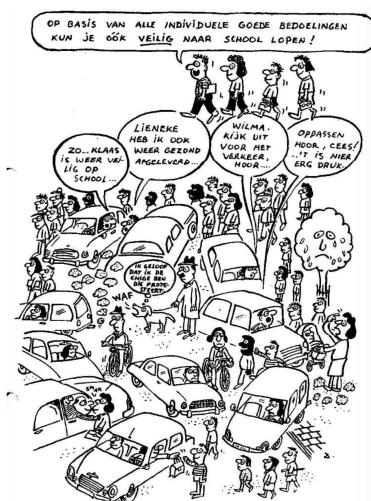
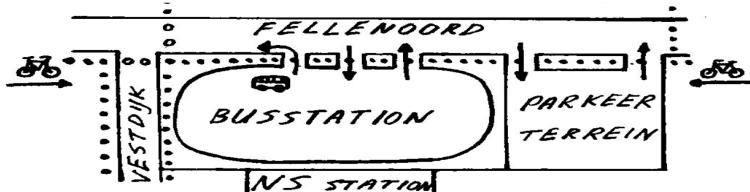
Tekening: Richard Kellens en Tonga Cortooms



FOTO'S GEVRAAGD

Op de voorpagina van de meest recente Ventielen zag je aandoenlijke plaatjes van milieuvriendelijk verkeer in het buitenland. Als jij ook mooie foto's hebt met dat thema,

binnen- of buitenlands, stuur ze dan op. De mooiste foto's plaatsen we te zijner tijd op de voorpagina. Tonga Cortooms, W. Hollemanplein 64, 5616 JX Eindhoven, 522473.





Van actie naar analyse (begin jaren '80–midden jaren '80)

Met de Ventielen tussen #20 (1982) en #30 (1983) wordt zichtbaar dat de bond een volgende stap zet. Het blad verandert van pamflet in documentatie. In #30 verschijnt het jaarverslag, maar ook de aankondiging van de knelpunten-encyclopedie “(F)iets aan de hand”: een systematische inventarisatie van alles wat fietsers onderweg tegenkomen, van onmogelijke oversteken tot onfietsbare tunneltjes. Dat is meer dan een actiemiddel; het is een kennisinstrument. De stad wordt in kaart gebracht vanuit het perspectief van de fietser, en dat perspectief wordt overdraagbaar gemaakt naar beleidsmakers. In het jaarverslag klinkt al de lange adem die de bond zal kenmerken: dossiers die teruggaan tot 1976, gesprekken die jaren duren, plannen die keer op keer terugkeren op de agenda.

Ventiel #40 (1984) markeert een tweede kantelpunt. Hier wordt verkeersveiligheid expliciet benaderd als beleidsthema. De bond analyseert de gemeentelijke Nota Verkeersveiligheid en benoemt snelheid als cruciale factor: “Als de belangrijkste ongevalfactor in het hedendaagse verkeersbeeld wordt te hoge snelheid aangewezen.”

Opvallend is hoe modern de analyse klinkt. Er wordt gepleit voor kleinschalige maatregelen, experimenten en – vooruitlopend op latere decennia – voor 30-km-zones.

De toon verandert mee. Minder strijdlustig in vorm, maar inhoudelijk niet minder kritisch. De bond ontwikkelt zich hier tot waakhond én kennisleverancier.



Professionaliteit en lange adem (jaren '90–2000)

In de jaren negentig groeit de schaal. Ventiel #60 (1990) laat zien hoe de bond zich uitbreidt naar omliggende gemeenten; onderafdelingen ontstaan, regionale routes komen in beeld. De fiets is niet langer alleen een binnenstedelijk vraagstuk, maar een regionaal mobiliteitsmiddel. Het blad wordt ook organisatorischer. Ledenwerving, structuur, overleg met raadsleden en ambtenaren krijgen een vaste plek. De rol van Ventiel verschuift naar die van voortgangsrapport: dit loopt, dat stagneert, hier boeken we vooruitgang, daar niet.



De fiets wint – en dat verandert alles (2010–2020)

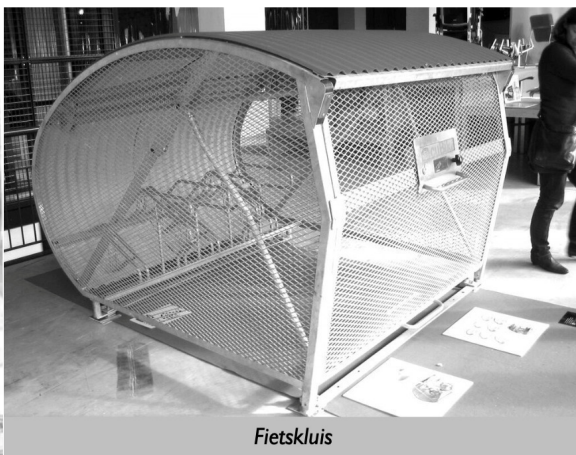
Met Ventiel #140 (2010) is duidelijk dat de fiets een andere positie heeft gekregen. Het gaat niet meer over of er ruimte komt, maar hoe die ruimte wordt ingericht. Snelfietsroutes, rotonde-ontwerp, stallingssystemen en aanbestedingen zijn terugkerende onderwerpen. De toon is journalistieker, soms scherp: slechte ontwerpen worden fileerbaar besproken, inclusief kritiek op verspilling en half werk.

De bond zit nu structureel aan tafel. Tegelijk blijft de waarschuwing klinken dat te late betrokkenheid leidt tot problemen. Het pleidooi is helder: betrek de fietser aan de voorkant.

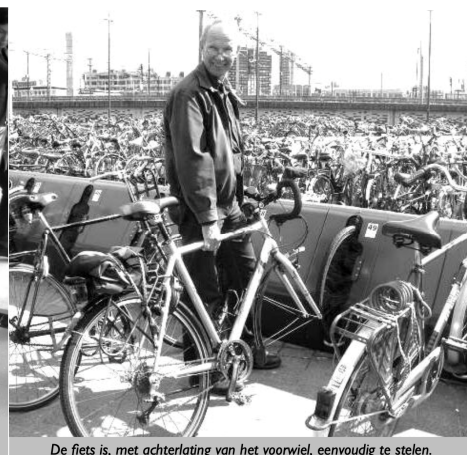
In deze periode verschijnen ook nieuwe thema's. Technologie sluipt het blad binnen – niet als gadget, maar als systeemvraagstuk.

Fietsparkeren wordt een dossier over gebruiksvriendelijkheid, sociale veiligheid en beheer. Gedrag komt nadrukkelijker in beeld: slecht ontwerp lokt slecht gedrag uit.

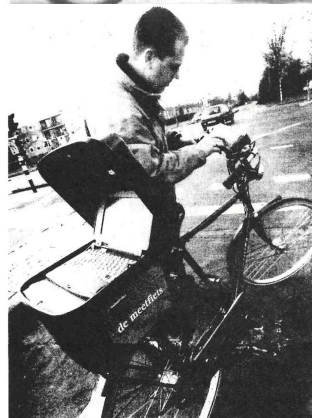
Die lange adem wordt een identiteit. In Ventiel #150 (2013) wordt expliciet teruggeblikt op dossiers die al decennia spelen. Over één locatie staat er: “In 1990 al aangekaart... in 1993 langs knelpunten gereden... in 1995 nog niets... na een ongeluk kwam het weer op tafel.” Het blad fungeert daarmee steeds meer als collectief geheugen van het fietsbeleid in de regio.



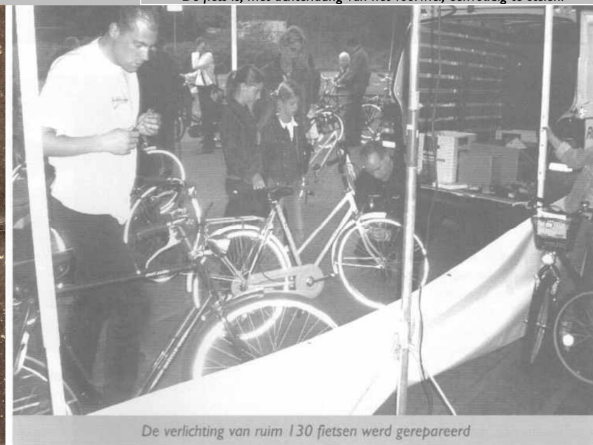
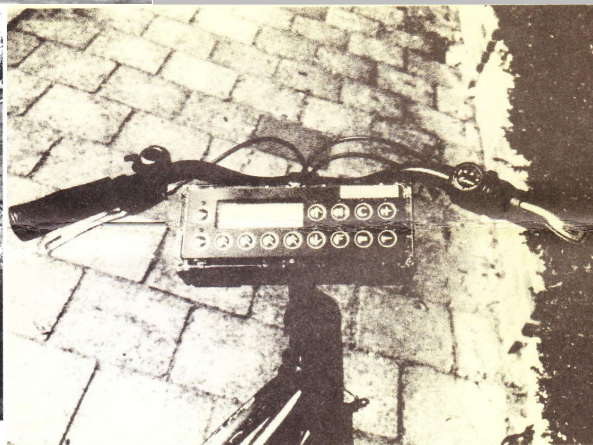
Fietskluis



De fiets is, met achterlating van het voorwiel, eenvoudig te stelen.



Meten met de meetfiets



De verlichting van ruim 130 fietsen werd gerepareerd

Nieuwe breuklijnen (2020–2026)

De meest recente nummers laten zien dat succes nieuwe spanningen creëert. Het debat verschuift naar snelheidsverschillen, e-bikes, fatbikes en de vraag hoe verschillende gebruikersgroepen samen veilig ruimte delen. De toon wordt reflectiever. In #199 klinkt een waarschuwing tegen polarisatie en verharding van het debat: de fiets is mainstream geworden, maar daarmee ook onderwerp van frictie. Participatie krijgt in deze jaren een andere vorm. Bezwaarprocedures leiden soms tot constructief overleg en aanpassing van plannen. De bond is hier duidelijk partner in het proces, zonder haar kritische autonomie te verliezen. Klimaat en CO₂-reductie worden explicieter benoemd, maar opvallend genoeg nooit als los argument: ze zijn verweven met veiligheid, leefbaarheid en bereikbaarheid





Wat is er veranderd – en wat niet?

Tussen 1978 en 2026 is vrijwel alles veranderd. De schaal (van straat naar regio), de instrumenten (van handtekeningen naar data en ontwerpstandaarden), de positie van de fiets (van randverschijnsel naar ruggengraat van mobiliteit). De Fietzersbond ontwikkelde zich van actiegroep tot onmisbare gesprekspartner.

Maar wie Ventiel door de jaren heen leest, herkent ook veel. De strijd om ruimte is er nog steeds. Het wantrouwen tegen schijnoplossingen evenzeer. De frustratie over half werk klinkt in 1978 bij fietsstroken net zo scherp als in 2025 bij suggestiestroken of te smalle mengprofielen.

En misschien wel het meest constant: de overtuiging dat de stad beter wordt als je haar ontwerpt vanuit de fietser. Die overtuiging klinkt in 1978 nog als activisme, in 1984 als beleidskritiek, en in 2026 als vanzelfsprekendheid. Maar zonder Ventiel was ze dat nooit geworden.



Ventiel als tijdmachine

Ventiel 200 markeert geen eindpunt. Het blad laat zien hoe verandering in de stad zelden spectaculair is, maar vooral het resultaat van volhouden, documenteren en blijven terugkomen op dezelfde vragen. In die zin is Ventiel zelf misschien wel het meest onderschatte infrastructuurproject van Zuid-Oost Brabant: een dunne, periodieke publicatie die al 48 jaar lang ruimte maakt voor de fiets. En daarmee, indirect, voor de stad.

Tweehonderdplussers

Kilometers maken is verslavend. Zeker als je regelmatig op de racefiets actief bent. En dus is tweehonderd kilometer een mooi doel, als je eenmaal gewend bent aan ritten van honderd kilometer en meer. Die kaap van de tweehonderd slechte ik tot nu toe twee keer:

Elfstedentocht: als een fietstocht in de maand juni in de krant aangeduid wordt als de Hel van 2022, dan weet je genoeg. Het regent de godganse dag pijpenstelen, de wind langs het IJsselmeer staat vol tegen. Maar als je de Elfstedentocht fietst hoort een beetje ontbering er misschien ook wel gewoon bij. Door weer en wind zetten we door en na ruim 230 kilometer halen we drijfmat, als verzopen katers, de finish in Bolsward, verlangend naar een warme douche.

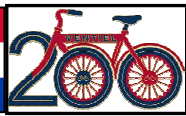
Climate Classic: omdat het na 230 kilometer altijd nog gekker kan, fiets ik in 2024 de Climate Classic, in mijn geval de route van De Bilt helemaal naar Groningen, langs de nullijn van het Nieuw Amsterdams Peil, in een tocht die in het teken staat van aandacht voor klimaatverandering. De fiets kan daar een mooie rol in spelen. Langs het Veluwemeer, richting Zwolle, via Drenthe en Friesland helemaal naar Groningen. Een mooie symbolische tocht, waarbij je ook ziet hoe divers het landschap is.

En nu? Natuurlijk gaan de gedachten weer over volgende doelen. Nog iets verder, nog iets groter, nog een tandje gekker? Maar hoe dan ook weer in het thema van de strijd tegen de elementen. Met de kop in de wind, de gedachten op standje oneindig weer sportieve doelen in het vooruitzicht. Want de (niet zo) eenzame fietser is sterker dan menigeneen denkt.

Niels Steeghs

Fietsen op recept - groene golven en rode lopers

Niels Steeghs



Onderstaand essay is mijn inzending voor de wedstrijd van de Fietsersbond en Tour de Force, met als thema Fietsen in 2035, geschreven vanuit het perspectief van een huisarts in de Brainport-regio.

Het mooiste compliment dat ik als huisarts kan krijgen? Er lag laatst een kaartje op deurmat van een meneer die ik geholpen had zijn gezondheid te verbeteren door hem weer aan het fietsen te krijgen. Hij gaf aan dat hij zoveel meer lucht had, zich fitter en energiever voelde en veel meer sociale contacten heeft. En dat het fietsen verslavend werkt. Dat is het. Je voelt de wind, je ruikt de seizoenen, hoort de levendigheid en diversiteit van de regio en komt op verrassende plekken. Het is een manier van reizen die je verbindt met je omgeving en jezelf. De fiets is geen capsule, maar een brug tussen mens en wereld.

Hier in Zuidoost-Brabant brachten vernuft en verbeelding ons stappen vooruit. Nu ik even een moment van reflectie heb na de spreekuren van vandaag beseft ik ineens dat mijn opa zijn oren niet zou geloven als ik hem dit kon vertellen. Vanochtend schreef ik nog eens een cliënt een rijwiel voor, met daarbij een aantal suggesties voor rustgevende, gevarieerde routes richting de natuur. Op woensdagochtenden heb ik lucht in mijn agenda, dan fiets ik zelf liefst mijn rondje en ontmoet ik een aantal cliënten op een bankje aan de rand van de stad, vlakbij de stadsboerderij. Gewoon om gezellig bij te praten, maar ook om te zien hoe het met ze gaat en om meteen verse lokale groenten in te slaan. Natuurlijk schrijf ik ook nog wel medicatie voor, maar veel vaker richt ik me als huisarts nu op de duurzame aanpak, door daadwerkelijk grandoorzaken aan te pakken. Want vergis je niet, leefstijl en leefomgeving bleken maar al te vaak mede debet aan fysieke en mentale klachten.

Wanneer de omslag kwam? Het moet rond het jaar 2025 zijn geweest. De kentering kwam, het besef daalde in. Misschien ook doordat een stad als Parijs ons inhaalde met een fikse verbetering van de openbare ruimte en de luchtkwaliteit, mede met dank aan Nederlands erfgoed: de fiets. En onder druk van het succes en de bevolkingsgroei van de regio. Is de openbare ruimte voor de mens of voor de machine? Hoe kunnen we elkaar weer écht zien, ontmoeten? Het was het symbolische startschot voor het herontwerpen van onze relatie met de buitenruimte, met ons eigen lijf en daaraan gekoppeld onze leefstijl. En bovendien het omarmen van de fiets als wapen tegen allerlei uitwassen van onze samenleving. Klimaatverandering, ruimtegebrek, veiligheid, inclusiviteit, maatschappelijke participatie en mentale en fysieke gezondheid.

Nieuwe normaal

Onthaasten werd het nieuwe normaal, in plaats van de illusie steeds maar snelheidswinst te moeten boeken. Nabijheid speelt daarin ook een rol. Is het onderweg zijn niet juist essentieel onderdeel van het

fietsen? Het hoeft niet altijd sneller. Sterker nog, pak juist eens de kracht van het vertragen in een wereld die toch al snel genoeg is. Wie op fysieke kracht reist, met ondersteuning waar dat nodig is, reist bewuster, leeft geruster.

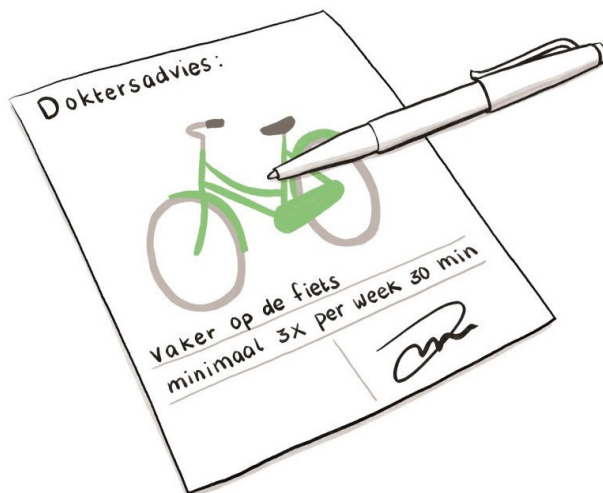
En eerlijk is eerlijk, ik kan dit voorschrijven, maar als de omgeving dit niet ondersteunt is het vechten tegen de bierkaai. Daarom ben ik zo blij dat de kracht van preventie eindelijk echt onderkend werd. De afgelopen tien jaar is de Brainport-regio onder invloed van het succes van de tech-industrie enorm gegroeid. Daarbij is het nadenken over preventie en gezondheid gemeengoed geworden. Niet omdat dit wettelijk moet, juist omdat het aantoonbaar meerwaarde biedt. En ik ben blij dat ik daarin ook de stem heb kunnen vertegenwoordigen van de mensen die ik spreek in mijn praktijk. Petje af daarin voor de lokale politiek, want ook zij staken hun nek uit om over hun eigen schaduw heen te regeren en zich écht te richten op de lange termijn. Een stad die

leefbaar en veilig is, die gezond is, waar mensen naar elkaar omkijken, waar ontmoeting centraal staat en we steeds in beweging zijn. Een goede fietsinfrastructuur is daarbij integraal onderdeel geworden. Kom kijken en je zal zien dat de vanzelfsprekendheid van de auto is gekanteld. We gingen ontblikken. Die trend was al in gang gezet, maar de gemeente beseftte dat als er een kans was om ruimte te creëren in een stad waar inbreiding aan de orde van de dag was, die kans zeker lag in het verminderen van parkeerplaatsen.

Een simpele rekensom: een autoparkeerplaats beslaat 12 tot 15 vierkante meter. De gemiddelde auto stond 95% van de tijd stil. De potentie van autodelen was enorm. Met de herbestemming van parkeerplekken won de stad aan ruimte voor spelen, ontmoeten, groen, fietsparkeren, picknickbankjes in de straat of andere doeleinden. Door te investeren in optimale fietsinfrastructuur, autodelen en het vergroenen van de openbare ruimte is de hoeveelheid auto's in alleen Eindhoven al bijna gehalveerd. Van 120.000 in 2025 naar 68.000 nu. Dat betekent bijna 100 voetbalvelden aan ruimtewinst voor andere doeleinden.

De gezondste regio

Streefden we vroeger naar de groene golf voor auto's, het besef kwam dat als we een écht frisgroene golf wilden creëren we dit moesten doen voor de fiets en de voetganger. Ook mijn eigen dochter zei het treffend destijds, dat ze zo graag veilig en zelf naar school wilde kunnen fietsen. Daaraan schaaften we. We gingen omfietsen, omdenken, een proces waarbij social designers hun meerwaarde lieten zien. Dat niet alleen, want juist ook de toonaangevende werkgevers in de Brainport versterkten deze beweging. Zij zagen de wegen én de aderen dichtslibben, wilden een fijne omgeving voor iedereen en trokken enthousiast mee aan





kop van het peloton, met in hun kielzog tal van andere organisaties. Ze hielpen mee te investeren in infrastructuur en denkkracht. 'Ga toch fietsen' werd het devies, waar maar kon. Parallel nam de verkeersveiligheid enorm toe, net zoals de luchtkwaliteit in de stad. Het aantal fietsongevallen daalde met 60% sinds 2025. En luchtvervuiling, de onzichtbare sluipmoordenaar? Die kelderde met 45%. Dat zie ik ook duidelijk terug in verminderde long- en luchtwegklachten. Daarbij steeg het cijfer voor welbevinden en kwaliteit van leven naar een ruime 8.

Je weet pas hoe gewoon dingen zijn geworden als je foto's ziet van hoe het vroeger was. Veel drukke asfaltstroken van toen vormen de fietsaders van nu. Voor de fietser ligt er bijna overal een pracht van een rode loper. Paden met een overkapping van bomen, biodiverse bermen die ook als waterberging én als hittedield dienen. Mens en natuur in harmonie. Veel minder verkeersgeluid dan vroeger. Je hoort zacht zovende fietsbanden in plaats van motorgeronk. Door de enorme groei van deze regio moesten we keuzes maken. De urgentie was er, net zoals de denkkracht. Brainport nam het voortouw om naast de slimste ook de gezondste regio te worden. Met de mens centraal, niet de machine. Al bleek een geschikt apparaat voor de omslag al in bijna elk tuinschuurtje te staan: onze trouwe tweewieler.

Ontzorgde zorg

Gezondheid speelt zich niet alleen meer af binnen de muren van zorginstellingen. Het begint op straat: op het fietspad, in het park, bij de school, op onze straten. Samen met de gemeenten bracht de GGD als verbinder en strategische partner kennis in over leefstijl, bewegen, mentale gezondheid, luchtkwaliteit, gezond opgroeien en sociale veiligheid en koppelde die aan de openbare ruimte van onze gemeenten. Veel partners kozen hun wiel. Ook zorgverzekeraars haakten op de beweging aan en hielpen actief in het voorschrijven van fietsen. Een mooi voorbeeld hier is de fietsgezondheidsindex: een

meetinstrument dat als verlengstuk van de interactieve gezondheidskaart inzicht geeft in hoe fietsvriendelijk een wijk is. Denk aan veilige routes (dag en nacht), rustplekken, groenvoorzieningen en sociale ontmoetingsplekken. Maar ook in de combinatie met ruimtelijke ontwikkelingen en grotere mobiliteitsvraagstukken. Een speciaal ontwikkeld voorspelmodel geeft inzicht in toekomstige opbrengst van investeringen in doorfietsroutes, parken, ontmoetingsplekken. Nu is er een veel scherper beeld van de baten van preventie op de langere termijn. Uit die cijfers blijkt dat elke euro die we investeren in fietsinfrastructuur en gezonde leefomgeving een rendement oplevert van 3 tot 5 euro, door betere gezondheid, hogere levenskwaliteit en minder druk op de zorg. Dat klinkt heel economisch en datagericht, maar ik zie het gezicht: mensen leven hier merkbaar langer en gelukkiger in goede gezondheid.

Het Brainportmodel werd leidend bij het ontwerpen en herinrichten van wijken. Als huisartsen werken we daar actief mee samen, om steeds verder te verbeteren. Beschikbare datadashboards over gezondheid geven ons daarbij in combinatie met onze dagelijkse contacten in de praktijk goud in handen. Het geeft een beeld van trends en effecten, duidt ons gevoel. Een brede inwonersdelegatie denkt actief mee. Het is geweldig te zien dat deze aanpak gekopieerd wordt. Zo waait er hier in de steden en dorpen binnen de Brainport-regio een nieuwe wind. Ademen we frisse lucht, zijn we gezonder en bewegen we meer dan ooit. Ontzorgen we de zorg. En blijven we onze leefomgeving innoveren. Techniek, Dutch design én simpelweg mensenwerk. De aloude kracht van samenwerking hier, gestoken in een nieuw jasje. Als huisarts sta ik midden in de samenleving en de omgeving. De fiets was het recept. De beweging werd het medicijn. En de toekomst? Die trappen we samen tegemoet.



Financiën Zuidoost-Brabant

Net als vorig jaar geven we jullie graag inzicht in de financiën van onze afdeling Zuidoost-Brabant.

Rol landelijk bureau

Voor we overgaan tot de cijfertjes, eerst een toelichting op de verantwoordelijkheden rondom de financiën. De afdeling Zuidoost-Brabant heeft geen eigen bankrekening. Alle betalingen lopen via het landelijk bureau van de Fietzersbond. De controle op de financiën wordt ook door het landelijk bureau (steekproefsgewijs) uitgevoerd.

Resultaten 2025

Onze inkomsten in 2025 zijn tweeledig. Het belangrijkste deel is een bijdrage voor het aantal Fietzersbondleden in onze regio. Deze bijdrage krijgen we van het landelijk bureau, en wordt de afdracht genoemd. Daarnaast krijgen we inkomsten uit advertenties in Ventiel. Het totaal aan inkomsten in 2025 bedraagt €7.878.

Van onze inkomsten gaat in 2025 44% naar ons mooie kwartaalblad Ventiel. Een tweede belangrijke post (34%) zijn de kosten die we als regiobestuur uitgeven. Hiervan gaat het grootste deel naar de regiodag. Daarnaast organiseren we twee keer per jaar een borrel voor onze actieve vrijwilligers.

Tenslotte gaat in 2025 21% naar onze onderafdelingen die actief zijn in de gemeentes in Zuidoost-Brabant. Zij besteden dit aan ledenbijeenkomsten, een digitaal abonnement op het ED om de verkeerskundige ontwikkelingen te kunnen volgen en bijeenkomsten om de onderlinge band tussen de actieve vrijwilligers te verstevigen. Verder ondersteunen we lokale acties zoals Fietszwerm040.

In 2025 hebben we ongeveer €100 overgehouden. Dit bedrag gaat terug naar het landelijk bureau. Wij mogen dat bedrag niet voor een volgend jaar gebruiken.

Begroting 2026

In 2026 begroten we ongeveer dezelfde bedragen als in 2025.

Heb je vragen, neem dan contact op met de penningmeester, Frank Meertens (zie de contactgegevens achterin het Ventiel).

Frank Meertens
Penningmeester

INKOMSTEN		
Jaarlijkse afdracht vanuit Landelijk Bureau	€ 7.045	
Advertenties Ventiel	€ 833	
Totaal	€ 7.878	
UITGAVEN		
Kosten Ventiel	€ 3.447	44%
Kosten regio	€ 2.660	34%
Kosten onderafdelingen	€ 1.667	21%
Totaal	€ 7.774	

De geschiedenis van de Jacques de Jonge Trofee

Traditiegetrouw wordt op de jaarlijkse Regiodag de Jacques de Jonge Trofee uitgereikt aan een vrijwilliger die op een of andere manier iets bijzonders heeft gedaan voor het fietsen en de Fietzersbond. Daarmee wordt hij of zij even in het zonnetje gezet en krijgt degene de waardering voor het verrichte werk.

Maar hoe is die traditie ontstaan en wie was Jacques de Jonge?

Het begon allemaal op 27 mei 1994. Behoorlijk lang geleden dus. Op die datum nam de toenmalige voorzitter van de enfb (zo heette de Fietzersbond toen) afscheid. Bij dat afscheid ontving hij een dertiendelige trofee. De delen stelden gestileerde fietszadels voor. De trofee, die in de verte wel iets weg had van een taart, werd vervaardigd door de Amsterdamse glaskunstenaar Vincent van Ginneke. De eerste "taartpunt" was voor de scheidende voorzitter zelf en daarna "trakteerde" hij twaalf andere mensen of organisaties die zich in de afgelopen jaren op een bijzondere manier hadden ingezet voor fietsers. Eén van de gelukkigen was "onze" Jacques de Jonge uit Nederwetten.

Jacques de Jonge is in de jaren negentig de grondlegger geweest van de afdeling Zuidoost-Brabant. Jarenlang was hij in zijn schaarse vrije tijd een onvermoeibare ambassadeur voor de Fietzersbond. Na zijn pensionering waren zijn activiteiten voor de Fietzersbond bijna fulltime geworden. Als het ergens in Brabant over de fiets ging was Jacques erbij: Vervoersregio, kaderondersteuning, voorlichting, actie, ledenwerving, en zo meer. Ook heeft hij zich sterk gemaakt om als belangenbehartiger van de fietsers aanwezig te zijn bij het toenmalige Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. Eén van zijn kwaliteiten was "het aanklaarten van vergeten problemen", zoals de verkeersveiligheid voor fietsers buiten de steden, in kleine kernen en op plattelandswegen.

Hij vond dat niet hij alleen de trofee verdiende, omdat niet alleen hij de Fietzersbond in Zuidoost-Brabant vertegenwoordigde, maar dat al onze vrijwilligers in de regio dat deden en daarom een trofee verdienden. En zo ontstond het idee om van de "taartpunt" een wisseltrofee te maken. Sinds 1994 is de trofee 27 keer uitgereikt. Een paar genomineerden waren te bescheiden om hem te aanvaarden en ook zijn er een paar jaar geen Regiodagen gehouden zoals tijdens de corona crisis. Afgelopen jaar was Dory Melis de terechte ontvanger van de trofee. (Zie de foto in nummer 198). De gelukkige ontvanger voor 2026 wordt bekendgemaakt op de aanstaande Regiodag.

Hans Freriks
Secretaris



Jacques de Jonge Trofee

Schrijf je NU in!!

Regiodag 2026

met een bijdrage van Wim Daniëls

Op zaterdag 18 april 2026 is het weer zover: dan organiseert het bestuur van de Fietzersbond Zuidoost-Brabant de jaarlijkse Regiodag. Dit jaar zijn we te gast bij de afdeling Helmond.

Alle Fietzersbond leden uit Zuidoost-Brabant zijn van harte uitgenodigd op

18 april 2026

Aanvang 10:00 uur

in

Wijkhuis Westwijzer

Cortenbachstraat 70

Helmond (West)

De afdeling Helmond is druk bezig met de invulling van het programma. Het belooft weer een leuke dag te worden. Na de lunch hebben we een interessante gast: Wim Daniëls zal een bijdrage leveren aan onze dag! In ieder geval komen de successen van het afgelopen jaar in de verschillende gemeentes van onze regio aan bod en is er veel ruimte om je ervaringen te delen en bij te kletsen. Na de bijdrage van Wim Daniëls maken we een fietstocht langs voor fietsers interessante punten in Helmond, waarna we afsluiten met een gezellige borrel.

Na inschrijving ontvang je nadere informatie over het programma.

Reserveer de datum in je agenda en schrijf je nu in!

AANMELDEN:

Liefst via email: zuidoostbrabant@fietzersbond.nl, of eventueel telefonisch bij Hans Freriks 06-44502653, onder vermelding van het aantal personen, of je wel of niet aan de lunch wilt deelnemen en eventuele dieetwensen of allergieën. Er zijn voor de deelnemers geen kosten verbonden aan deze dag.

Fietsen en natuurherstel: een ijzersterke combinatie

Hetty Otten

In het verleden zijn er veel campagnes geweest om verkeersdeelnemers te dwingen tot bepaald gedrag: richting aangeven, verlichting, kennis van de voorrangsregels (geef de automobilisten de kost die nog steeds denken dat fietsers van rechts geen voorrang hebben), wel of niet een fietshelm dragen. Het onderwerp fietsverlichting begint gelukkig heel langzaam minder belangrijk te worden door de opkomst van elektrische fietsen en lampjes die niet meer met achterlijke draadjes werken. Dit keer eens een campagne die niet dwingt, maar vriendelijk vraagt.

Inmiddels, met dank aan de vergrijzing, staat recreatief fietsen volop in de belangstelling. Een aantal gemeenten rondom het Groene

Woud (natuurgebied ten noorden van Eindhoven) willen dit voorjaar een actie opzetten om bloemzaden uit te delen aan hun inwoners om de biodiversiteit rondom het Groene Woud wat op te krikken. Zakjes met inheemse zaden zijn samengesteld om in de eigen tuin en omgeving uit te strooien. De bedoeling is dat verenigingen die zakjes met zaad op 28 maart uitdelen, waarbij ze meteen reclame mogen maken voor hun eigen club. De Fietzersbond Best heeft zich daarvoor opgegeven en hoopt hiermee nieuwe leden te werven, want ook hier heeft de vergrijzing toegeslagen. Dat is dus voor natuur en fiets win-win! Wellicht kunnen ook andere onderafdelingen in combinatie met gemeente of natuurorganisaties een dergelijke actie opzetten.



Behoud de tunnel bij het Kastelenplein!

Terwijl onder de Ring voor veel geld een fietstunnel wordt aangelegd, dreigt op dezelfde route een fietstunnel te worden vervangen door een gelijkvloerse kruising omdat een tunnel sociaal onveilig zou zijn. Ook even verderop langs het HOV-traject wordt een sociaal minder veilige situatie gecreëerd zonder dat fietsers daar enig voordeel bij hebben. Klinkt tegenstrijdig en dat is het ook. Kennelijk wegen andere belangen zwaarder.

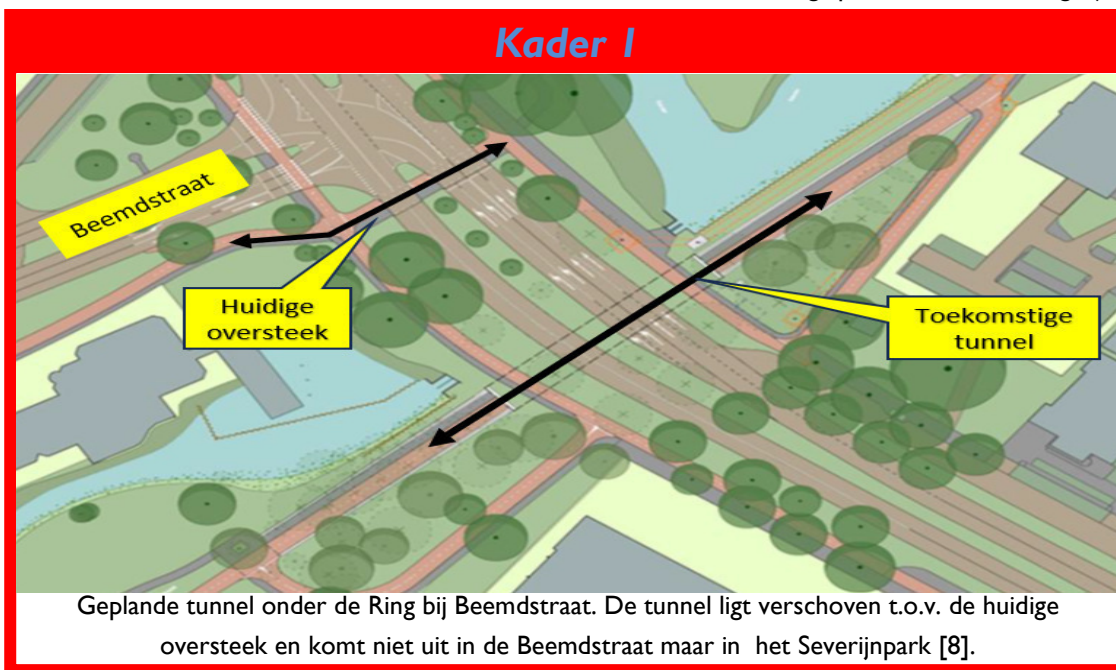
Drie (!) jaar geleden schreef Peter Plantinga een artikel met dezelfde titel (Ventiel 188, maart 2023, p 10). Sinds die tijd is er veel gebeurd en, tegelijkertijd, eigenlijk helemaal niets. Voor een uitgebreide beschrijving van nut en noodzaak verwijs ik graag naar het artikel van Peter. Kort samengevat: Deze tunnel is een belangrijke verbinding tussen de wijken Genderbeemd en Hanevoet, o.a. voor basisschoolleerlingen die in de ene wijk wonen en in de ander wijk naar school gaan, maar ook voor forenzen vanuit Eindhoven naar ASML. Deze laatste functie zal door de geplande aanleg van een fietstunnel onder de Ring ter hoogte van de Beemdstraat alleen maar belangrijker worden, zie kaders 1 en 2.

- Het team Kastelenplein komt nu met een variant waarin de ongelijkvloerse kruising met de Meerveldhovenseweg (ten zuiden van het plein) behouden blijft maar de ongelijkvloerse kruising met de Karel de Grotelaan (aan de noordkant, toekomstige busbaan) verdwijnt. Hiervoor wordt sociale veiligheid als formele reden opgevoerd, aannemelijker is echter dat projectontwikkelaars de ruimte willen gebruiken. Tijdens de behandeling in de raad is uitdrukkelijk toegezegd ook ongelijkvloerse varianten te onderzoeken, we hebben hier echter nooit iets van teruggezien.

Na drie jaar is er dus nog steeds geen formeel besluit, maar wordt er wel toegewerkt naar voldongen feiten. Uiteindelijk dreigt dat fietsers moeten wijken voor stedenbouwkundige ontwikkelingen.

Zo'n kruising met de busbaan is eigenlijk een soort spoorwegovergang, met in dit geval meer dan 30 'treinen' per uur [4, 5]. (in de toelichting bij het omgevingsplan HOV4 [3] staat juist: "...met deels vrijliggende busbanen, **ongelijkvloerse kruisingen voor voetgangers en fietsverkeer, een veilige en snelle oost-west fietsverbinding**..."). Een extra gelijkvloerse kruising i.p.v. de bestaande ongelijkvloerse lijkt hier absoluut niet

op zijn plaats. In het aansluitende traject in Veldhoven worden uitsluitend ongelijkvloerse kruisingen toegepast, zowel dwars op als parallel aan de HOV-lijn [6]. Nog even over de sociale veiligheid, die door de gemeente nogal selectief wordt ingezet. Sociale veiligheid is een, deels subjectief, gegeven, dat tegen **iedere** fietstunnel gebruikt kan worden. Dit gaat echter voorbij aan het comfort en (verkeers) veiligheid die ongelijkvloerse kruisingen bieden. Sociale veiligheid mag niet als argument gebruikt worden om



Het idee om de tunnel op te heffen ontstond in het kader van de 'Gebiedsontwikkeling Kastelenplein', een bouwproject onder verantwoordelijkheid van de wethouder voor Wonen en Wijken (M. Verhees) [1]. Naar onze mening behoren beslissingen over doorgaande fietsroutes tot het terrein van de afdeling mobiliteit (wethouder R. Strijk). Deze club is bezig met de ontwikkeling van HOV4 (Station-MMC/ASML via Kastelenplein) [2]. Voor beide projecten zijn er langdurige participatieprocessen gaande.

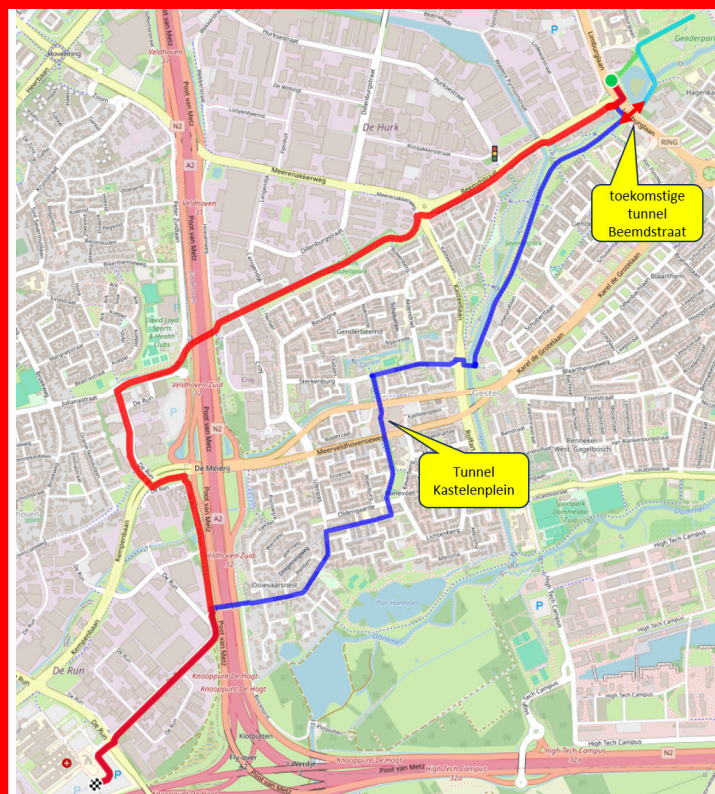
- Bij alle ontwerpen voor HOV4, inclusief het omgevingsplan dat nu ter inzage ligt [3], blijft de tunnel ongemoeid. Uit contacten met het HOV4-team blijkt echter dat zij uiteindelijk de plannen van het projectteam Kastelenplein zullen volgen.

fietstunnels niet aan te leggen c.q. op te heffen. Wel moet er in alle gevallen gezorgd worden voor een alternatief voor degenen die de tunnel niet willen of kunnen gebruiken, denk hierbij ook aan rolstoelen en rollators.

- Juist bij het Kastelenplein komen er, o.a. bij de bushalte, voldoende gelijkvloerse oversteken voor tunnelmijders.
- Bij de eerder genoemde tunnel bij de Beemdstraat wordt, volgens in oktober verspreide buurtinformatie [7], de gelijkvloerse kruising juist opgeheven. (Wij horen binnen de gemeente ook andere geluiden, maar het voortbestaan van het gelijkvloerse alternatief is hier verre van zeker).
- Bij de kruising van de Meerveldhovenseweg met de A2/N2 gebruiken fietsers nu het viaduct. Bij de aanleg van HOV4

EINDHOVEN

Kader 2



Vergelijking van fietsroutes tussen kruising Beemdstraat/Ring (in toekomst ongelijkvloers) en de Run (ASML zuidoostelijke poort)

- De route via tunnel Kastelenplein (blauw) is korter en is vrij van verkeerslichten tot aan de Onze Lieve Vrouwendijk.
- Deze route ontlast de zeer drukke en te smalle route via Nelson Mandelapark en Cranendonck
- Bij aanleg van de fietstunnel onder de Ring wordt het verschil in lengte en gemak tussen beide routes nog groter. De tunnel is in zuidelijke richting verschoven t.o.v. de huidige oversteek, om terug op de rode route te komen is een rare slinger nodig.
 - Punt van aandacht is de kruising met de Kasteellaan. De autorijbaan is daar nu te breed, maar kan makkelijk teruggebracht worden naar 2x1 rijstrook.

wordt de ruimte onder het viaduct gebruikt voor meer rijstroken voor gemotoriseerd verkeer en wordt voor fietsers een 'gelijkvloerse tunnel' aangelegd naast het viaduct [3, bijlage 1]. Een lange, smalle tunnel waarin geen doorzicht is door slingers in de fietspaden aan beide uiteinden. Minder stank en lawaai, maar zeker niet sociaal veiliger – het alternatief is ver omrijden. En de bestaande kruisingen met de op- en afritten blijven gewoon! Maak dan liever een volledig ongelijkvloerse kruising, zoals in Veldhoven ook bij alle kruispunten langs de Kempenbaan/HOV4 gaat gebeuren. [6]

Referenties

- [1] <https://www.openeindhoven.nl/projecten/gestel/gro-ots-gestel/fijn-kastelenplein?origin=/projecten>
- [2] <https://www.openeindhoven.nl/projecten/gestel/gro-ots-gestel/hov4-eindhoven-centrum-veldhoven-de-run>
- [3] https://www.ruimtelijkeplannen.nl/web-roo/transform/NL.IMRO.0772.024HOV4Eindhoven-0201/pt_NL.IMRO.0772.024HOV4Eindhoven-0201.xml#NL.IMRO.PT.s478
- [4] Notitie Fietsersbond, Dick Verhaart, 9 juli 2025. Op basis van de toen geldende dienstregeling 33 bussen in het drukste uur.
- [5] Bijlage 17 bij TAM-Omgevingsplan [3], tabel 8 (p9) : 32 bussen/uur in de spits
- [6] <https://www.veldhoven.nl/projecten/hov4#voorlopig-ontwerp>, zie ook Ventiel 199, december 2025, p. 10
- [7] <https://www.eindhoven.nl/sites/default/files/2025-12/Wijkinfo%20augustus%202025.pdf>
- [8] <https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/stadsdelen/stadsdeel-gestel/aanleg-fiets-en-voetgangerstunnel-limburglaan>

Lokale verkiezingen

Op 18 maart a.s. zijn de gemeenteraadsverkiezingen, en ten tijde van het schrijven van deze tekst (eind januari) beginnen de eerste programma's van de Eindhovense politieke partijen binnen te komen. Op onze webpagina (<https://eindhoven.fietsersbond.nl/2026/01/26/wat-zeggen-de-verkiezingsprogrammas-voor-eindhoven-2026-over-de-fiets/>) zullen wij de verschillende partijprogramma's gaan beoordelen op alle aspecten die de mobiliteit in het algemeen en de fiets in het bijzonder betreffen. Ook zullen we de komende raadsperiode gaan bekijken welke van deze punten ook daadwerkelijk opvolging hebben gekregen, want waar het eenvoudig is om in een programma iets te beloven zonder al te veel budgettaire beperkingen is de realisering vele malen lastiger.

We weten echter dat fietsbeleid een langere tijd betreft dan een raadsperiode, en onze ambitie reikt dan ook verder dan de komende vier jaar. Het Masterplan Mobiliteit 2050 is de stip op de horizon waarnaar we de komende jaren stappen moeten gaan zetten. We dienen, samen met de andere betrokken partijen, op basis van dit Masterplan een ambitie voor 2030 neer te zetten en dit te vertalen in haalbare en enthousiasmerende doelen. Op de verschillende partijprogramma's hebben we weinig inbreng gehad, maar we hopen onze expertise wel in te kunnen brengen bij de totstandkoming van het coalitieakkoord dat de partijen na de verkiezingen zullen gaan opstellen. Ook hiervan zullen wij met enige regelmaat verslag uitbrengen, dus: houd onze website in de gaten!

Fontys-studenten ontwikkelen fietslamp met alarm

(Studio 040)

Vijf studenten van Fontys Hogeschool Eindhoven hebben een fietslamp ontwikkeld met als doel om fietsende vrouwen meer veiligheid te bieden. Het product, Alampje, combineert een normaal fietslampje met een krachtig alarm dat met één simpele handeling geactiveerd wordt.

Het groepje studenten Jelmer van Eijk, Bram de Haas, Kienna Kooiman, Finnan Nevelsteen en Sem Linssen volgen de minor Ondernemerschap en krijgt vanuit daar de opdracht om een bedrijf op te richten. Hoewel de groep op een na volledig uit mannen bestaat, waren zij het al snel eens over de richting die zij op wilden.

Onveilig gevoel op straat

Van Eijk vertelt: "Via Kienna hoorden we hoe vaak zij zich onveilig voelt wanneer ze 's nachts naar huis fietst. Wat zij beschreef, herkenden wij allemaal, niet uit eigen ervaring, maar uit verhalen die vriendinnen met ons delen." Dit in combinatie met recente incidenten, waaronder de dood van de zeventienjarige Lisa uit Abcoude, maakten voor de studenten nog duidelijker hoe urgent het probleem is. Dit werd de aanleiding om zelf een oplossing te ontwikkelen. Al snel ontstond het idee om



een fietslamp en een alarm met elkaar te combineren. "Alampje is afneembaar en werkt met een zogenoemd pinsysteem", vertelt Van Eijk. Wanneer de pin uit het lampje getrokken wordt, gaat er een alarm af en begint het fietslampje te knipperen. Er is volgens Van Eijk heel bewust voor een pinsysteem gekozen. "Als je gespannen bent, is een knopje indrukken niet altijd haalbaar," legt hij uit. "Bovendien kan een dader het alarm op deze manier niet zomaar uitschakelen."

130 decibel

Het product bevindt zich nog in de ontwikkelfase en is nog niet op de markt. Samen met iemand van de Technische Universiteit Eindhoven worden testmodellen ontwikkeld. Ieder model wordt zorgvuldig getest door vriendinnen van de studenten. Ze testen het lampje in verschillende situaties, zowel in het licht als in het donker.

Tijdens deze tests werd gekeken of omstanders reageren wanneer het alarm afgaat. "Dat gebeurde ook daadwerkelijk", zegt van Eijk. Het Alampje produceert 130 decibel, wat te vergelijken is met een ambulancesirene van dichtbij. Maar wanneer er geen omstanders dicht in de buurt zijn, moet het alarm eveneens effect hebben.

Ook daar dachten de studenten over na. "Een alarm trekt niet alleen aandacht van omstanders, uit onderzoek blijkt dat daders worden afgeschrikt door harde alarmen", aldus Van Eijk.

Veiligheid voorop

Naast het alarmsysteem beschikt Alampje over een extra fel licht. "Veel plekken zijn 's avonds slecht belicht, wat ook een onveilig gevoel geeft. Een felle lamp was daarom essentieel", vertelt Van Eijk. Het lampje is oplaadbaar via USB-C en krijgt een batterij-indicator,

zodat gebruikers niet onverwacht met een leeg lampje op pad gaan.

Hoewel het product is ontstaan vanuit een schoolopdracht, willen de studenten Alampje ook na hun minor verder doorontwikkelen. Haast hebben ze niet, ze nemen bewust de tijd voor verdere ontwikkeling. "Veiligheid staat voorop. We willen geen product uitbrengen voordat we zeker weten dat het betrouwbaar is en goed werkt."



Opzij voor de vooruitgang: kabels onder fietsen

Michael Janssen en Mark Somers

Een van de mooiste fietspaden van de regio, de oude spoorbaan tussen Valkenswaard en Waalre, gaat een vol jaar dicht. Er moeten nieuwe, dikkere elektriciteitskabels komen en de route van het pad is daar blijkbaar uitermate geschikt voor. Ook de voortuitgang kent zijn dilemma's. Hieronder bijdragen van onze afdelingen in Waalre (bijdrage 1) en Valkenswaard (bijdrage 2) over dit hete hangijzer.

De energietransitie komt dichtbij

Het stroomnet in Nederland raakt steeds voller ten gevolge van het opwekken van duurzame energie met onder andere zonnepanelen. Daarnaast verbruiken we steeds meer stroom door elektrisch rijden, warmtepompen en elektrisch koken. De vraag naar stroom wordt steeds groter, groter zelfs dan het energienet nu aankan. Dit heeft gevolgen in geheel Nederland maar ook bij vele gemeentes in provincie Brabant: er is overal netverzwaring nodig. Nu zijn de gemeenten Waalre en Valkenswaard hiervoor aan de beurt. Er worden nieuwe stroomkabels gelegd van Waalre naar Valkenswaard. Dit gaat helaas onvermijdelijk over het zeer essentiële woon/werk fietspad De oude Spoorbaan. De afsluiting en werkzaamheden zijn op 23 januari van start gegaan en duren tot eind 2026. Het deel van dit fietspad van Waalre naar Eindhoven blijft voorlopig nog open. De werkzaamheden vinden plaats tussen 07.00 en 19.00 uur. Stroomkabels worden aangelegd in open ontgravingen en gestuurde boringen. Er geldt een fietsomleidingsroute Valkenswaard visa versa Waalre over de Valkenswaardseweg - Eindhovenseweg - Lissevenlaan. Deze omleiding wordt met gele borden aangegeven. De gemeente Waalre heeft op plaatsen waar het fietspad heel dicht langs de rijweg gaat veiligheidsmaatregelen genomen met barrières. Daarnaast is de omleiding aangegeven op onze Fietzersbond routeplanner 'Toertje'. Meer informatie over dit netverzwarringsproject is te vinden op <https://debouw.app/projects/netverzwaring-waalre-valkenswaard>. Ook andere netverzwarringsprojecten in Brabant zijn daar op terug te vinden.

Staat de fietser bij Enexis en de gemeente Waalre op de laatste plaats?

Of op zijn Brabants: 'hij hangt aan de leste mem'. Enexis is ook in onze regio druk bezig om het elektriciteitsnet te verzwaren. Daarvoor is de aanleg van een aantal kabels voorzien tussen Eindhoven en Valkenswaard. Enexis heeft ervoor gekozen om het fietspad over De Oude Spoorbaan daarvoor te gebruiken. Het

fietspad moet daarom een volledig kalenderjaar dicht. Deze aanpak dwingt fietsers om (enkele reis) ruim 1 kilometer om te rijden (dat is ruim 1/3^e extra) over een slechte route. Dagelijks rijden er meer dan 1.000 fietsers over het fietspad, inclusief 200 middelbare scholieren voor Were Di.

Misschien zeiden ze bij Enexis wel tegen elkaar: "Dat is handig, dan leggen we alle kabels onder het fietspad door en hoeven we in het bos geen tijdelijke weg te maken van 12 meter breed. Dan kunnen de auto's gewoon doorrijden. En de fietsers? Die rijden wel een stukje om, dat is ook gezond voor ze".

De gemeente Waalre gaat hierin mee. Die geeft braaf de vereiste vergunningen af, veegt alle fietsers een heel kalenderjaar van het fietspad af, zet hekken neer en loopt weg als de Fietzersbond Waalre en Valkenswaard de gemeente daarop aanspreken.

Dat klinkt wel erg cynisch, maar zo voelt het toch wel voor ons. We begrijpen dat het elektriciteitsnet moet worden verzwared. En we kunnen er ook nog wel mee leven dat het fietspad daarvoor het beste alternatief is. Het is een strak fietstraject van 4 kilometer dat dwars door het bos loopt en Waalre en Valkenswaard direct met elkaar verbindt.

Wat ons dwarszit, is dat er bijna niet naar ons wordt geluisterd. Niet alleen nu, maar ook in het verleden:

- Allereerst vinden wij de duur van de afsluiting van een vol jaar erg lang. We krijgen de indruk dat niet continu gewerkt wordt en dat niet gezocht wordt naar een snelle oplossing, die zo kort mogelijk duurt voor de fietsers.
- Daarbij is het niet nodig om het gehele pad de volledige tijd af te sluiten. Zeker het eerste stuk vanuit Valkenswaard wordt de eerste maanden niet gebruikt voor de werkzaamheden. Maar de gemeente Waalre sluit het pad wel in zijn geheel af, omdat zij bang is dat veel fietsers dan via de Bolkshuvel naar Waalre fietsen. Dat fietspad verkeert in erbarmelijke staat. De gemeente heeft daar al tientallen jaren niets aan gedaan. Maar in plaats dat het fietspad wordt opgeknapt door de gemeente, wordt de fietser ontmoedigd om het te gebruiken.
- De formele omleidingsroute loopt via de Eindhovenseweg. De fietspaden langs deze weg zijn al jaren van slechte kwaliteit, zijn onverlicht en lopen soms direct langs de rijbaan voor auto's. Ook hier wil de gemeente Waalre geen veilig en goed verlicht fietspad maken, terwijl de rijbaan voor auto's onlangs wel volledig is vernieuwd. Het asfalt is hier en daar letterlijk geplakt en aangesmeerd en op enkele plekken is een provisorische afscheiding gemaakt met de rijbaan. Daar moeten wij het mee doen.

Kortom, als de gemeente Waalre de afgelopen jaren wél had geïnvesteerd in goede fietspaden op de Bolkshuvel en de Eindhovenseweg én ervoor gezorgd had dat de afsluiting van De oude Spoorbaan korter en in fases was verlopen, dan hadden wij goed kunnen leven met de aanleg van deze kabels onder het fietspad. En was de toon van dit artikel veel vriendelijker geweest.



Berichten uit Gemert-Bakel

Dies van Soelen

Macropedius College, nieuwbouw op nieuwe locatie

De verkeersproblematiek St. Annastraat/Sleutelbosch, vooral in de ochtendspits, is al vaak besproken. Zowel in de verkeerscommissie, als op school als onder bewoners van de gemeente. Een 50 km/u-weg mag de komende 2 jaren geen 30 km/u-weg worden, de fietssuggestiestroken moeten voldoende zijn. Het kruispunt en oversteekvoorziening ter hoogte van de Sleutelbosch blijft. Dit ook zeer ten nadele van voetgangers, veelal ook van oudere leeftijd.

De gezondheids- en ouderedagvoorzieningen liggen immers ook aan de Sleutelbosch, tegenover het College.

Wat de nieuwbouw Macropediuscollege betreft, is het daarom belangrijk om bij de aanleg van de schoolomgeving een eigentijdse fiets- en voetgangers infrastructuur te hanteren. Vrij en wars van auto, scooter en dienstverlenende mobiliteit.

Nieuwbouw van het Macropedius vindt plaats op een locatie ter hoogte van de Lodderdijk, Noord-Om en Handelse weg. Ook bekend als het uitgaanscentrum 'Time Out'.

Ter hoogte van die locatie ligt ook een HUB, nu nog een geïmproviseerd gebied

met zwarte steenslag, een aantal fietsrekken, boomstammen en een busstation. Het gebied is voor fietsers uit Handel, Boekel, Elsendorp goed te bereiken. Veel meer leerlingen echter komen uit Gemert-Centrum en vooral ook vanuit Laarbeek. Voor deze laatste groep zou een nieuw aan te leggen, verbeterd traject absoluut noodzakelijk zijn. Nu immers is Gemert-centrum met al haar activiteiten een hutseklus van vooral commercieel vrachtverkeer. Zie daar als fietser maar eens doorheen te komen. In een volgend verkeersoverleg zullen wij als fietsersbond onze voorstellen presenteren.

Groen, veilig en comfortabel fietsen

Als fietsersbond kregen we een verzoek om te adviseren over groene beplanting langs de fietspaden.

Bij navraag bleek dat de gemeente vooral bedoelde waar en hoe langs de fietspaden gemaaid moet worden. Voor ons als fietsersbond geen

speerpunt, want over het algemeen is op de meeste trajecten eerder te weinig dan te veel groen.

Een goed moment om hiervan een item 'groener fietsen' te maken. Het bleek een interessant item voor mij als 'onderzoeksobject'. Bomen, struiken, hagen, 'hang-en rustplekken', omzoomd door schaduwrijke beplanting. Waar nodig, goed gemaaid graskanten die niet wegzinken in een sloot. Of tegelfietspaden die wegzinken in graskanten die verdrogen en/of vernatten. Fietspaden langs provinciale wegen krijgen het zwaar te verduren. Zij vangen veelal het vuil, de steentjes,

zand en modder, veroorzaakt door een samenspel van wegverkeer en weersomstandigheden.

De fietsroutes naar Boekel en De Mortel v.v., vooral gebruikt voor school- en werkverkeer, zijn kwalitatief onder de maat. Wegkanten, weg zakkende betegeling en verkeersonveiligheid ter hoogte van de rotonde aan de Oude Straat, beter bekend als de rotonde bij 'Jos Maas', het tankstation aldaar. In het verkeersoverleg wordt dat probleem wel onderkend, echter niet aangepakt.

Dynamische verlichting

De gemeente vroeg bewoners zich middels een enquête uit te spreken over een 'proef met dynamische fietsverlichting op en langs het fietspad'. Dynamische verlichting licht op zodra de fietser een sensor benadert. Daarvoor presenteerde de gemeente een tiental trajecten, in en om het centrum van Gemert-dorp. Het traject langs de N272 tussen Gemert-Rotonde N272/West-om en de grens met de gemeente Laarbeek kreeg onze voorkeur. Daar immers



Nieuwe locatie Macropedius college



Fietspad N272 Gemert tot aan gemeentegrens Laarbeek



HUB Pelgrimsrust Lodderdijk Gemert

ontbreekt alle wegverlichting. Fietsers vanuit Laarbeek worden vooral ernstig gehinderd door felle verlichting van tegemoetkomend autoverkeer. De keuze van de gemeente betreft het fietspad De Rips-rotonde Milheeze, de 'Stippelberg route'. Dwars door een enigszins geaccidenteerd bosgebied, De Stippelberg. Een prachtige route, weliswaar een tweerichtingen fietspad, mogelijk als sociaal en ook wel fietsverkeers-onveilig gebied bevonden. Hoe en op welke manier en beweegredenen dynamische verlichting hier veiliger zou zijn, is mij niet duidelijk.

Een klein onderzoekje van mij uit leverde het volgende positief beeld op. Fietsend van Nuenen centrum richting Wolvendijk, Eindhoven Tongelre. Straatlantaarns alom, de rode lantaarnverlichting en 'in de hoogte' geplaatst levert een kwalitatief positief straatbeeld op. Contouren, bebouwing en bewegingen zijn goed te

onderscheiden en zichtbaar, zoals ter hoogte van de Opwettense Molen.

Weliswaar een andere gemeente dan de onze, maar ook gemeenten kunnen bij elkaar te rade gaan! Goed voor de fietser, goed en duidelijk voor het Brainport fietsnetwerk.

Berichten uit Helmond

Paul Kloet

Uitvoering mobiliteitsprojecten

Op 6 november vorig jaar hebben we met anderen mee mogen kijken en praten over het gemeentelijke Meerjarenprogramma Uitvoering Mobiliteit. Daar staan de mobiliteitsprojecten in, die - bij de huidige inzichten - binnen afzienbare tijd gerealiseerd zullen worden. Wij kwamen een behoorlijk aantal doorfietsroutes tegen. We hebben opgemerkt, dat de route naar Geldrop vanaf de Heeklaan sneller is langs de Geldropseweg dan via de Houtsestraat en Brandevoortse Dreef. We misten een snelle aanpak van de route van Aarle-Rixtel naar Helmond-centrum langs de oostzijde van de Zuid-Willemsvaart. Aan de westzijde langs de Kanaaldijk NW is veel lastiger.

In zijn algemeenheid hebben wij nog opgemerkt, dat er meer geld naar (achterstallig) onderhoud zou moeten. Ook missen we hoe en wanneer de gemeente het fietspadenstelsel wil aanpassen aan de nieuwe breedtenormen.

Andere wethouder

Op 17 november hebben wij kennisgemaakt met wethouder Martijn de Kort, die namens de PvdA in het Helmondse college zit. Hij heeft Mobiliteit er in zijn portefeuille bijgekregen na het onverwachte vertrek van Groen-Links wethouder Arno Bonte.

Bij het kennismakingsgesprek heeft wethouder De Kort ons duidelijk

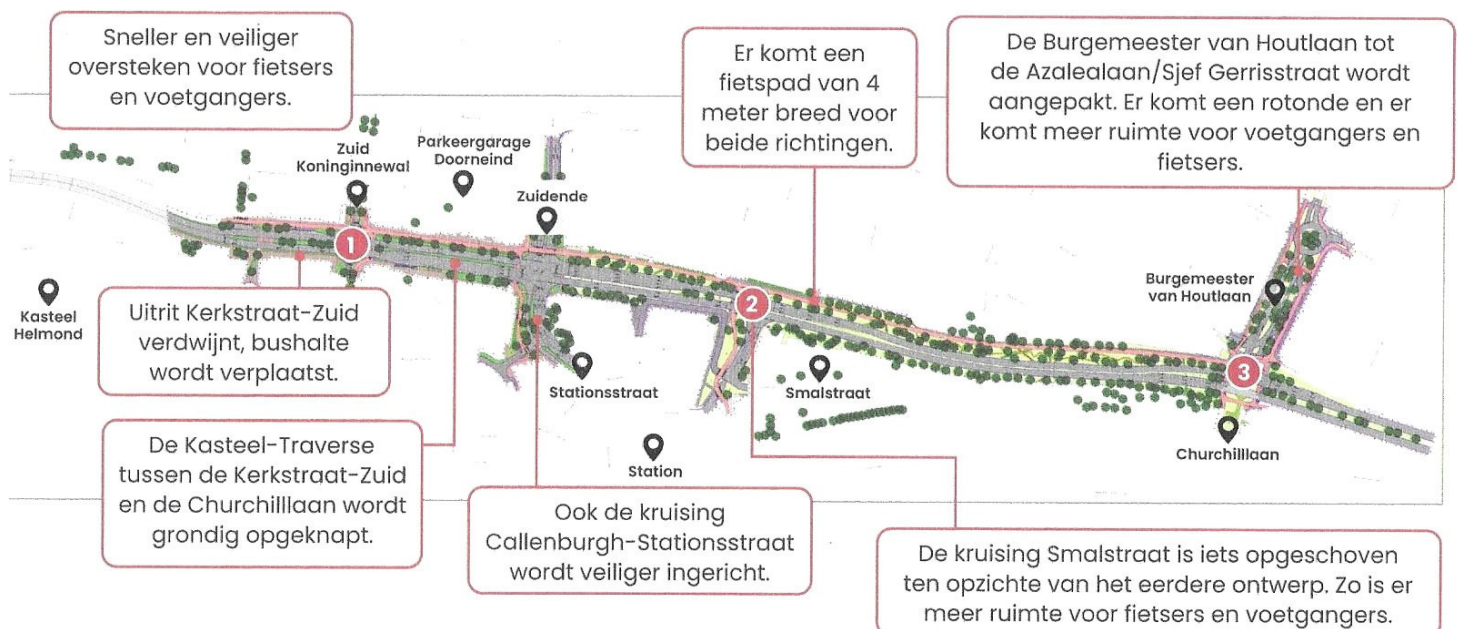
gemaakt, dat hij het mobiliteitsbeleid van zijn voorganger wil voortzetten, zoals vastgelegd in de Mobiliteitsvisie, dus prioriteit voor fietsen en lopen en een minder dominante positie voor de auto. Daar konden wij het alleen maar mee eens zijn. Ook meldde hij ons bezig te zijn met de voorrangsregeling op rotondes. Hij laat - aan de hand van ervaringen elders - uitzoeken, wat het meest veilig is.

Herinrichting Kasteel-Traversal

Al in eerdere berichten hebben wij aangegeven, dat de Kasteel-Traversal tussen het viaduct bij het Kasteel tot net voorbij het kruispunt met de Burgemeester Van Houtlaan heringericht gaat worden. Daarbij wordt extra ruimte gemaakt voor fietsers, zowel langs de Traversal zelf als voor de overstekende fietser. Over het hele traject komt aan de noordzijde een fietspad van 4 meter breed. Dit is tevens de aanzet van de snelfietsroute naar Deurne. Daarnaast worden de vaak veel te kleine opstelruimtes voor fietsers bij de verkeerslichten verruimd.

Die extra ruimte wordt gevonden door het fietspad aan de zuidzijde op te heffen, maar ook door de rijbanen voor de auto's te versmallen.

Op bijgaand kaartje is een en ander te zien. In 2026 en 2027 zal de hele herinrichting uitgevoerd worden



Berichten uit Veldhoven

Willem de Bruijn

Peter Zuidlaan – Julianastraat

Begin van dit jaar is het project Peter Zuidlaan-Julianastraat afgerond; het werd op 13 februari officieel geopend. De eerste reacties voor de fietsers zijn gedeeltelijk positief, met name over het fietspad op de Peter Zuidlaan. Minder positief is men over de fietsoversteek bij de Julianastraat richting Kabouterdorp. Ook hebben we al opmerkingen gekregen over:

- Aansluiting van het fietspad vanuit de Blaarthemseweg kan alleen genomen worden door een riskante slinger.
- De verlichting van het fietspad is beduidend minder dan die van de weg voor de auto's. Daar is al eerder op gewezen maar

het is niet opgevolgd.

- De keermuur bij het viaduct is te hoog en belemmert de zichtlijn.

De Fietsersbond zal dit opvolgen en bespreken met de gemeente. Heb je aanvullingen op bovenstaand dan gaarne een mail naar veldhoven@fietsersbond.nl.

Maar er was ook bijzonder nieuws. Er is maar liefst 240 meter Street Art gerealiseerd aan de Peter Zuidlaan; door het verbinden van 11 mensen/modellen uit de 11 wijken van Veldhoven, 'Bound as One'. Mooie eyecatcher, deze geeft extra kleur aan deze weg en Veldhoven.



Berichten uit Deurne

Michel Lintermans

Bijeenkomst op 9 december 2025 bij Zaal van de Putten, Deurne. De bijeenkomst was georganiseerd door de provincie Brabant. Naast de provincie, waren ook buro Tauw en de gemeente Deurne aanwezig. Er waren mogelijkheden om vragen te stellen en geïnformeerd te worden.

Het was een drukbezochte bijeenkomst door bewoners en andere belanghebbenden.

De weg gaat aangepakt worden, deze wordt vierbaans behalve tussen de bossen, daar blijft de weg tweebaans. Het fietspad aan de zuidzijde verdwijnt en aan de noordzijde komt er een

dubbelzijdig fietspad voor in de plaats. In de bossen komt er een inhaalverbod voor auto's, tussen de twee rijstroken komt er een grasstrook ter voorkoming van het inhalen.

Ook was er aandacht voor het snelfietspad tussen Deurne en Helmond vv. In de toekomst komt er een snelfietspad door de bossen. Dit wordt een uitdaging, op de huidige weg/fietspad wordt met auto's gereden. Weliswaar alleen voor bestemmingsverkeer maar er zit een grote zorginstelling aan en daardoor is er veel auto verkeer.

Dus wordt vervolgd...



Berichten uit Son en Breugel

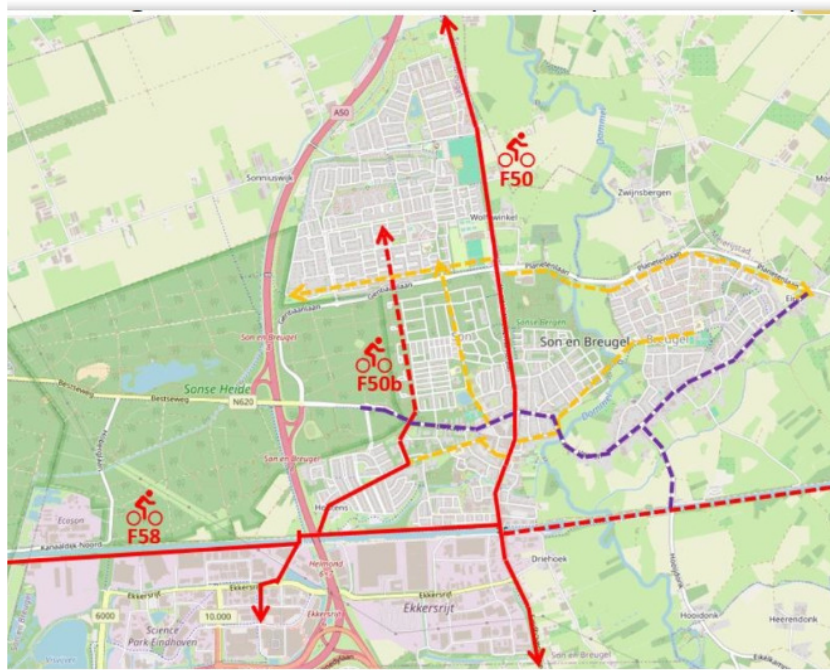
Frank Meertens

Doorfietsen in Son en Breugel

In het regioakkoord voor de doorfietsroutes zijn maar liefst 3 routes door Son opgenomen:

- De F50 die van noord naar zuid dwars door het dorp loopt
- De F58 die oost-west langs het kanaal loopt
- Een regionale aftakking van de F50 richting Ekkersrijt. Zie plaatje voor de voorgestelde route.

De conceptontwerpen zijn gereed maar het is nog onduidelijk wanneer er daadwerkelijk begonnen gaat worden met de uitvoering. Terwijl voor de F58 en de regionale aftakking er geen grote pijnpunten zijn en dus redelijk eenvoudig tot uitvoering kan worden overgegaan. Voor de F50 is de exacte uitvoering van het stuk door het centrum nog onduidelijk. Daar kan de besluitvorming nog wel eens lang voor slepen, zeker met de aankomende gemeenteraadsverkiezingen en de eerdere ervaringen met



stroperige besluitvorming in Son en Breugel.

De nieuwe fietsbrug over de Dommel die Breugel en Son verbindt is pas geleden gereed gekomen. Het is heel mooi geworden, maar jammer genoeg zijn er wel weer paaltjes geplaatst (tijdelijk verwijderd voor strooiverkeer). De gemeente blijft een grotere angst voor sluipverkeer houden dan voor fietsongelukken met paaltjes. We zijn als lokale Fietzersbond al bijna 10 jaar met het paaltjesdossier bezig. In die tijd zijn er wel



paaltjes verwijderd en paaltjes beter gemarkeerd, maar ze blijven hardnekkig. De reflex is nog steeds om een paaltje te plaatsen en de markering ontbreekt of is onvoldoende, zoals in de voorbeelden op de foto's.



Op industrieterrein Ekkersrijt is een paar jaar geleden het laatste stuk van de Slowlane aangelegd. Tijdens de discussie over traject en detailuitwerking was destijds al duidelijk dat de ondernemers fietsers niet als potentiële klanten zien. De auto mag geen strobreed in de weg worden gelegd en het is niet nodig om goed bereikbaar te zijn met de fiets. De IKEA heeft het nu echter wel heel bont gemaakt, terwijl daar in het weekend toch redelijk wat fietsen staan. Om op het fietspadje richting IKEA te komen moet je via de hoge stoeprand van de bushalte en de berm naar het tweerichtingenfietspad aan de overkant klauteren. Het STOMP (eerst Stappen, dan Trappen, vervolgens Openbaar vervoer, MaaS en tot slot de Privéauto) principe wordt in Son en Breugel zeker niet gevolgd; de fiets blijft bijzaak.



Dus ondanks alle mooie stappen op het gebied we zijn we als Fietzersbond nog keihard nodig

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 1232, 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: <https://www.brabantgaatvoornul.nl/>
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

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

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

SCHADEMELDING FIETSBEWEGWIJZERING

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

Bordjes Rondje Eindhoven: info@ronnico.nl

Overige bewegwijzering: www.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@fietzersbond.nl

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

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

ONDERAFDELINGEN

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

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

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

Helmond
Wim Raaijmakers
06-48208349
helmond@fietzersbond.nl

Nuenen
Marten Sikkens
06-26832435
nuenen@fietzersbond.nl

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

Valkenswaard
Mark Somers
valkenswaard@fietzersbond.nl

Waalre
Michael Janssen
06-28893781
waalre@fietzersbond.nl

CONTACTPERSONEN

Asten
Vacature

Best
Hetty Otten
0499-374356
ottrans@iae.nl

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

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

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

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

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

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

Laarbeek
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@fietzersbond.nl

INTERNETADRESSEN

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



Ventiel

200

Colofon

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

Ledenadministratie

(abonnementen, adreswijzigingen e.d.)
Fietzersbond, Niasstraat 6D.
3531 WP Utrecht.
tel. 030-2918171
www.fietzersbond.nl/contact

Redactieadres

Bart Brouwers
ventielredactie@gmail.com

Redactie en vormgeving

Bart Brouwers, Jim Bullock

Fotografie

Bart Brouwers, Willem de Bruijn, Fontys, Hans Freriks, Frank Meertens, Ineke Neutelings, Dies van Soelen, en alle archieven van Ventiel

Coördinatie verspreiding

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

Kopij en illustraties

Het volgende nummer van Ventiel verschijnt in juni 2026. Kopij graag vóór 1 mei 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 juni 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

Verzorging drukwerk

Vane Druk, Helmond

Oplage: 1380

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