

etiket

Regiodag!

11 juni in
Son en Breugel

Noord-Brabant start proef met zonnefietspaden



Afstapbrug

Herinrichting N270 tussen Helmond en Deurne



Fietzersbond

Ventiel 184

Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant
maart 2022

DE SOETE INVAL

BOSCAFÉ • ETEN EN DRINKEN

Kom in de natuur rondom het Keelven of Strabrechtse Heide heerlijk fietsen en daarna lekker nagenieten bij boscafé de Soete Inval.



Er is een speeltuintje voor de kinderen en honden zijn meer dan welkom!

Iedere dag geopend vanaf 10.00 uur

Boscafé De Soete Inval
Bosrandweg 6 | Someren | T 0493 496343
(parkeerplaats Keelven)

Vennenhorst
and its green surroundings



*Het startpunt voor
en heerlijke fietstocht!*

Daarnaast is het goed
toeven op het riante terras
met een kopje koffie
of een keuze uit de
uitgebreide lunchkaart.



Openingstijden

Woensdag t/m zondag vanaf 12.00 uur.
Maandag en dinsdag gesloten

Holjsestraat 20, Someren
T 0492 331475
www.hoijssehoeve.nl



RICHARD
MAAS
TWEEWIELERS



Voor al uw:

- Nieuwe fietsen
 - Gebruikte fietsen
 - Elektrische fietsen
- Service en onderhoud

van Thienenlaan 7a

(zijstraat Barrierweg en Frankrijkstraat)

5622 BA Eindhoven

tel. 040-2461914

www.richardmaastweewielers.nl

Kies voor de Fiets!

Je hebt danzij alle posters op straat geen Ventiel nodig om te weten dat de verkiezingen voor de gemeenteraad er aan komen. Op 14, 15 en 16 maart mogen we naar de plaatselijke stembus om de mensen te kiezen die ons komende vier jaar op lokaal niveau gaan vertegenwoordigen. Ik heb geen vergelijking met andere jaren gemaakt, maar als je kijkt naar wat al onze correspondenten uit de programma's van de diverse partijen hebben gevist, dan lijkt de fiets als thema belangrijker dan ooit. En daar heb je dan wel weer een Ventiel voor nodig.

Wat in vrijwel alle gemeenten terugkomt is de wens om - veel meer dan nu - 30km-zones in te richten. Zeker in de centra van de gemeenten, maar ook in drukke woonwijken en zeker rond de scholen. Het is inderdaad één van de manieren om de veiligheid van de fietser beter te bewaken. Maar vrijliggende fietspaden en 'langsparkeren' in plaats van haaks parkeren kunnen ook veel doen. En dan hebben we het alleen nog maar over de veiligheid. Daarnaast is er natuurlijk ook nog heel veel te doen aan manieren om simpelweg méér mensen op de fiets te krijgen en hun bewegingen zo aangenaam mogelijk te maken. Ook daarin speelt de gemeente(raad) een belangrijke rol.

Dit nummer van Ventiel is om twee redenen een bewaarnummer. Ten eerste omdat het een inspirerend overzicht biedt aan mogelijkheden en wensen om het fietsgenot en de fietsveiligheid waar mogelijk te vergroten. Ik zou iedereen dan ook willen adviseren dit keer zeker niet alleen bij de eigen gemeente te kijken. Ook de vele voorbeelden uit de partijprogramma's in de omliggende gemeenten kunnen je op creatieve gedachten brengen: hoe zou zo'n idee in mijn eigen gemeente uitpakken? Alles bij elkaar heb ik vele tientallen voorstellen, plannen en (soms ook) droombeelden voorbij zien komen. Ik heb er voor deze gelegenheid ook zo min mogelijk in geschrapt (ja, vandaar ook dat deze Ventiel een stuk dikker is dan normaal), zodat de kans op inspiratie zo groot mogelijk wordt.

De tweede reden om dit nummer de komende tijd te koesteren is omdat we er de politici die uiteindelijk in de gemeenteraad komen op kunnen controleren. Doen ze inderdaad wat ze ons in hun ronkende verkiezingsprogramma's beloofd hebben? Natuurlijk snappen we daarbij dat coalities soms tot compromissen leiden, maar laten we zeker in de gaten houden wat er gebeurt met de belangrijkste punten. Een verdubbeling van het aantal 30km-zones lijkt me daarbij wel het minste wat we mogen verwachten :-)

Vervolgens moeten we in elke gemeente op zoek naar zo slim mogelijke samenwerking tussen ons als pleitbezorgers van de fiets(er) en de gemeenteraden en -bestuurders als uitvoerders van de opgetelde wensen van hun inwoners. Hoe beter we duidelijk weten te maken dat ze (ook politiek) kunnen scoren door het leven van de fietser zo aangenaam mogelijk te maken, des te verder we komen.

Maar eerst maar eens de verkiezingen. Het voordeel voor iedereen, zeker na lezing van deze Ventiel: er valt echt wat te kiezen. Dus: kies voor de fiets!

Bart Brouwers

Column
Wim Boselie

4

Zonnefietspad
Pieter Nuiten

4

Bestuursperikelen
Annemie Driessen

5

Nieuws uit Eindhoven
Jan Hopstaken Timo Botsma Marion Jansen
Peter Plantinga Pepijn Wortelboer

7

Berichten uit Son en Breugel
Frank Meertens Renzo Noben

14

Berichten uit Gemert-Bakel
Dies van Soelen

16

Berichten uit Valkenswaard
Mark Somers

18

Bespreking Navigatie-Apps
Simon Wessels

20

Berichten uit Helmond
Paul Kloet

23

Berichten uit Geldrop-Mierlo
Rob van Stratum

23

Geef de fietser een eigen
'metronetwerk'
Jesse Kiel

24

Servicepagina

26

Organisatie van de regio

27

Colofon

28

Noord-Brabant start proef met ontwikkeling zonnefietspaden

Pieter Nuiten

Column

Omgaan met burgers

Binnenkort zijn er weer gemeenteraadsverkiezingen en dan gaat het ook altijd over het contact met burgers en hoe daarmee wordt omgegaan.

De laatste tijd kun je in de regionale pers nogal eens lezen over burgers die in conflict raken met de gemeente waar ze wonen. Vooral het grote aantal berichten over de gemeente Deurne vallen daarbij op. Je moet daar als burger kennelijk niet alleen opboksen tegen degene van wie je vindt dat die je dwarszit, maar ook tegen het gemeentelijk apparaat dat je niet serieus lijkt te nemen. Zo komt het in de pers in elk geval nogal eens over.

Ik herken me daar ook wel in. Als Eindhovenenaar heb ik nu ook niet het idee dat de gewone burger de allerbelangrijkste prioriteit is binnen de gemeentelijke belangstelling.

In de vorige eeuw, nog voor de gemeentelijke herindeling in Zuidoost-Brabant, was ik een aantal jaren gemeenteraadslid in Eersel voor toenmalig verzameld links (Keerpunt 74).

Ook nog voor het nieuwe stelsel waarin een wethouder geen deel meer uitmaakt van de gemeenteraad. Een mailtje sturen aan een raadslid was volstrekt onmogelijk, het bestond eenvoudigweg niet. Contact maken met elkaar gebeurde via de telefoon, op straat, in de kroeg of via via: 'Ge moet 's bè da vrouwke gaon kèken, want daor gao iets nie goe.' Op die manier dus. Zo gaat het natuurlijk nog steeds, maar de e-mail maakt het allemaal wel gemakkelijker, anoniemer soms, en ook wel lastiger vaak.

In mijn herinnering verwachtten burgers dat je hun probleem in een handomdraai kon oplossen, of op zijn minst de wethouder of de betreffende ambtenaar eens flink op zijn donder kon geven. Omdat het niet altijd helder was wat het probleem was, liep ik dan wel eens bij de ambtenaar die erover ging binnen om te informeren wat er hand de hand was. Vaak verhelderde dat alles en dan kon ik uitleggen aan de betrokken burger waar het knelpunt zat. Soms bleef het daarbij, in andere gevallen leidde het tot aanpassingen of nukkig verzet. In dat laatste geval werd ik dan kop van jut. 'Ik stem noit meer op uiw.' Dat hij/zij dat nog nooit gedaan had, omdat hij/zij nooit ging stemmen, werd voor het gemak even vergeten.

Maar van één ding hadden we (ik in elk geval) geen last: van serieuze bedreigingen. Nou ja, op één keer na dan. Maar dat werd door de burgemeester serieuzer genomen dan door ons, de raadsleden van Keerpunt. Wij konden ons niet voorstellen dat er een serieus probleem zou kunnen ontstaan. Wat waren we toen nog naïef.

Wim Boselie

Op een gedeelte van de fietsroute langs de Kempenweg ten zuiden van de A58 in Oirschot, heeft de provincie een zonnefietspad aangelegd. Het fietspad is 35 meter lang en bestaat uit zonnepanelen die geïntegreerd zijn in betonplaten.

Dit zorgt er volgens de provincie voor dat de beschikbare ruimte optimaal wordt gebruikt, en tegelijkertijd levert het duurzame energie op. Fietsen combineren met het opwekken van energie. Tenminste, als de zon schijnt. Daarmee draagt het bij aan de klimaatdoelstellingen.

De betonplaten worden als geheel aangeleverd en geplaatst. Het totale oppervlakte van alle zonnepanelen bedraagt 100 vierkante meter, en is goed voor een jaarlijkse stroomopbrengst van 10.000 KWh. Die opbrengst is vergelijkbaar met het verbruik van 3 huishoudens.

Maar het fietsgenot laat nog wel wat te wensen over, zo constateerden we na een eerste test. "Weinig comfortabel, vergelijkbaar met slecht sluitende betonplaten", was de conclusie. De voortekenen zijn ook niet echt gunstig als we kijken naar een vergelijkbaar project in Krommenie. Daar verdween het vier miljoen kostende pad na enige tijd "vanwege vandalisme". Het zonnepanelen-Solaroad-fietspad werd geasfalteerd.

Volgens lokale media zou Solaroad het pad elders wel weer een nieuwe kans willen geven.

Kinderziektes of een mislukt experiment?



Uitnodiging Regiodag 11 juni 2022

Door corona hebben we 2 jaar gemist maar dit jaar gaan we als bestuur eindelijk weer een Regiodag organiseren. Bij deze nodigen we u uit voor deze Regiodag die we gaan houden op zaterdag 11 juni in Son & Breugel.

Vanaf 10:30 uur bent u welkom in Cafe-restaurant De Zwaan, Markt 9 in Son & Breugel. We streven naar een programma met veel ruimte voor informele contacten maar ook aandacht voor enkele highlights van de afgelopen jaren en de verkiezing van het bestuur. Verder staat een gezamenlijke lunch op het programma, gevolgd door een fietstocht in de omgeving. Na de fietstocht sluiten we de dag af met een gezamenlijke borrel.

Als u wilt deelnemen

dan kunt u zich vanaf nu (maar uiterlijk 20 mei) aanmelden bij zuidoostbrabant@fietsersbond.nl of telefonisch bij Marten Sikkens (06-26832435) onder vermelding van het aantal personen en of u wel of niet wilt deelnemen aan de lunch (vermeld ook dieet/allergie wensen).



Gezocht: secretaris van de afdeling Zuidoost-Brabant

Na 10 jaar heeft Marten Sikkens besloten te stoppen met zijn werk als secretaris en bestuurslid van de afdeling Zuidoost-Brabant. Daarmee is er een vacature ontstaan in het bestuur. Het bestuur roept daarom geïnteresseerden voor de functie van secretaris op om zich te melden via zuidoostbrabant@fietsersbond.nl.

Taken van de secretaris bestaan uit:

- optreden als informatiepunt van de afdeling, beheer van de afdelings-mailbox.
- beantwoorden van de binnengekomen berichten, beoordelen of ontvangen stukken onder de aandacht van het bestuur gebracht moeten worden.
- zorgen dat bestuursleden van de afdeling en onderafdelingen op tijd beschikken over relevante informatie.
- verzamelen van relevante informatie, ordenen en beheren van een toegankelijk archief
- samen met de overige bestuursleden voorbereiden van de agenda
- verslaglegging van vergaderingen.

Aangenaam
uitrusten

Zomer hof

Wij hebben een speeltuin, een groot terras en zijn
het adres voor barbecues, feesten en partijen.

Maastrichterweg 265, 5556 VB Valkenswaard
Telefoon 040 206 82 07
Iedere dag vanaf 9.00 uur geopend.



EUGÈNE PITERS
WIJNEN



NEDERLANDSE OVERWINNING OP DE MONT VENTOUX!!!

De Mont Ventoux ... een indrukwekkende kolos die, gelegen in de Rhône-vallei, zo maar uit het niets tot een imposante hoogte oprijst. Zeker in de wielerved een beroemde berg waar gevestigde reputaties sneuvelden, maar waar ook nieuwe sterren aan het firmament zijn verschenen. Veel heroïsche gevechten zijn hier gestreden. De mens tegen zichzelf en tegen de elementen, puur, eerlijk en keihard!

De Mont Ventoux ... ook het toneel van een andere strijd, die van Daan en Elvira van Dijkman, sinds 1998 eigenaar van het Domaine de Marotte. De passie en het enthousiasme waarmee deze twee Nederlanders op de zuidhellingen van deze berg aan het werk zijn, werkt zéér aanstekelijk!

NIEUWSGIERIG?

Bel ons (040-2438377) en wij sturen u geheel vrijblijvend uitgebreide documentatie en een aantrekkelijk aanbod.

Vestdijk 2c • 5611 CC Eindhoven
Telefoon 040-2438377 • Fax 040-2438377

LANDSCHAP

reisboekwinkel

LANDKAARTEN
REISGIDSEN
ATLASSEN
FIETSKAARTEN
WANDELKAARTEN
GLOBES
TAALGIDSEN
FOTOBOEKEN
LANDENINFORMATIE
REISVERHALEN
PLATTEGRONDEN

www.landschapreisboekwinkel.nl

06-42428571



Hut van Mie Pils

Leenderweg 1
5593 TC Waalre
040-2212892

www.mie-pils.nl



De fiets op één

Op 12 januari was er dankzij de Eindhovense raadsleden Jan Hopstaken (PvdA), Bart Habraken (GroenLinks), Tom Brouwers en Robin Verleisdonk (beide van D66) een informatieavond over de fiets. Het doel van deze



avond was om de toehoorders te overtuigen van de noodzaak om een progressief fietsbeleid te omarmen, en dit daarna tot uiting te brengen in een initiatiefvoorstel dat ter besluitvorming aan de raad wordt aangeboden. De online informatieavond werd bijgewoond door ongeveer 50 geïnteresseerden, waaronder een groot aantal raads- en commissieleden, vertegenwoordigers van meerdere belangengroeperingen en verschillende wijkbewoners. Vier sprekers waren uitgenodigd die een korte presentatie mochten geven over hun visie over de toekomst van het fietsen in Eindhoven, hoe dat in relatie staat tot de andere vervoersmiddelen, welke concrete beleidsmaatregelen daarbij horen en welke knelpunten er herkend worden.

De eerste spreker was Bas Braakman, beleidsadviseur fiets van de gemeente Eindhoven. Hij schetste de groei in het gebruik van de fiets in Eindhoven in de afgelopen decennia en vertelde dat het de komende jaren alleen nog maar drukker zal worden op de fietspaden. Hij liet zien welke verbeteringen er de afgelopen jaren in en om Eindhoven zijn doorgevoerd, en wat er op korte termijn nog te verwachten valt, zoals de nieuwe fietsenstalling bij het station, en het realiseren van doorfietsroutes. Sarge Meulman, de fietsburgemeester van Eindhoven, haakte daarop in door te erkennen dat er zeker goede stappen gezet worden, maar dat er nog veel meer verbeterd moet worden, vooral waar het veilig fietsen van en naar school betreft. Vervolgens was het woord aan Carlo van de Weijer, director Smart Mobility aan de TU/e. De kern van zijn betoog was dat er investeringen voor de fiets nodig zijn, maar dat daarnaast ook de auto zijn plaats in de stad dient te behouden, omdat veel bewoners dat nu eenmaal willen. Hij pleitte daarentegen voor bescheidener ambities voor het openbaar vervoer.

De laatste bijdrage kwam van de fietsersbond. Wij hadden ervoor gekozen ons te richten op een concrete beleidsverandering die we de komende tijd doorgevoerd zouden willen zien: we hielden een pleidooi voor '30 is het nieuwe 50': 30 km/uur als de norm op alle wegen. De kans op een ernstig ongeval is in een 30 km/uur-zone drie tot vier keer lager dan in een 50 km/uur-zone. Het is veiliger en prettiger voor kinderen. Daarnaast leidt het tot een uniformere verkeersinrichting, minder vervuiling en meer ruimte voor groen – bijvoorbeeld doordat er minder aparte fietsvoorzieningen nodig zullen zijn. De Tweede Kamer heeft enige tijd geleden ingestemd met een voorstel van GroenLinks en SGP om 30 km/uur leidend te maken, maar maakt bepaald geen haast met de uitvoering ervan. De vier grote steden hebben daarom in december een brandbrief naar de Kamer gestuurd. Een goed moment voor Eindhoven om daarop aan te haken!

Na de vier voordrachten was er ruim de tijd voor discussie,

waarbij verschillende knelpunten in de stad besproken werden, maar ook de gevolgen van een doorfietspad voor een woonwijk en de natuur. De avond werd afgesloten met het "De fiets op 1 in Eindhoven betekent...". De verschillende aanvullingen die hierop werden ingebracht

klonken eenstemmig pro-fiets, maar uit de reactie bleek ook wel dat "de fiets op 1" niet voor iedereen met zich meebrengt dat er dan ook meer investeringen en ander beleid nodig zijn. Het inmiddels aangenomen initiatiefvoorstel 'De fiets op één – Eindhoven op weg naar een echte fietsstad' heeft veel van de inzichten van deze avond overgenomen... inclusief onze oproep om 30 km per uur tot norm te maken op alle wegen in de stad.

Eindhoven zet de fiets op 1

Mede namens D66 en GroenLinks heeft PvdA-raadslid Jan Hopstaken het initiatief genomen voor een voorstel om de fiets op 1 te zetten in de stad. Het voorstel is op 15 februari aangenomen. Jan Hopstaken legt uit waarom dit zo belangrijk is voor een stad als Eindhoven:

Wij willen de fiets op 1 zetten, maar is het college van burgemeester en wethouders daar ook zo van overtuigd? Daarom heb ik als initiatiefnemer drie politieke partijen verenigd om gezamenlijk een initiatiefvoorstel te schrijven voor de gemeenteraad. Het lag al een tijdje op het puntje van mijn pen, maar nu kwam het er toch van: extra aandacht voor de fiets als nummer 1 vervoermiddel in de stad. Met als ambitieus doel: 50% van de verplaatsingen onder de 7KM binnen Eindhoven moet met de fiets in 2030. We blijven anders te veel die autostad...

Als trouwe lezer van het Ventiel zie ik een enthousiaste club mensen die zich inzet voor het belang van de fietsers, en dat merk ik ook aan het contact dat ik heb met velen van jullie. Ik zet me al een paar jaar politiek in voor een betere positie van de fiets en de fietser in Eindhoven, en dat heeft nu dus uiteindelijk geleid tot het indienen van een initiatiefvoorstel:

De fiets op 1! In het initiatiefvoorstel stellen we maatregelen voor zoals meer geasfalteerde en bredere fietspaden, aandacht voor veiligheid zoals vrij liggende fietspaden bij 50KM wegen, betere fietsparkeervoorzieningen, versneld aanleggen van regionale doorfietsroutes, voorrang bij kruispunten voor fietsers, en iedere 4 jaar het fietsbeleid opnieuw te herzien. Een fors pakket dus.

Dit voorstel kwam niet zomaar tot stand, want tijdens een openbare inspraakavond op 12 januari hadden we sprekers als Bas Braakman, Carlo vd Wijer, fietsburgemeester Sarge Meulman en uiteraard Timo Bootsma. Ook door interactie met de aanwezigen (54 deelnemers) werd de actualiteit van het thema fiets weer eens goed bevestigd. We hebben het voorstel op 15 februari aangeboden ter besluitvorming aan de raad. En zijn natuurlijk zeer verheugd dat een meerderheid van de raad het omarmd heeft!

Lees het complete plan hier:

<https://eindhoven.pvda.nl/nieuws/fiets-op-1/>
Jan Hopstaken (raadslid Partij van de Arbeid)

Herinrichting Grote Berg Eindhoven

De riolering die zich op de Grote Berg tussen Wal en Deken van Somerenstraat bevindt, stond in 2021 op instorten. Het herinrichtingsplan is daarom versneld uitgevoerd, en in december 2021 opgeleverd.

De gemeente had onder leiding van projectleider Eddy Steenkamp voor deze herinrichting een klankbordwerkgroep opgericht waaraan partijen zoals bewoners, ondernemers, gehandicaptenplatform en Fietzersbond deelnamen. Het was al snel duidelijk dat het woekeren met de ruimte zou worden. De straat kent een beperkte breedte, lijnbussen rijden af en aan, trottoirs en fietspaden aan beide zijden moesten een plekje vinden. Daarnaast was nog ruimte nodig voor de ondergrondse kluwen aan kabels en leidingen, laden en lossen, groenvoorzieningen en parkeren. Extra aandachtspunt: de vele in- en uitritten.

Bij de projectstart zijn diverse varianten onderzocht en getekend, ook met vrijliggende fietspaden. Een vrijliggend tweerichtingenfietspad was in te passen, maar bleek slechts mogelijk met éénrichtingsverkeer voor auto's en lijnbussen. De gemeente ziet echter de functie van de Grote Berg als doorstroombaan voor de lijnbussen, waardoor de straat in twee richtingen bereden moet kunnen blijven.

De straat is ingericht voor een snelheid van 30 km/uur.



30 km/uur zone

Profielopbouw

De profielopbouw die voor de straat is gemaakt, gaat uit van een smallere rijbaan met aanliggende fietsstroken, aparte stroken voor parkeren, groen, fietsparkeren, openbare verlichting en ander straatmeubilair. Deze opbouw voldoet aan de voorgestelde

uitgangspunten van de wegopbouw vanuit het project Herinrichting Binnenstad.

Er is veel aandacht besteed aan het klimaatbestendig maken van de straat. Dit wordt onder andere gerealiseerd door het aanbrengen van zoveel mogelijk groen in ruime plantvakken waardoor regenwater beter wordt opgevangen en vertraagd afgegeven aan de bodem. Hierdoor wordt het riool minder belast. De fundering en het riool zijn hierop aangepast.

Het planten van extra groen draagt bij aan verkoeling bij hitte en zorgt tevens voor de biodiversiteit en leefbaarheid. Inmiddels zijn de eerste boompjes gearriveerd.

Wat de kleur betreft: als Fietzersbond houden wij vast aan het rode kleurgebruik voor fietspaden, veilig en eenduidig en herkenbaar voor alle groepen verkeersdeelnemers. Die kleur dreigde op de Grote Berg te sneuvelen; grijs zou de toe te passen kleur worden. Gelukkig is grijs uiteindelijk toch "verdwenen" onder rood.

De dagelijkse praktijk

De Grote Berg ligt er mooi bij: strak zwart asfalt in het midden voor auto's en strak rood voor de fietsers.

Parkeerplaatsen voor auto's zijn aan beide zijden voorzien, alleen langsparkeren is nog toegestaan, fietsers hoeven dus niet op hun qui-vive te zijn voor auto's die onverhoeds naar achteren steken. Het lijkt alsof de straat stukken rustiger is geworden, waar dat door komt? Waar voorheen flinke meutes zich hoor de krappe straat wrongen, zien we nu voornamelijk stadsbussen en fietsers. Het straatbeeld oogt rustiger met name door de brede stoepen. Als het goed is blijven de stoepen

ook breed, gezien de beperkte restruimte voor voetgangers is de kans op een terrasvergunning vrijwel uitgesloten. Voor laad- en loszone bij terrassen is eveneens geen uitbreiding mogelijk, aangezien er naar gestreefd wordt voetgangers meer ruimte te geven.



Een rustig straatbeeld....



.....maar niet altijd.

De inmiddels bekende fietsnietjes zonder dwarsstang hebben ook hier -net als op de Vestdijk- hun intrede gedaan. Ze functioneren goed. Even afwachten of het er voldoende zijn om alle geparkeerde fietsen een ordelijk steuntje te geven. De gemeente gaat nog enkele fietsbeugels bij plaatsen waar dat mogelijk is, onder andere bij huisnummer 25.

Wat vinden wij als Fietzersbond?

- o Als Fietzersbond konden wij ons niet in alle voorstellen vinden. Zo zijn de voorheen deels vrijliggende fietspaden niet meer vrijliggend. De Fietzersbond vindt dit een verslechtering voor fietsers qua veiligheid.
- o Er is afgestapt van het idee dat de Grote Berg deel uitmaakt van de snelfietsroute naar het station; dit is niet alleen erg jammer, maar ook slecht voor de doorstroming op de Kleine Berg. Het zou beter zijn om van de Grote Berg een hoofd fietsroute te maken en aan te laten sluiten op de Hoogstraat én op de Kerkstraat. Dat zou ook meteen de Kleine Berg kunnen ontlasten van doorgaand fietsverkeer.

- o Het kruispunt bij sigarenwinkel Piet van Kuijk is opgeknapt. In het verleden was de vormgeving hier iets anders en stond het voetgangerslicht voorbij het fietspad. Daardoor was er echter geen fatsoenlijke opstelruimte voor voetgangers richting de Mauritsstraat/ Edenstraat. Dit is in het nieuwe ontwerp verbeterd.

Dat houdt wel in dat het (nieuwe) fietslicht voor rechtsaf slaande fietsers richting Willem de Zwijgerweg noodzakelijk is omdat deze fietsers in conflict zijn met de parallelle voetgangers. Als het voetgangerslicht groen is moet het fietslicht op rood staan.

Voor fietsers blijft het een vervelend knooppuntje waardoor het merendeel de rode stoplichten negeert.

- o Het voorstel is om minder buslijnen te laten lopen, en met kleinere (elektrische) bussen te gaan rijden; hiervoor zou data van bezetting van bussen gebruikt kunnen worden om de capaciteit aan te passen.
- o We missen, wederom, een campagne vanuit de gemeente om weggebruikers te wijzen op de gewijzigde omstandigheden, en handhaving richting laden/lossen dat toch op de fietsstroken gebeurt. Dit is inmiddels kortgesloten met Verkeersveilig. Omdat de straat al bijna 2 maanden open is, er een degelijk samenspraak- en communicatieproces heeft plaatsgevonden en door de beperkingen vanwege Covid19, is er geen aparte campagne geweest om verkeersdeelnemers te wijzen op de gewijzigde omstandigheden. Laden en lossen mag alleen gebeuren op de in de straat verspreid liggende laad- en losplekken. Deze worden nogmaals verduidelijkt aangegeven. Met Stadtoezicht is al contact geweest om te handhaven op foutief gebruik.



De stadsbussen nemen erg veel ruimte -en fietspad- in beslag

Ondanks alle beperkingen en uiteenlopende wensen en eisen is de Grote Berg een mooie straat geworden waar het fijn wonen, winkelen en werken is.

Kruisstraat niet meer voor fietsers?

Bewoners en winkeliers klagen al jaren over de Kruisstraat. De belangrijkste klachten zijn:

- Overlast van te hard rijdende auto's en 'showgedrag'
- Moeilijke oversteekbaarheid voor voetgangers
- Dwars parkeren lastig en hindert fietsers
- Weinig ruimte op trottoir door de vele obstakels
- Te weinig groen

Zelf zien we verder nog als problemen:

- Inhalende auto's
- Last van laden lossen en parkeren op de rijbaan
- Auto's dwingen fietsers de klinkerstrook op

Showgedrag

In een zoektocht naar oplossingen voor het showgedrag is vorig jaar de Woenselse Markt 's avonds afgesloten geweest voor het doorgaande gemotoriseerde verkeer. Deze proef werd gunstig beoordeeld door bewoners van de Kruisstraat en Woenselse Markt, maar de overlast verplaatste zich naar de omliggende straten en enkele winkeliers waren bang voor omzetverlies. Redenen waarom de proef gestopt werd.

Ontwerpbesluit

In december 2021 is er een ontwerpbesluit gepubliceerd voor een bredere aanpak van de problematiek. In dat plan zitten goede verbeteringen, maar ook nogal wat gemiste kansen. Daarom hebben we een reactie geschreven op het ontwerpbesluit van de gemeente.

De hoofdpunten:

Omdraaien rijrichting autoverkeer op de Woenselse Markt Kruisstraat tot aan de Gildelaan.

Invoeren langsparkeren op hele Kruisstraat i.p.v. het haaks parkeren.

Dit vinden we goede maatregelen: het doel hiervan is te bevorderen dat automobilisten meer op de Woenselse Markt parkeren omdat daar veel ruimte is. En het langsparkeren (i.p.v. haaks) maakt het parkeren veiliger; wat daarbij helpt is dat, door omdraaien van de rijrichting, de vakken – die aan de westzijde liggen – nu grotendeels aan rechterzijde van de bestuurder liggen.

Maar dat geldt dan weer niet voor het gedeelte van de Kruisstraat tussen Gildelaan en Pastoor Petersstraat. In dit gedeelte wordt de rijrichting niet omgedraaid zodat alle uitgaande motorvoertuigen via de Gildelaan de Kruisstraat moeten verlaten. Wij verwachten dat daar veel hinder ontstaat voor tegemoetkomende fietsers. Wij hebben daarom voorgesteld de rijrichting ook op dit gedeelte om te draaien. Dus uniform voor de hele Kruisstraat van noord naar zuid. Dat heeft bijkomend voordeel dat het parkeren ook in dit gedeelte veiliger wordt, en bovendien wordt het kruispunt met de Pastoor Petersstraat veiliger omdat auto's daar de Kruisstraat niet meer in kunnen rijden; dat is het punt waar nu de meeste ongelukken

gebeuren.

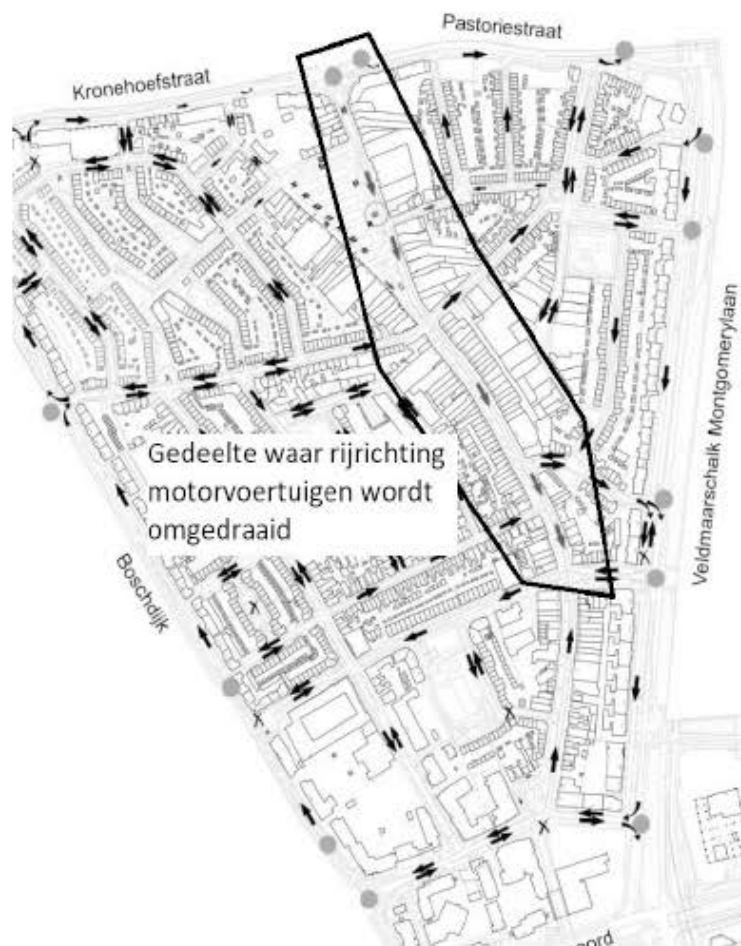
De straat blijft - vooralsnog - een fietsstraat en de rijbaan wordt niet aangepast: het houdt de brede klinkerstroken aan de zijkant.

Dat is een gemiste kans, omdat dit profiel niet in lijn is met de aanbevelingen voor fietsstraten: klinkerstroken aan de zijkant moeten zo smal zijn dat ze niet als fietsstrook kunnen worden aangezien. Veel duidelijker is het de klinkerstrook in het midden te leggen: dat maakt veel duidelijker dat fietsers in 2 richtingen rijden.

De tulips op het trottoir aan de oostkant verdwijnen om plaats te maken voor de voetgangers. Aan westzijde worden dan rekken bijgeplaatst.

Op zich een begrijpelijke maatregel, het trottoir is relatief smal. We hebben gevraagd het type 'nietjes' te kiezen voor de rekken die bijgeplaatst worden, en de verouderde tulips niet te herplaatsen. De nietjes zijn veel beter geschikt voor de – winkelende – fietser.

Voor laden/lossen komen op de Kruisstraat aparte vakken aan



westzijde, die 's nachts gebruikt kunnen worden voor parkeren. Daarmee kan de hinder verminderen. Op de Woenselse Markt is dit niet voorzien, daar blijft laden lossen – op de rijbaan zoals bij AH – voor fietsers hinderlijk.

Hoofdfietsroute?

Er komen borden en/of markeringen om fietsers erop te wijzen dat het ook mogelijk is over Boschdijk of Montgomerylaan te fietsen.

Hier hebben we moeite mee. Vooral omdat de achterliggende gedachte is dat fietsers mede oorzaak zouden zijn van de problematiek, en dat daarom gestreefd moet worden doorgaande fietsers over de Montgomerylaan en de Boschdijk om te leiden. Dit vinden we niet goed: deze wegen zijn gericht op doorstroming van het autoverkeer en daarmee – door de vele verkeerslichten en grote kruisingen - onaantrekkelijk voor fietsers. Juist ook om die reden is in het mobiliteitsplan 'Eindhoven op Weg' vastgelegd dat de hoofdfietsroutes het beste over de oude radialen (Kruisstraat-Hoogstraat etc.) moeten lopen.

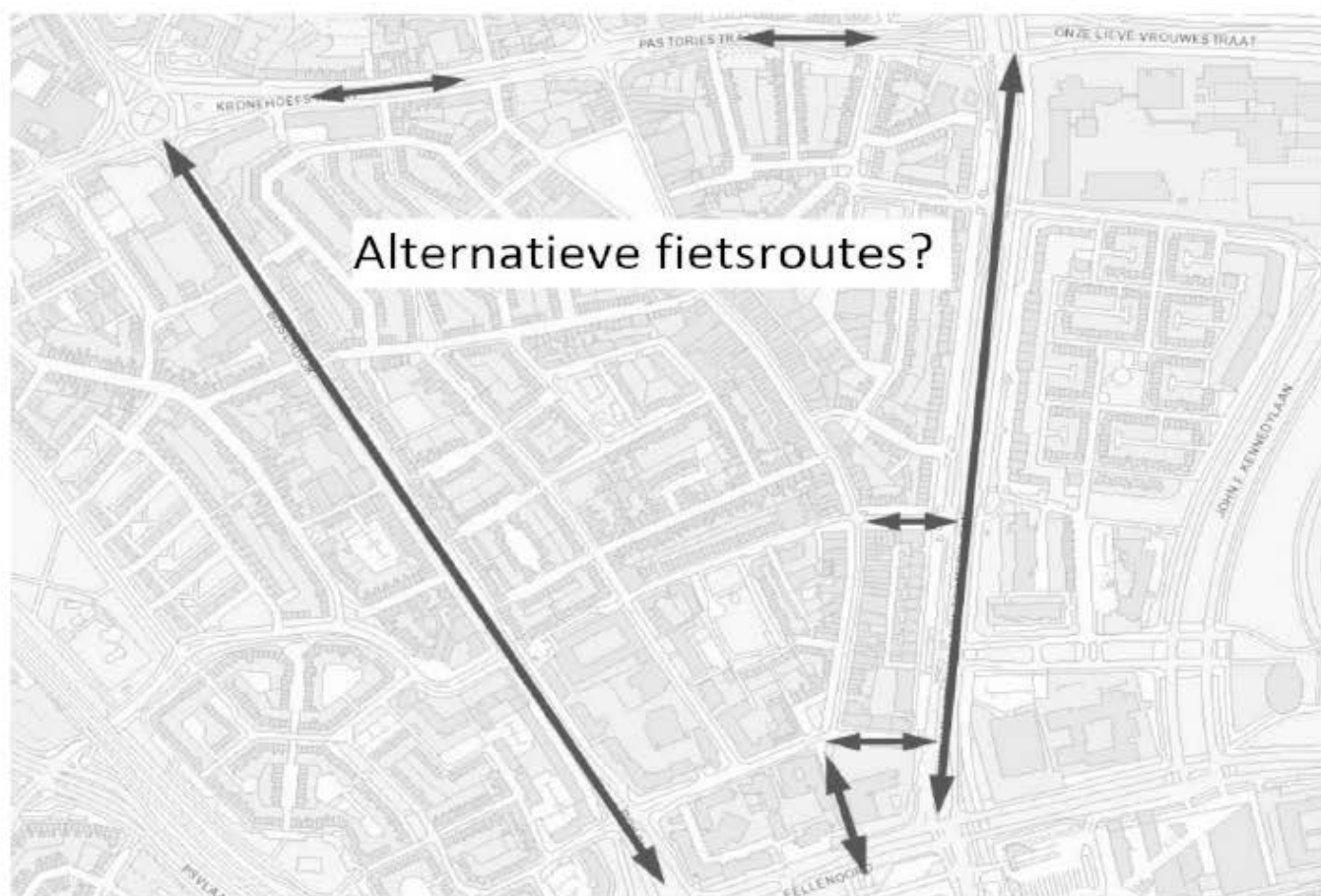
Wel zijn we het eens dat ook het fietsverkeer in de

Monitoring en Handhaving

Het plan voorziet in het monitoren van de maatregelen, zodat later geëvalueerd en bijgesteld kan worden. Wij hebben gevraagd deze monitoring uit te breiden zodat het effect op het gedrag en veiligheid van fietsers ook gemeten wordt. Een plan voor voorlichting en handhaving ontbreekt echter geheel. Wij vinden dat dat er zeker moet komen: juist dat is al jaren een ontbrekende schakel bij maatregelen die gedragsveranderingen vragen.

Uitstraling

Goed is dat meer groen in de straat komt; dat is onderdeel van het Groenbeleidsplan om bij herinrichting meer groen in de straten te brengen. Maar of dat volstaat om de uitstraling te herstellen is de vraag: bewoners en winkeliers vinden dat de straat achteruit gaat door steeds eenzijdiger winkelaanbod en lelijke gevels en met schreeuwerige reclame borden. Bij de



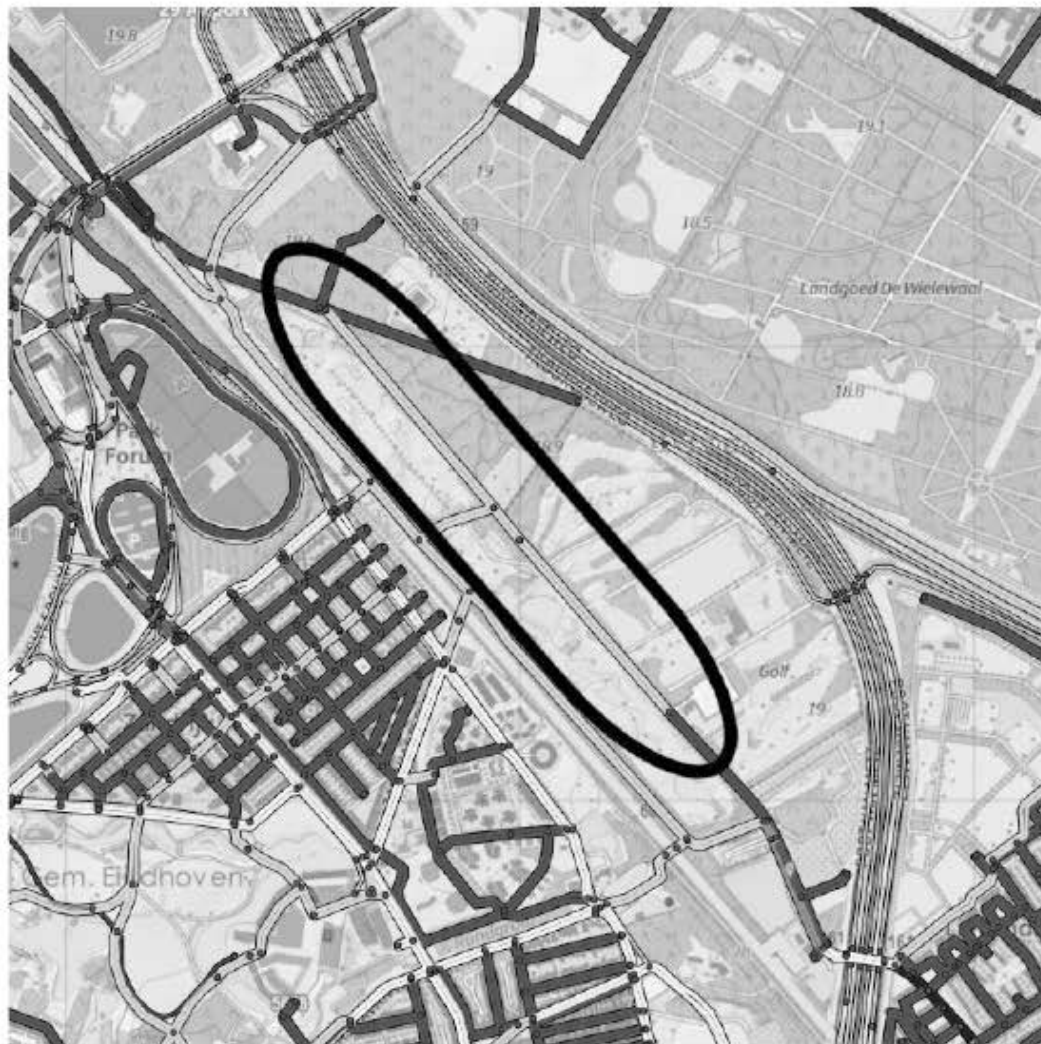
Kruisstraat zich aan moet passen aan het karakter van het gebied als woon- en winkelstraat, maar we denken dat dat prima te combineren is met een functie als hoofdfietsroute. Dat bleek ook uit de proef met de tijdelijke afsluiting voor gemotoriseerd verkeer, maar waarbij fietsers wel vrij baan hadden: 80% van de geënquêteerden vond dat een grote verbetering, en klachten over het fietsverkeer zijn daarbij niet gemeld.

vorige herinrichting was om die reden ook een gedegen 'beeldkwaliteitplan' opgesteld. Het zou mooi zijn wanneer ook dat plan weer wordt opgefrist en in uitvoering wordt genomen.

De plannen zijn terug te vinden op de site van de gemeente: <https://www.eindhoven.nl/stad-en-wonen/stadsdelen/stadsdeel-woensel-zuid/oud-woensel/verkeer-en-inrichting-kruisstraat-woenselse-markt>

Bezwaar toegekend!

Ons bezwaar tegen het veranderen van het fietspad op de **Welschapsedijk** – ter hoogte van de Golfbaan – te veranderen in een bromfietspad is toegekend. We hebben daar bezwaar tegen gemaakt omdat de gemeente wel heel gemakkelijk beetje bij beetje fietspaden veranderd in bromfietspaden; dit is in tegenspraak met het officiële beleid om bromfietsen op de rijbaan te laten rijden. En voor bromfietzers is er een goed alternatief via de Sliffertsestraat. Bij nader inzien was de gemeente het daarmee eens.



Vooruitkijken naar gemeenteraadsverkiezingen

De gemeenteraadsverkiezingen staan voor de deur. In week 11 kunnen we onze keuze kenbaar maken (14, 15 of 16 maart). Er doen 17 partijen mee in Eindhoven waarvan 5 nieuwe. Niet alle partijen hebben een echt programma gepubliceerd. Er is echter wel veel informatie beschikbaar die bedoeld is om onze keuze te beïnvloeden. We hebben als fietsersbond (onder)afdeling Eindhoven geprobeerd de thema's die met fietsbeleid samenhangen in perspectief te plaatsen. Voor de partijen die ook landelijk aan verkiezingen meedoen heeft de fietsersbond voor de tweede-kamerverkiezingen een grondige vergelijking gepubliceerd. Daarin kreeg GroenLinks de hoogste score en deden ook D66, PvdA, PvdD en CU het goed. In grote lijnen zien we dat ook in Eindhoven terug. Lokale programma's waar de fietser op onderdelen blij van kan worden zijn ook opgesteld door Volt (frisse brede blik op de toekomst met Eindhoven als knooppunt ook voor de fiets), de piratenpartij (verkeer zonder uitstoot) en 50PLUS (inzet op veilig fietsen). De laatste noemt concreet "in heel Eindhoven 30km/uur, m.u.v. de doorgaande weg". Dit is voor fietsersbond Eindhoven een concreet centraal thema dat ook naar voren gebracht is op de

thema-avond van woensdag 12 januari georganiseerd door de raadsleden Jan Hopstaken (PvdA), Bart Habraken (GroenLinks), Robin Verleisdonk en Tom Brouwers (beiden D66) onder de titel "initiatiefvoorstel Fiets". Andere partijen die **30 km/uur als norm** meer of minder ondersteunen volgens hun programma zijn

- GroenLinks: "Om ook hun veiligheid te waarborgen, vergroten we de 30km/uur-zones en wordt de Ring 50 km/ uur."
- PvdD: "Het centrum van Eindhoven wordt autovrij" - "In straten zonder vrijliggende fietspaden wordt de maximumsnelheid beperkt tot 30 km/u."
- D66 (uit conceptprogramma) "we onderzoeken de mogelijkheden voor 30km/uur in binnenstad".
- PvdA (van website): "30 is hard zat"
- VVD: "Wij streven naar een maximumsnelheid van 30 km per uur binnen woonwijken."

Partijen die schrijven op te blijven komen voor de auto zijn CDA en VVD. Zij zoeken oplossingen in de ring (betere doorstroming, ongelijkvloerse kruisingen), de

EINDHOVEN

ruit (nieuw asfalt voor randweg aan Eindhovens oostkant), grote P&R's en faciliteren van deelmobiliteit (ook elektrische scooters en -fietsen). De VVD is tegelijk ook voor een autoluw centrum, en meer ruimte voor de fiets (ook snelfietspaden). Ouderen Appèl Eindhoven waakt over de automobilititeit: "Het beperken van de automobilititeit van mensen dient gepaard te gaan met het treffen van voorzieningen die de bereikbaarheid van het centrum van de stad en voorzieningen als ziekenhuizen mogelijk maakt. Gratis openbaar vervoer is daarbij een oplossing."

Andere programma's gaan ook dieper in op de rol van OV om Eindhoven (centrum) bereikbaar te houden. De relatie tussen bus en fiets in de stad wordt nergens genoemd als aandachtspunt van conflicterende belangen. Het uitfasen van niet-electrische (snor)scooters krijgt gelukkig wel aandacht. PvdD is heel expliciet: "Scooters, brom- en snorfietsen zijn niet langer welkom op fietspaden binnen de bebouwde kom. Scooters/brommers met verbrandingsmotor weren we uit het stadscentrum en recreatie- en natuurgebieden, bijvoorbeeld middels milieuzones."

Ook bij 50PLUS lezen we "'Weren van vervuulende scooters op fietspaden". Voor veel andere partijen valt dit waarschijnlijk onder het thema milieuzone, waar

GroenLinks, D66 en Volt ambitie tonen. Volt wil "voertuigemissies terugdringen in de hele stad", D66 is voor sneller "0-emissiezone in het centrum" en het GroenLinks-programma ademt duurzaamheid als geen ander. Bij VVD is er een stip op de horizon: "nul-emissie binnenstad. Dit onder voorwaarde van duurzaamheid en bereikbaarheid". Het CDA meldt geen standpunt.

Op het moment van schrijven hadden SP en CU (nog) geen programma bekend gemaakt.

Tot slot, het zoeken, doornemen en vergelijken van de programma's is geen eenvoudige opgave gebleken. Er is ongetwijfeld veel werk in gestoken en de boodschap wordt over het algemeen met overtuiging gebracht. Waar het uiteindelijk op aankomt is hoeveel vertrouwen een kiezer heeft dat het beloofde overeind blijft na coalitievorming en dat het doorklinkt in het stemedrag van de fractie in de gemeenteraad. Om dat in te kunnen schatten moeten de prioriteiten helder en stabiel zijn. We realiseren ons ook dat het vergelijken op enkele thema's niet altijd recht doet aan het totaalpakket en dat er een sterke relatie is met andere thema's. Misschien dat we in de toekomst de partijen kunnen helpen met een wat meer uniforme beschrijving van de fietsbeleids punten, met andere woorden de "agenda fiets" in de programma's zien te krijgen.

Op de site (<https://zuidoostbrabant.fietsersbond.nl/>) staan linkjes naar alle hierboven besproken verkiezingsprogramma's.

(Advertentie)



Moreelselaan 56, 5643 RP Eindhoven
tel. 040 - 211 20 32, www.pheerings.nl, info@pheerings.nl



FIETSVERRUUR

Moreelselaan 56
5643 RP Eindhoven

Gosfabriek 3
(gebouw Velosoof)
5613 CP Eindhoven

+31(0)40-2112032 info@velorent.nl www.velorent.nl



Geheel verzorgde 5 daagse fiets- of wandelvakantie over voormalige spoorwegen in de Belgische Ardennen vanuit een vakantiehuis in Robertville.

➤ van maandag 13 juni tot en met vrijdag 17 juni 2022

U verblijft in een voormalig hotel met sauna en stoombad. Alle acht kamers hebben een eigen badkamer en toilet. Het verblijf ligt op een kruispunt van fietsroutes over voormalige spoorwegen. Het voordeel van deze routes is dat het nauwelijks stijgt en daalt en dat het mooie, geasfalteerde fietspaden zijn zonder gemotoriseerd verkeer. Ook schitterende wandelingen in de Hoge Venen. We gebruiken vanaf dit jaar Duurzame producten.

In het verblijf is inbegrepen: ontbijt, lunchpakket en een driegangendiner. Prijs: € 300 p.p. (5 dagen met 2 pers. in een tweepersoonskamer). Toeslag eenpersoonsbezetting € 75,-

Info en boeken: tel.: 040-2123147 of 06-47297848.

Website: www.jongensvanderreisvereniging.nl

email: info@jongensvanderreisvereniging.nl





De fiets in de verkiezingen in Son en Breugel

Als Fietsersbond Son en Breugel hebben wij in september alle politieke partijen in Son en Breugel per mail benaderd. We hebben onze ambities gedeeld en ieder bestuur uitgenodigd met ons in gesprek te gaan. Alleen de VVD heeft contact met ons opgenomen maar had bij nader inzien toch geen tijd voor een gesprek. De overige partijen hebben geen contact met ons opgenomen. Toch zien we veel van onze punten terugkomen in de verschillende partijprogramma's. Hier zijn we uiteraard zeer blij mee en hopen dan ook dat in de komende periode veel van onze ambities gerealiseerd gaan worden!

Onze lokale speerpunten, met daarachter welke partij deze heeft opgenomen in zijn programma:

Fietsnetwerk:

- Goede fietsverbindingen vanuit alle wijken naar het centrum: VVD
- Directe fietsverbindingen tussen wijken: VVD
- Doorfietsroutes naar omliggende plaatsen: Dorpsvisie, VVD, CDA, PVDA/GroenLinks

Fietsveiligheid:

- Verwijderen van paaltjes waar deze niet noodzakelijk zijn: VVD
- Herinrichten van straten op maximaal 30 km: Dorpsvisie, VVD, PVDA/GroenLinks
- Duidelijke inrichting van rotondes: Dorpsvisie, PVDA/GroenLinks
- Duidelijkheid over voorrang van rechts voor fietsers: CDA, PVDA/GroenLinks
- Terugdringen hinder van auto's bij scholen: Dorpsvisie, VVD, PVDA/GroenLinks

Naast onze speerpunten zien we ook nog een aantal andere aandachtspunten meerdere keren terugkomen zoals het onderhoud aan en de schoonmaak van voet- en fietspaden. En nog een speciale vermelding voor Dorpsvisie die een Pumptrack wil realiseren om zo het fietsplezier onder jongeren te stimuleren

Dorpsvisie

- Stevige maatregelen voor veilig verkeer met een goede doorstroming
 - In ons centrum geldt het 'Auto is te gast' principe! Dus het doorgaande verkeer ontmoedigen.

- DorpsVisie wil een fietspad van Noord naar Zuid en van Oost naar West realiseren om aan te sluiten op het slow-lane en fietsnetwerk. Hierdoor kunnen kinderen veilig naar school fietsen en wordt woon-/werk verkeer op de fiets veiliger.
- Blijven investeren in verkeersveiligheid. Knelpunten zoals bij de Jumbo, rondom het Raadhuisplein, de Boslaan en de kruising Wilhelminalaan-Hendrik Veenemanstraat bekijken we gezamenlijk en waar nodig

aanpakken/aanpassen. We blijven investeren in onze stoepen, fietspaden en andere infrastructuur.

- Handhaving op snelheid in bebouwde kom. Fietsen waar het moet i.p.v. waar dat het meeste oplevert!
- Extra op- en afrit A50 tussen Sonniuspark en Nijnsel (naast de 2e ontsluiting Ekkersrijt) om de veiligheid op de Bijenlaan te verbeteren.
- DorpsVisie helpt een Pump Track (BMX baan) te realiseren binnen onze gemeente.

VVD

We willen werk maken van het Fietsplan, omdat recreatief fietsen en fietsen voor woon-werk in het belang is voor een prettige leefomgeving en algemene gezondheid.

- Realiseren van duidelijke fietsroutes naar Eindhoven

- Fietssnelweg van Eindhoven naar Veghel/Uden/Nijmegen
- Het doorgaande fietsverkeer door de wijken moet met voorrang door het dorp kunnen rijden. Gevaarlijke drempels en andere obstakels moeten worden aangepakt
- Breed baan voor de fiets
- Het onderhoudsniveau van trottoirs en fietspaden moet worden verbeterd
- Goede mogelijkheden om kinderen met zowel de fiets als de auto bij school af te zetten.



Met de 2e ontsluiting Ekkersrijt kan de Eindhovenseweg autoluw worden gemaakt, of eventueel worden afgesloten voor doorgaand verkeer.

Meer handhaving op snelheidsovertreders. In samenspraak met inwoners en politie, willen we onduidelijke verkeerssituaties in beeld gaan brengen om zo de (verkeers)veiligheid te gaan verbeteren.

We zullen ons inzetten voor een goede bereikbaarheid van natuurgebieden en aanleg van fietspaden

CDA

- Er komt een nieuw verkeers- en vervoersplan
- Dat we samen met inwoners gaan bespreken
- Waarin we aandacht geven aan straten waar zwaar verkeer doorheen komt
- Fietspaden en zebrapaden zullen goed verlicht zijn
- En zoveel mogelijk vrij liggend
- Gevaarlijke punten zoals de fietsoversteek in de Stakenburgstraat worden aangepakt
- En we zijn op de fiets bereikbaar via veilige, regionale fietsverbindingen

Dorpsbelang

Monitoren doorgaand verkeer door wijken en centrum

VOOR U!

Wij willen de komende vier jaar werken aan een snellere responstijd op meldingen van losliggende randen, tegels etc.

D66

Centrum zodanig inrichten dat de auto te gast is en het plezier en de veiligheid van de voetgangers en fietsers bepalend zijn.

Hart Voor Son en Breugel

Groen en leefbaarheid vinden wij belangrijk. Dus wij zien graag mensen veilig en op de fiets.

Wij willen de autodruk in de Nieuwstraat en de onveilige stoepranden op een efficiënte en effectieve manier aanpakken om de leefbaarheid van het centrum te verbeteren.

PvdA/GroenLinks:

Voor een dorp waar je veilig kunt fietsen en wandelen!

- De doorgaande noord-zuid-route door Son (Kanaalstraat-Nieuwstraat-Hendrik Veenemanstraat) en de route Wilhelminalaan-Veerstraat worden autoluw gemaakt en aantrekkelijk en veilig voor fietsers. Met het oog daarop stelt de gemeente zo snel mogelijk in beide richtingen een algeheel inrijverbod in voor niet-bestemmingsverkeer. Tegelijkertijd start zij een onderzoek naar de vraag welke vervolgstap de

beste optie is: realiseren van vrij liggende fietspaden langs deze routes of deze routes inrichten als fietsstraat, waar fietsers voorrang hebben en auto's fietsers niet in mogen halen en hun snelheid aan moeten passen aan die van fietsers (met een maximum van 30 km/uur). Bij beide opties wordt ook bekeken welke verkeersregulatiemaatregelen zij elders in de gemeente noodzakelijk maken. Op basis van de onderzoeksresultaten wordt snel een knoop doorgehakt en tot actie overgegaan.

Uitgangspunt is dat beide routes uiterlijk eind 2024-begin 2025 autoluw zijn en veilig en aantrekkelijk voor fietsers.

- De gemeente maakt een inventarisatie van verkeerssituaties elders in de bebouwde kom die onveilig zijn voor fietsers en/of wandelaars en stelt op basis daarvan een plan van aanpak op. Bij het nemen van maatregelen staat de veiligheid van fietsers en voetgangers voorop, ook als dat belemmerend werkt voor de doorstroming van het gemotoriseerd verkeer.
- Parkeren van vrachtverkeer mag geen overlast veroorzaken voor andere weggebruikers en zeker geen gevaar opleveren voor voetgangers en fietsers.
- In de gehele bebouwde kom blijft de maximumsnelheid 30 km/uur. Aan de handhaving zal een hogere prioriteit worden gegeven. Dat gebeurt door regelmatige of zo nodig permanente snelheidscontroles op wegen waar hardnekkig te hard wordt gereden, zeker waar dat gevaarlijke situaties voor fietsers of voetgangers met zich meebrengt.
- De gemeente stimuleert dat kinderen (al of niet begeleid door ouders) per fiets of lopend naar de basisschool komen en weer naar huis gaan, dus niet per auto. Daarover worden afspraken gemaakt met de directies en besturen van de scholen. Een en ander is dringend gewenst uit een oogpunt van veiligheid en gezond milieu rond de scholen en vanuit de noodzaak autoverkeer in de bebouwde kom zoveel mogelijk te beperken. Bovendien is het voor kinderen (en hun ouders) goed om meer te bewegen.
- Onkruid, bladeren en afval zullen vaker worden verwijderd. Dat geldt niet alleen voor trottoirs maar ook voor fietsstroken en -paden. De gemeente maakt hier voldoende middelen voor vrij.

Berichten uit Gemert-Bakel

Dies van Soelen

Politiek, ook een zaak van en door fietsende burgers!

Met 16 fietsersbond leden, met mijzelf als enig actief lid, een terugblik op enkele jaren activiteiten voor de Fietsersbond afdeling Gemert-Bakel. Om te beginnen, het overleg met de werkgroepen Verkeer en (duurzame) Mobiliteit.

Overleg met de werkgroep Verkeer betekent praktijk, waar loopt het spaak met veilig fietsen, waar schiet de weginrichting te kort, waar liggen de verbeterpunten, hoe betrekken we projectleiders, ambtenaren en raadsleden bij te maken keuzes?!

De werkgroep Verkeer bestaat uit verkeersambtenaren, politie, handhaving, Veilig Verkeer Gemert-Bakel en Fietsersbond. Het overleg vindt 4x per jaar plaats, verloopt gestructureerd, is concreet op de inhoud en met een prima werksfeer!



Pandelaar

Of de inbreng van de Fietsersbond effectief is? Niet altijd. Het in januari 2021 uitgebracht Verkeers Veiligheids Plan, na noeste arbeid van ambtenaren en een onderzoeksbureau, blijft wat in de lucht hangen. Wel mocht de Fietsersbond de raadscommissie Ruimte en Verkeer 5 minuten toespreken over dit onderwerp. Daarbij werd aandacht gevraagd voor het traject 'Pandelaar'. Gevaarlijk, hardrijdend en veel vrachtverkeer, te weinig ruimte voor de schoolgaande fietsers en fietsertjes.

Gemert-Bakel werkt wel aan een Omgevingswet, in G-B inmiddels meer bekend als de Wet van de Bouwstenen, maar naast Wonen en Werken, krijgen zaken als Mobiliteit, Klimaat en Gezondheid nauwelijks de specifieke aandacht van College en Raad.

Met de werkgroep Mobiliteit als Koploper Duurzaamheid zou een prachtnvisie en aanpak van duurzaam samengaan van Langzaam en Snelverkeer gerealiseerd kunnen worden.

Met de inbreng vanuit het bedrijfsleven, de diensten, onderwijs en maatschappelijke sector, incl. Fietsersbond zou Mobiliteit wel op de politieke agenda kunnen staan. Helaas, na enkele jaren met het College en alle genoemde 'stakeholders' in overleg en met goede ideeën, fietsend

naar school en werk bijvoorbeeld, dreigt deze 'Koploper' na een Corona time-out nu het loodje te leggen.

Samenwerken en ook daarin creatief zijn valt ook niet mee, zullen we maar denken. Of is 'gewoon' lobbyen, de praktijkoplossing, dan maar de beste weg?

In de commissie Ruimte en Verkeer, mocht ik nog eens het belang en noodzaak voor een goed werkend Verkeers Veiligheids Plan naar voren brengen.

Vondellaan

De Vondellaan is een belangrijke en zeer drukke verkeersader die de Komweg vanuit en naar de richtingen Helmond, Eindhoven, Veghel en Boekel met elkaar verbindt. Deze weg bedient bovendien aanliggende woonwijken, supermarkt, Kunstlokaal, school- en werkfietsverkeer en OV. De route is berucht om hardrijdend snelverkeer, overstekende en afslaande fietsers, voetgangers, slecht wegdek en krappe, onveilige rotondes. Kortom, veel verkeersellende daar.

De inspraakavond voor bewoners en verkeersdeelnemers kreeg 2 A4tjes vol met klachten en suggesties mee. Als Fietsersbond mocht ik de onveiligheid en het gebrek aan minimale fietsvoorzieningen duiden. En passant noemde ik de behoefte aan ecologische aspecten. Bomen, struiken, groene perken, fietscomfort en vooral ook meer 30 km verkeer als veilig en ecologische noodzakelijkheid, zoals uitstoot en beperken van ernstige gezondheidsklachten. De ontwerpfase is inmiddels opgeschort. Te veel complexiteit. Ook de nadrukkelijk aanwezige supermarkt heeft zo haar wensen. Eveneens met het oog op de aanleg van Doonheide 2, een ambitieus woongebied langs de Boekelse weg komt nog meer mobiliteit richting centrum.

Afsluiten als doorgaande route dus deze Vondellaan!

Alternatief: meer doorgaand verkeer rondom Gemert!



Vondellaan

Wat doen politieke partijen in Gemert-Bakel voor Mobiliteit, en voor Fietsmobiliteit in het bijzonder.

Naast Wonen en Werken zou Mobiliteit het derde belangrijk onderwerp moeten zijn in de politieke realiteit. Echter niet in Gemert-Bakel. Zeker wat Fietsmobiliteit betreft blijft onze gemeente ver achter vergeleken bij de regionale en landelijke ontwikkelingen.

Enfin, laten we kijken of de overheid in haar geheel wat aan de weg getimmerd heeft wat betreft veiligheid en infrastructuur voor de fietsende gemeente

- Fietsbruggen over de Noord-Om en de waterloop tussen Handelse-en Boekelse weg. De 3d-geprinte brug kwam zelfs in het landelijke en regionale nieuws. Overigens wel allereerst door een 1-2tje tussen Provincie en bewoners Doonheide, die met de aanleg van de Noord-Om hun wandelroute richting Handelse bossen dreigden te verliezen.
- de aanleg van enkele honderden meters half verhard fietspad op dezelfde route.
- het verbeteren van het fietspad langs de Dr. De Quayweg, tussen De Mortel en de Midden-Peel weg. Overigens mede door de inzet van de toenmalige verkeerswethouder, inmiddels 2^e kamerlid voor het CDA. Chapeau!
- het verbreden van de fietsruimte naar 1.80m op het traject Willem de Haasstraat/St. Annastraat. We zijn niet helemaal blij als fietsers.
- In Bakel werd ter hoogte van de basisschool aan de Schoolstraat met ludieke verkeersobjecten en een plateau de verkeersveiligheid optimaal bediend.

Wat kunnen we verwachten?

Bij gebrek aan een duidelijke Mobiliteitsvisie, inclusief voor langzaam verkeer, toch maar een speurtocht naar de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen. Een rondje 'politiek' geeft het volgende beeld:

Mobiliteit is een ondergeschikt item in de politiek van GB. Verkeer in het algemeen vind je sporadisch terug in onderwerpen als ruimte, omgevingsvisie, gezondheid, recreatie/sport en economisch/commerciële activiteiten. Het spanningsveld tussen de grootheden Wonen, Werken en Mobiliteit wordt wel gezien door de "politiek". Een bredere, samenhangende toekomstvisie 2030-2050 wel geduid, echter slechts in deelaspecten uitgewerkt

Ruimte en verkeersproblematiek worden weliswaar ruimschoots aangepakt, echter, het oorzakelijk verband wordt

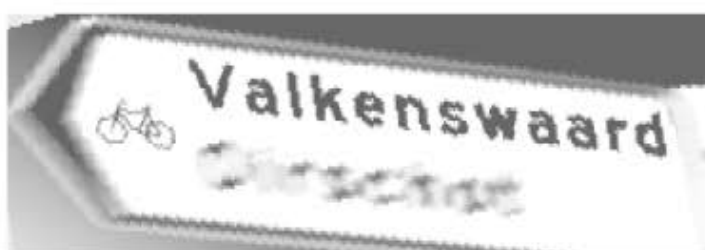
onvoldoende gezien en meegenomen, heldere transitiekeuzes ontbreken.

Bijvoorbeeld, men kiest ondubbelzinnig voor het uitbreiden van supermarkten in en dichtbij het centrum, idem Horeca, Kasteel en Agrarische/grootschalige industrie dichtbij de woonwijken.

De complexiteit van een veelheid aan ruimtelijke functies en het ontbreken van heldere keuzes op het gebied van fietsmobiliteit, 'wij hebben geen geld voor de fiets', maakt de toekomst voor Gemert-Bakel politiek gezien erg ongewis. Met een CDA/Dorpspartij College dat vol gas geeft wat betreft bouwen in de duurdere particuliere sector en ruim baan geeft aan (vracht)autoverkeer in de zich alsmaar uitbreidende economische sector. Met Groen Links als de zich het meest profilerende partij waar het gaat om duurzaam ecologische, sociale en economische activiteiten.



Alda op de fiets, door Alda Loeffen, Gemert



De fiets in de Valkenswaardse verkiezingen

Uit onze inventarisatie van de verkiezingsprogramma's maken wij op dat met name PvdA en CDA betrokken zijn bij de fietser. Ondanks dat het verkiezingsprogramma nog niet bekend is, verwachten we dit ook van H&G op basis van de standpunten die deze partij heeft ingenomen de afgelopen jaren. Valkenswaard Lokaal en Samen voor Valkenswaard zijn iets minder enthousiast voor de fietser, maar laten hem gelukkig ook niet vallen. En de VVD? Met dit verkiezingsprogramma wordt het lastig om van het imago van Vroempartij af te komen.

PvdA

- Bewegen en sporten buiten het verenigingsleven heeft ook een belangrijke functie. Daarom richten we de openbare ruimte in met goede wandelpaden, wandelroutes, fietsverbindingen en speelvoorzieningen voor jong en oud.
- De mobiliteit van de inwoners uit een bereikbaar Valkenswaard is veel meer dan alleen autoverkeer. Er is meer aandacht nodig voor andere oplossingen zoals het openbaar vervoer en fietsverkeer.
- Met de opmars van de elektrische fiets groeide het aandeel van de fiets in het verkeer zowel recreatief als in de vorm van woon-werkverkeer hard. Fietsen is duurzaam, fietsen betekent bewegen en bewegen is goed voor iedereen. Daarom vindt de PvdA dat het fietsverkeer veel meer aandacht verdient en een hogere prioriteit moet krijgen.
- Al geruime tijd geleden verloor Valkenswaard definitief haar functie als regionaal winkelcentrum. Het winkelhart van Valkenswaard is er voor haar inwoners en die komen bij voorkeur met de fiets. De bereikbaarheid van een bruisend winkelhart kan worden beheerst door voorrang aan fietsers tot in het centrum en voldoende veilige stallingsmogelijkheden.
- Een update van het Fietsplan.
- Het aanpassen van de woonstraten zodat een maximum snelheid van 30 km/uur fysiek wordt afgedwongen. Met aandacht voor de comfortabele doorgang voor fietsers. De aanpassing is vooraf afgestemd met de (straat)bewoners en de buurt en de eventueel aanwezige school.
- We willen woon-werkverkeer met de fiets stimuleren. Dit kan door het aanleggen van fietshoofddaders met voorrang, aansluitend op fiets(snel)wegen. Bijvoorbeeld in Valkenswaard ter plaatse van de Eindhovenseweg Noord en de Leenderweg.
- Aanleg van een snelfietspad Dommelen-Waalre vanaf Dommelen Noord, ten westen van Waalre, in de richting van de High Tech Campus en ASML.
- Aandacht voor de recreatieve fietser door het realiseren van nieuwe en het verbeteren van bestaande fietspaden. Fietspaden die aansluiten op het fietsnetwerk in België en van onze buurgemeenten. Daarbij willen we schuilmogelijkheden



in afgelegen gebieden plaatsen die zijn geïntegreerd in de omgeving.

- Breder comfortabele, bij voorkeur geasfalteerde fietspaden herkenbaar aan de rode kleur.
- Introductie van de OV-fiets in Valkenswaard.
- We zetten in op goede wandelpaden, fietsnetwerken en een groene omgeving in en om Valkenswaard. Een goed wandelpadennetwerk maakt natuur en landschap toegankelijk. Goede fietsverbindingen zorgen voor een goed alternatief voor de auto en kansen voor ontspanning en beweging.

CDA

- Aandacht voor fietsverkeer; goede (geasfalteerde), onderhouden en veilige fietspaden, voldoende fietsenstallingen. Uitbreiden van fietspad over Oude Spoorbaan met een fietspad achter de sportvelden richting Boshersberg Harba Lorifa en doortrekken van Oude Spoorbaan als fietspad naar België. Leenderweg en Dommelseweg worden ingericht als fietsvriendelijke wegen.
- Er worden flexibele flitspalen en verlichte snelheidsmeters ingezet om hardrijders aan te pakken op plaatsen waar het voor fietsers en voetgangers onveilig is.
- In of nabij het centrum komt een knooppunt voor openbaar vervoer waar men kan overstappen en waar fietsen kunnen worden gestald (een hub)
- Ten behoeve van de bereikbaarheid, leefbaarheid van- en het werkklimaat op het industrieterrein de Schaapsloop investeert de gemeente Valkenswaard in de kwaliteit van asfalt van de weg en fietspaden, de riolering én samen met ondernemers in extra groen.

Valkenswaard lokaal

- Valkenswaard Lokaal zal plannen stimuleren voor het realiseren van woningen (huur en koop) voor mensen die in de regio werken en die in Valkenswaard de mooie plaats zien om te wonen. Daar hoort een goede infrastructuur bij zoals wegen voor het gemotoriseerd vervoer maar ook fietspaden ten behoeve van een goede bereikbaarheid van de mooie toeristische en recreatieve plekken in en rondom Valkenswaard.
- Dagelijkse ergernissen oplossen/voorkomen:
- Laadpalen voor elektrische fietsen
- Fietspaden vrijhouden voor fietsers ook bij evenementen (wordt waarschijnlijk het Frans van Bestpad mee bedoeld (MS))

Samen voor Valkenswaard

Samen voor Valkenswaard vindt wel dat er meer aandacht moet komen voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers, voetgangers, schoolgaande kinderen, mensen met een rollator, rolstoel of scootmobiel. Wij gaan proactief om met aanpassing van het openbaar gebied t.b.v. mensen die enige vorm van beperking

hebben. Waar u loopt, fietst of zit moet u dat veilig en met groot gemak kunnen doen

H&G

Nog geen verkiezingsprogramma bekend, maar op basis van het programma van 2018 weten wij dat deze partij in het algemeen wel betrokken is bij de fietser in Valkenswaard.

D66:

Nog geen verkiezingsprogramma bekend.

VVD:

Het woord fiets komt NUL keer voor in het programma. Wel zijn de doorstroming van de auto en voldoende parkeergelegenheden van belang voor de VVD.

Hoe nu verder?

Steeds meer wordt gebruikt gemaakt van de fiets in Valkenswaard. Ons motto hierbij is: Veilig, comfortabel en direct fietsen in Valkenswaard.

o **Veilig** betekent voor ons dat de kans op ongelukken zo klein mogelijk wordt.

o Bij **comfortabel** richten wij ons vooral op brede en vlakke fietspaden, waarbij fietsers geen hinder hebben van geparkeerde auto's e.d.

o En met **direct** bedoelen wij dat omwegen worden voorkomen en dat verkeerslichten niet of zo kort mogelijk op rood staan voor fietsers.

We zijn ervan overtuigd dat de fiets hét vervoermiddel is binnen Valkenswaard en Dommelen.

Op basis van de visie van de Fietzersbond hebben wij als afdeling Valkenswaard voor de komende vier jaar diverse concrete programmapunten opgesteld.

Wij concluderen dat het fietsklimaat in Valkenswaard redelijk is. Wij zien echter ook nog duidelijk mogelijkheden voor verbeteringen. De belangrijkste zijn:

1. Onverkort uitvoeren van de visie van Fietzersbond

Hierdoor kan Valkenswaard nog meer een prettige, veilige, gezonde en comfortabele gemeente zijn voor iedereen van jong tot oud! Fietsen is gezond en aangenaam, heeft een kleine CO₂-voetafdruk, vermindert de overlast van geluid en luchtvervuiling en legt veel minder beslag op de schaarse ruimte dan automobiliteit.

2. Asfalteren van doorgaande fietsroutes buiten het centrum De meeste routes zijn bestraat, terwijl asfalteren veel meer comfort biedt en niet veel duurder is (op langere termijn zelfs goedkoper).

3. Aanpak hinderlijk parkeren op doorgaande fietsroutes buiten het centrum Dit betreft met name de Eindhovenseweg, Leenderweg en Luikerweg. Op deze straten staan auto's geparkeerd op het fietspad. Dat is niet veilig en niet comfortabel.

4. Aanpak Dommelen-Zuid

Dit plan is een goede verbetering voor de fietser. Twee

voorstellen zijn voor ons echter niet passend. Wat ons betreft worden de volgende wijzigingen aangebracht in de plannen:

- o Vrij liggende fietspaden over de Norbertusdreef. Het is niet acceptabel dat de fietser dient als blikvanger voor de automobilist. De nieuwe Norbertusdreef wordt immers smaller en drukker door de komst van de nieuwe N69.
- o Afsluiten Venbergeseweg voor doorgaand autoverkeer. Deze racebaan zal in de spits blijven dienen als sluiproute. Behalve een enkele bewoner is iedereen het over eens dat het afsluiten van deze weg nodig is. Maar blijkbaar weegt deze enkele stem toch zwaarder.

5. Herinrichting EMA-terrein

Hier is een ov-hub voorzien. Wij hebben duidelijke ideeën bij bereikbaarheid en fietsparkeren en worden graag betrokken bij de uitwerking van deze plannen.

6. Afsluiten van de Zeelberg

Deze sluiproute moet nu echt snel worden afgesloten. Het is een racebaan voor auto's die doorsteken van de Maastrichterweg naar De Vest.

7. Verbreden of verleggen Fietspad Malpie

Het fietspad op de Malpie wordt intensief gebruikt. Het is echter veel te smal. Daarom pleiten wij voor verbreding. Als dat niet lukt wegens natuurwetgeving, dan is het te overwegen om het fietspad te verplaatsen.

8. Oplossen gevaarlijke situaties bij aanpak van Geenhovensedreef en Nieuwe Waalreseweg

Dit betreft:

- o De oversteken bij de Koningsvaren en de Pastoor Heerkensdreef. Deze zijn ronduit gevaarlijk voor fietsers in de spitsjeden.
- o De aansluiting tussen de Nachtegaallaan en de Geenhovensedreef. Fietsers moeten nu twee keer wachten voor het rode stoplicht. De ideale oplossing is een twee-richtingen fietspad tussen Were Di en de Eindhovenseweg.

9. Verder weghalen of vergevingsgezind maken van fietspaaltjes

Wij merken dat op veel plekken nog paaltjes staan die niet nodig zijn. Deze kunnen verwijderd worden. Als dat niet mogelijk is, is het nodig dat deze vervangen worden door flexibele paaltjes, aangevuld met stroken met betonhobbels en kattenogen voor en achter de paal.

10. Aanleg twee-richtingen fietspad tussen Bosstraat en Oude Baan De oversteek bij de Oude Baan (gemeente Leende is gevaarlijk). Veel fietsers zijn spookrijder tussen de Bosstraat en de Oude Baan. Daarom is een breed fietspad met twee-richtingen nodig.

11. Aanpak van vele, kleinere situaties

Deze kunnen vaak veiliger, comfortabeler en sneller worden gemaakt. U kent ze vast wel: dat vreemde paaltje, een rare knik in de weg, een verkeerslicht dat niet goed werkt, een oversteekplek die veiliger kan. Als wij zulke punten tegenkomen, melden wij ze bij de gemeente

Ellende met fietsnavigatie

Simon Wessels

In 2013 wilde ik met de fiets naar Athene. Dan kom je door zo'n 7 à 8 landen en dat vraagt om veel landkaarten, teveel om mee te nemen. Fietsnavigatie leek me daarom een voortreffelijk alternatief. Ik kende de TomTom in de auto: wat vreselijk handig en gemakkelijk als je niet steeds hoeft te stoppen om de weg te zoeken. Je toetst de bestemming in en het apparaat doet de rest en wijst je comfortabel de weg. Dus besloot ik te investeren in een zo'n mooie fietsnavigatieding voor op het stuur.

Garmin Edge 800

Ik keek in Op Pad en las daar een recensie: de Garmin Edge 800 kreeg een uitstekende beoordeling. Dus die bestelde ik, voor € 269,00 bij een Internetwinkel. Ik kocht er voor zo'n € 90 een kaart bij: de City Navigator. En toen ging ik er hoopvol mee aan de slag. Dat viel zwaar tegen; ik ben niet onhandig met computers en zo, maar ik heb zelden zo'n gebruikersonvriendelijk ding gezien! Het verbaast me achteraf dan ook niet dat je GPS-cursussen voor de Garmin kunt volgen: om zelf alle mogelijkheden te ontdekken en toe te passen, is schier onmogelijk.

Maar goed, een paar dagen later ging ik op pad, de Garmin mooi zichtbaar op het stuur. Maar liefst drie dagen ging het goed: Garmin wees ons de weg en bracht ons op mooie kleine wegen. De tweede dag wees hij ons hardnekkig een autoweg op. Dat mocht

niet. Je rijdt dan de andere kant op, terwijl Garmin de hele tijd protesteert. Keer terug, zegt hij dan steeds. Pas vier dorpen verderop accepteert hij dat je een andere route neemt.

De vierde dag, na het opstarten, liep hij vast en deed niets meer. Van alles geprobeerd, opnieuw aan- en uitzetten, opnieuw opladen, een mailtje sturen naar de leverancier, niets hielp! Dus we hebben toch kaarten moeten kopen onderwerp om verder te kunnen fietsen.

Thuisgekomen heb ik de Garmin opgestuurd en kreeg ik met veel moeite een nieuwe.

Die ging het jaar daarop mee. Ellende: wat zijn we vaak verdwaald omdat Garmin ons de verkeerde kant opstuurt. Eén keer was het zo erg dat we ruim een uur door de stad fietsten, om toen te ontdekken dat we precies de verkeerde richting opgingen. Dus twee uur later waren we weer op het oorspronkelijke punt.

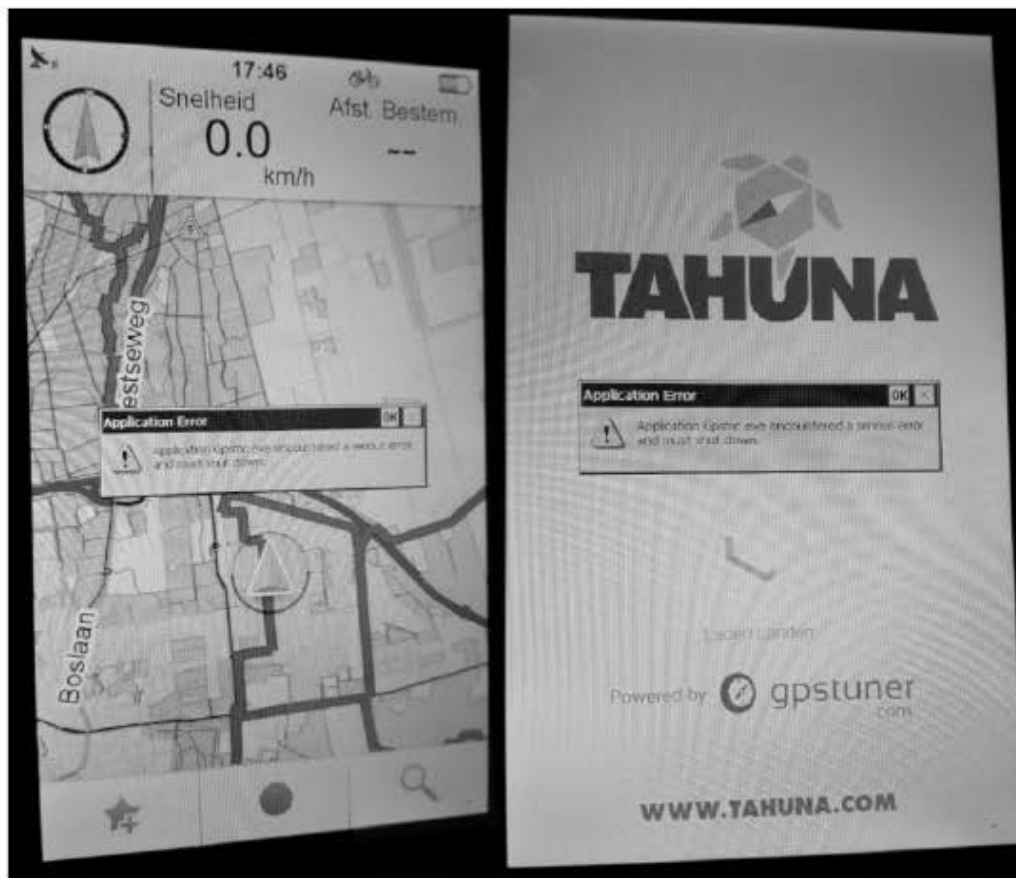
Teasi One 2

Ik bleef op verkeerde voet staan met de Garmin. Vaak deed hij het helemaal niet en als hij wel opstartte, dan ging het vaak verkeerd. Helemaal gedesilluseerd hoorde ik goede berichten over de Teasi One 2 en besloot die te kopen: in

2015, voor € 169. Ik was helemaal tevreden: de kaarten zaten er al op en het apparaat was zeer gebruiksvriendelijk: geen enkel probleem om er mee te navigeren. Nu ging de reis naar Berlijn. Heerlijk: we fietsen zeer ontspannen zonder te hoeven zoeken: Teasi wees de weg. Maar je gelooft het niet: na drie dagen liep de Teasi vast. Weer hetzelfde: opnieuw aan- en uitzetten, opnieuw opladen, een mailtje sturen naar de leverancier, niets hielp! Ook nu weer op basis van kaarten verder fietsen. Dus veel zoeken.

Na thuiskomst heb ik de Teasi opgestuurd. Bleek niet te repareren, dus kreeg ik een nieuwe. Ook die heb ik een paar jaar geprobeerd, weer met grote ergernis: hoe vaak hij niet vastliep? Of weigerde op te starten? Enkele keren heb ik de software geupdatet. Elke keer weer de hoop dat het beter zou gaan.

Maar nee, het bleef ellende. Omdat ik een enthousiaste fietser ben, vond ik dat ik recht had op een goede en werkende navigatie, dus kocht ik weer een ander systeem.





Mio 400

In 2019 kocht ik de MIO 400, voor € 249 inclusief houder. En warempel: een duidelijk scherm en eenvoudig te bedienen. En hij wijst de weg. En hij doet het nog steeds! Af en toe wat eigenaardigheden: als ik van Mierlo naar Geldrop fiets, wil hij steeds dat ik het fietspad aan de andere kant neem. En dat mag niet. Afgelopen jaar ben ik naar Zwitserland gefietst en heb daarom GPX-bestanden in de MIO gezet. Dat ging prima: heerlijk om de hele dag te kunnen fietsen, zonder dat je verdwaalt of moet zoeken!

Maar is dit nu de ideale navigatie? Nee, helaas. Mijn fietsmaat heeft de app Komoot op zijn telefoon gezet. Dat kost veel minder en blijkt veel beter te werken dan de MIO.

Voorbeeld: ik had een GPX-bestand geladen, maar dat was een traject van noord naar zuid, in plaats van andersom. Zou werkbaar zijn als je de route zou kunnen zien op de MIO, maar nee, MIO zegt continu: u gaat verkeerd, keer om! En dan zie je niks op het scherm en kun je dus niet verder. Komoot biedt de mogelijkheid om de route om te draaien en ook om in te zoomen op het scherm, zodat je een groter deel van de route ziet. Dan kun je je daarop oriënteren.

Voorbeeld 2: we wilden naar de camping. MIO wilde per se langs een drukke weg, terwijl Komoot honderd meter verder een mooi fietspad aanwees. Het gekke is dat MIO die route wel bleek te kennen, want na een kilometer mocht ik ook langs dat mooie pad!

Conclusie

Na het schrijven van bovenstaande tekst, ga ik de uitgaven optellen en kom ik tot de conclusie dat ik ongeveer € 800 heb uitgegeven en nog steeds niet helemaal tevreden ben. De MIO doet het wel, maar heeft nog een aantal verbeterpunten. Mijn volgende fietstocht overweeg ik de MIO thuis te laten, Komoot of Osmand op mijn telefoon te zetten en daarmee te navigeren. Ik kan een volgende keer, als u er prijs op stelt, mijn nieuwe navigatie-ervaringen met u delen.

Nawoord, Routeplanner Fietzersbond

Op verzoek van de redacteur heb ik mijn ervaring met de Fietsrouteplanner toegevoegd.

Dat is ook een app, die je eenvoudig op je smartphone kunt zetten. Ik heb hem een paar keer gebruikt en ben tot nu toe tevreden. Hij is alleen voor Nederland bedoeld en is gebruikersvriendelijk. Het leuke vind ik dat je je bestemming kunt invoeren en dan kunt kiezen uit maar liefst zes verschillende opties:

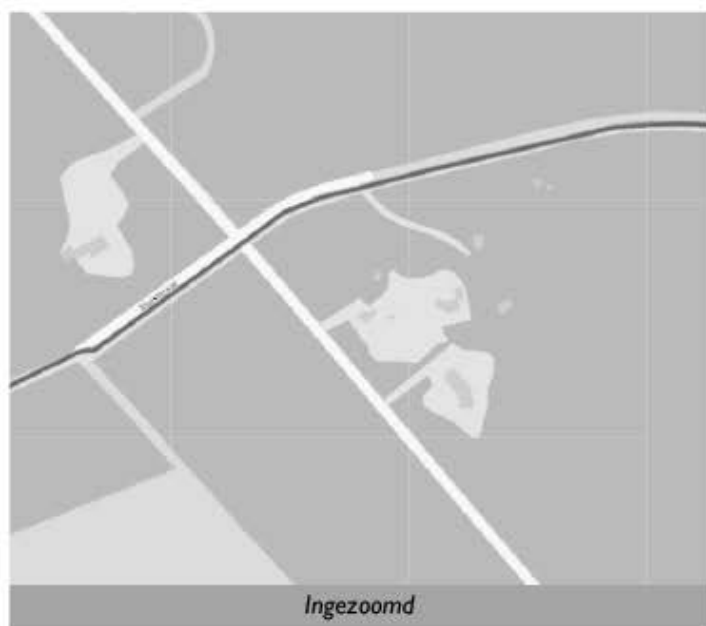
makkelijk doorfietsen / knooppunten / recreatieve route / natuurroute / racefiets / kortste route.

Ik heb het laatst geprobeerd voor mijn tocht van Mierlo naar Valkenswaard, die ik al ongeveer 50x heb gemaakt en werd verrast doordat de planner me langs nieuwe paden leidde!

Overigens: het grote voordeel van een routeapp boven een aparte fietsnavigatie, is dat je op je smartphone makkelijk kunt in- en uitzoomen.

Het eerste wijst je de weg. Wil je weten waar je bent en wat er in de omgeving is: restaurant of een winkel, dan kun je uitzoomen en je daarop oriënteren.

Niet onbelangrijk: de Routeplanner van de Fietzersbond is gratis!





Partij voor de Dieren doet voor het eerst mee aan de verkiezingen in Eindhoven!

We hebben een natuur- en klimaatcrisis,
dus we moeten nu van koers veranderen!

Een groene omgeving en een gezonde lucht zijn een
basisvoorwaarde voor het welzijn van iedereen.

Ruim baan dus voor fietsers en voetgangers. Lees onze
plannen in ons uitgebreide programma op:
eindhoven.partijvoordedieren.nl.

Verbeter de wereld, begin in Eindhoven.

Dus kies 14, 15 of 16 maart Partij voor de Dieren.
Lijst 15

Jonas, Manfred en Frank*

*leden van de Fietsersbond en kandidaat #2, #8 en #11



Zo vind je snel ons partijprogramma!

Berichten uit Helmond

Paul Kloet

Herinrichting N270 tussen Helmond en Deurne

In december heeft de provincie voor de herinrichting van de weg van Helmond naar Deurne de Notitie Reikwijdte en Detailniveau vastgesteld. Daarin wordt bepaald, welke oplossingen zullen worden onderzocht en waar die oplossingen aan worden getoetst. De Notitie is te beschouwen als de eerste stap in het opstellen van een Milieu Effect Rapportage.

Wij hadden bij de inspraakronde aangegeven grote moeite te hebben met een uitbouw tot 2x2 rijstroken, omdat we dan veel extra autoverkeer op de Traverse in het centrum van Helmond verwachten. Daardoor wordt de Traverse nog moeilijker oversteekbaar voor fietsers en voetgangers. De provincie geeft nu aan, dat er in ieder geval een 2x1-variant zal worden onderzocht. Wel hoort hier een verruiming van de gelijkvloerse aansluitingen bij, omdat de huidige aansluitingen de belangrijkste oorzaak van de doorstromingsproblemen zijn.

Daarnaast geeft de provincie aan, dat het deel van het snelfietspad tussen Helmond en Deurne, waar dat langs de N270 loopt, in het project zal worden meegenomen.

Wij zijn benieuwd, waar dit alles toe leidt.

N279

De provinciale plannen voor het om- en uitbouwen van de N279 (Veghel-Asten) zijn verworpen door de Raad van State. Wat er nu gaat gebeuren is ons volstrekt onduidelijk. Dat geldt ook voor het snelfietspad van Gemert naar Helmond, dat grotendeels langs de N279 is gedacht.

Gemeenteraadsverkiezingen

Op 14-15-16 maart zijn er gemeenteraadsverkiezingen. De verschillende partijen hebben hun wensen voor de nieuwe raadsperiode opgenomen in hun diverse verkiezingsprogramma's. Wij hebben daar door een fietsersbril naar gekeken.

In eerste instantie viel het ons op, dat het onderwerp verkeer maar beperkt aandacht krijgt in de verschillende programma's. En daarbinnen is de aandacht voor fietsen heel bescheiden. De meest algemene fietsitems

zijn het koesteren van de gratis bewaakte fietsenstallingen en het aanpakken van onveilige verkeerssituaties. Groen Links en D66 pleiten als enige partijen specifiek voor meer aandacht voor het fietsen. Groen Links maakt zich sterk voor meer snelfietspaden, D66 ook voor fietsstraten. D66 noemt daarnaast een goede en veilige inrichting van het bestaande fietsnetwerk als belangrijk item. Een van onze vaste thema's in onze contacten met de gemeente is het - waar enigszins mogelijk - vervangen van verkeerslichten op kruisingen door rotondes (met fietsers als gelijkwaardige verkeersdeelnemers!). Het CDA wil tot onze verbazing ook verkeerslichten vervangen door rotondes. Of de fietsers dan ook in de voorrang komen staat er niet bij.

Al met al trekken wij de conclusie, dat de belangstelling van de aankomende raadsleden niet direct uitgaat naar verkeer en ook niet naar fietsen. Er is dus nog veel werk voor ons te doen.



Berichten uit Geldrop - Mierlo

Rob van Stratum

Politiek in Geldrop-Mierlo: er valt wat te kiezen voor de fietser

De politiek in Geldrop-Mierlo wordt al 25 jaar beheerst door het motorblok DGG-CDA-DPM waar af en toe ook anderen een poosje op mogen meeliften.

DGG (Democratische Groepering Geldrop) en DPM (Dorps Partij Mierlo) zijn lokale partijen met alle kenmerken van dien: een hoog ons-kent-ons gehalte, iedereen zoveel mogelijk te vriend houden en vooral voorzichtige keuzes maken. Het CDA is een steeds kleiner

wordende landelijke partij die het toch nog steeds goed doet in Geldrop-Mierlo dankzij een benadering die goed aansluit bij DGG en DPM. Voor keuzes op het gebied van verkeer is het dan duidelijk dat er vooral geen strobreed in de weg gelegd wordt voor de heilige koe.

Zo komen er nog steeds parkeerplaatsen voor auto's bij in de centra van de beide dorpskernen, want dat centrum moet immers goed bereikbaar zijn, de auto moet tot aan de kassa van de supermarkt kunnen komen.



Dat dit sterk verouderde inzicht leidt tot ongezellige, versteende dorpskernen met een blikken aanblik en veel leegstand is dan ook niet verwonderlijk. Van voldoende en bewaakte stallingsmogelijkheden voor fietsen en e-bikes is geen sprake.

In de wijken liggen er nog heel veel tot 30-km gebied verklaarde wegen die qua wegbeeld uitnodigen tot veel harder rijden dan wenselijk. Af en toe wordt er een riool vernieuwd en dan komen er ook snelheidsremmers, maar nooit zodanig dat de echte vaart eruit gaat, want ja, wie wil er nou een drempel voor de deur.

Qua ruimtelijke ordening kent de gemeente een aantal kleine industriegebiedjes midden in woonwijken die voor flink wat vrachtverkeer zorgen in straten die daar niet voor bedoeld zijn en zo kunnen we nog wel even doorgaan. In de verkiezingsprogramma's van het motorblok is over deze thematiek niets terug te

vinden, het is dus al een kwart eeuw pappen en nathouden helaas.

Bij de overige partijen valt het op dat GroenLinks kiest voor extra duurzame fietspaden tussen de buurgemeenten Heeze en

Nuenen en dat de VVD kiest voor extra asfalt rond de gemeente en een tunnel bij de Kinderkamer, een nu gelijkvloerse overweg. Ook de tunnel moet de doorstroming bevorderen en zal vanuit het principe aanbod schept vraag dus alleen maar extra autoverkeer opleveren. Bij D66 zeggen ze "Wij stimuleren en faciliteren fietsen, openbaar vervoer en elektrisch autorijden". De PvdA tot slot komt in haar programma met een aantal gedetailleerde standpunten ten gunste van de fietser en scoort in het kader van "fietsvriendelijke partij" althans op papier het hoogst.



Geef de fietser een eigen 'metronetwerk'

Jesse Kiel

Door alleen het openbaar vervoer te verbeteren, krijg je de reiziger niet uit de auto. Carlo van de Weijer, directeur Smart Mobility van de Technische Universiteit Eindhoven, stelt dat betere infrastructuur voor fietsers, zoals 'fietsmetronetwerken', tot een grotere gedragsverandering leidt. Ook andere deskundigen pleiten voor meer aandacht voor de fiets: 'De oplossing staat in je schuur, zorg ervoor dat fietsers gemakkelijk van A naar B kunnen.'

In de omgeving van Eindhoven klinkt al tien jaar het idee van een snelwegennetwerk. De gemeenten Best, Son en Breugel, Eindhoven, Veldhoven en Waalre werken aan de ambitie om een dergelijk netwerk te transformeren tot dé 'etalage van de regio': de Brainport Avenue. Als onderdeel van de stedelijke boulevard, dat wordt gefinancierd met een Rijksbijdrage van 65 miljoen euro, krijgen fietsers een vrijliggend fietspad dat alle belangrijke locaties in het gebied op de kortste en meest milieuvriendelijke manier met elkaar verbindt. Een min of meer onafgebroken route voor wie de auto liever laat staan én voor wie de overstap naar de fiets overweegt.

Het idee van een onafgebroken fietsnetwerk leent zich volgens Carlo van der Weijer niet alleen op regionaal niveau. Ook in de binnensteden hoort de fietser vrij baan te kunnen krijgen, door infrastructuur op te zetten die op de fietser en

voetganger is ingericht. Nu investeren veel steden in lightrailprojecten en andere openbare vervoersmiddelen, zoals de gemeente Utrecht onlangs haar wens voor twee metrolijnen uitsprak. In de verdichtingsopgave worden grote plannen volgens van de Weijer vooral rondom de bus, tram en metro gebouwd.

"Het openbaar vervoer speelt een grote rol in verplaatsing binnen de grote steden. Maar ergens kent het ov een eind. Verschillende onderzoeken wijzen erop dat flinke investeringen in ov wél leidt tot meer gebruikers, maar uiteindelijk niet tot minder autogebruik", legt Van de Weijer uit. De fiets heeft die potentie volgens de directeur wel, mits overheden daar bewust voor kiezen. Op zowel korte als lange afstanden legt openbaar vervoer het tegen de eigen auto af in comfort, beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Op afstanden die de stadsbus aflegt, heeft de fiets een betere positie.

En de voordelen houden daar niet op: "Naast het profijt dat de reiziger uit de fiets haalt, is het voor overheden erg voordelig om fietsen te stimuleren. De fietser verzorgt zelf het onderhoud en de infrastructuur is ook inzetbaar voor andere manieren van reizen zoals de rolstoel, scootmobiel of concepten als de elektrische step of one-wheels die in de komende jaren in de stad worden toegelaten. Dat maakt een breed fietspad ook veel

inclusiever dan het openbaar vervoer." Van de Weijer probeert in zijn werk met verschillende steden die manier van denken over te brengen. Recent opperde hij in zijn column in het Financieel Dagblad een ambitieus en tegelijkertijd allersimpel idee: een fietsmetronetwerk waarop onafgebroken gefietst kan worden. In zijn idee krijgt de fietser, vergelijkbaar met de metro, verschillende routes waarop onafgebroken door de binnenstad gereisd kan worden. Geen stoplichten, open bruggen of kruisingen met gemotoriseerd verkeer. Volgens Van der Weijer moet de fietsmetro een 'consequent doorgevoerd systeem met conflictvrije fietspaden' zijn. De fietser krijgt voorrang waar nodig door de inzet van fietsbruggen en tunnels. In tegenstelling tot de metro niet ondergronds, en ook stations of haltes zijn niet nodig: in het bestaande fietspadennetwerk kunnen in- en uitvoegen worden aangelegd. Door het gewicht van de fiets zijn alle aanpassingen in de infrastructuur de facto goedkoper en daardoor interessanter voor gemeenten.

"Alle argumenten gaan op voor dit idee. Als je met ov de mensen nauwelijks, maar met de fiets wél uit de auto krijgt, dan moet de beschikbare ruimte en het beschikbare budget eerst aan fietsinfrastructuur worden uitgegeven", zegt Van de Weijer. Het openbaar vervoer- en ruimtelijke ordeningsconcept Transit-Oriented Development (TOD), waarbij het openbaar vervoer centraal staat in de integrale aanpak van ruimtelijke inrichting, heeft een houdbaarheid. Steden zijn volgens de directeur Smart Mobility toe aan een verschuiving in mobiliteit naar Cycle-Oriented Development.

"Iedereen in Nederland heeft een fiets. Met een fietsmetronetwerk laat je reizigers enkel een andere keuze maken tussen het vervoer wat ze thuis hebben staan."

Maud de Vries, medeoprichter van BYCS, deelt de visie van Van de Weijer. De fiets is ook volgens haar de beste oplossing voor veel van de meest complexe stedelijke uitdagingen. Zowel in binnen- als buitenland ziet De Vries voorbeelden van duurzamere investeringen in de fiets ten opzichte van auto of openbaar vervoer. "In Afrika bouwen ze aan goede infrastructuur voor het openbaar vervoer, maar alléén in combinatie met de fiets wordt zo'n investering effectiever, want in vele opzichten is de fiets gezonder en makkelijker aan te bieden." In Nederland-fietsland lijkt die mindset al ingedaald, maar De Vries merkt net als Van de Weijer dat er nog te weinig wordt nagedacht over wat de fiets nodig heeft.

"De oplossing staat al in de schuur"

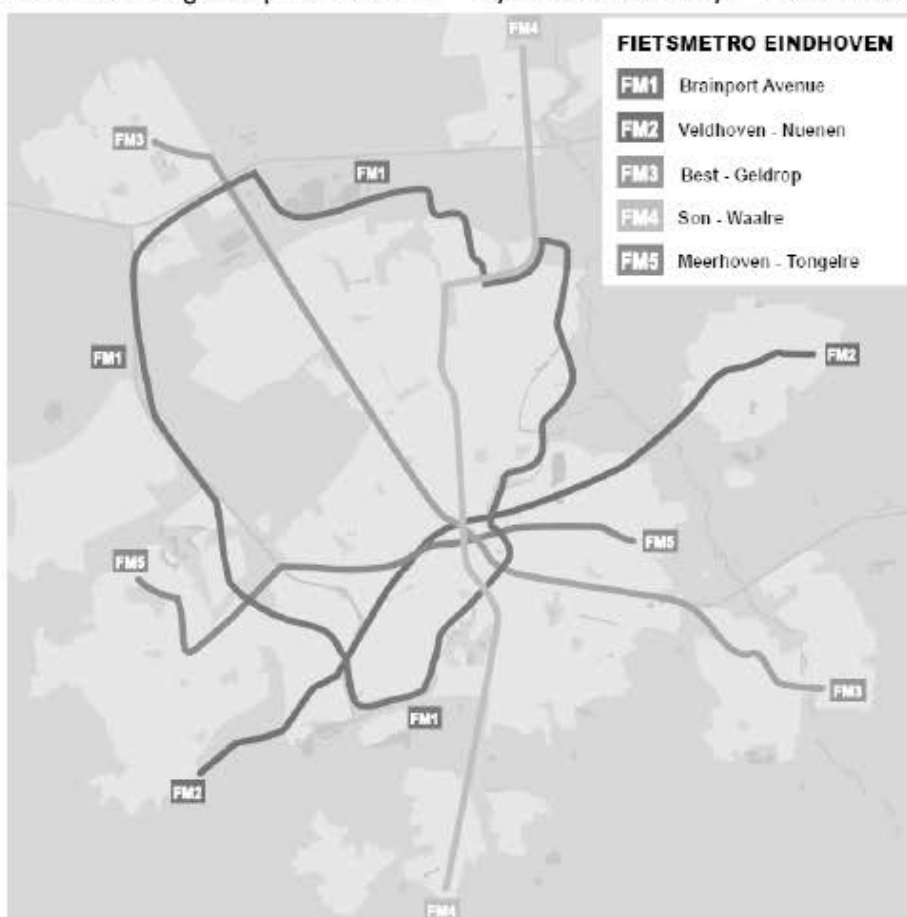
"Je ziet keer op keer dat grote steden zich willen profileren als 'smart city'. Het openbaar vervoer krijgt dan duurzamere energiesystemen of de dienstregeling wordt slimmer en efficiënter. Maar de fiets is niet interessant, want dat vervoersmiddel is niets innovatiefs", aldus De Vries. Volgens haar zijn we in eigen land vergeten dat de kracht van de fiets ligt in haar eenvoud. De oplossing staat al in de schuur, je hoeft hem volgens BYCS alleen maar te pakken. "De infrastructuur ligt er voor een deel al. Maar als je goed kijkt, is in Amsterdam elf procent van de mobiliteitsruimte voor de fietser en 44 procent voor de auto. Dat moet anders."

De ruimte is volgens de deskundigen niet het probleem. De Vries: "In Londen zie je soms zelfs dat het creëren van ruimte voor de fietser, door juist de rijbaan van de auto weg te nemen, voor meer onroerend goed zorgt. Dat zou voor steden juist een reden moeten zijn om hiervoor te zijn." Het stimuleren van meer fietsgebruik begint volgens BYCS bij het

investeren in de 'human infrastructure', oftewel: het beïnvloeden van de mindset van de reiziger maar ook de organisaties die over de mobiliteit van straks beslissen.

Volgens Carlo van de Weijer moeten steden ook niet schuwen om ruimte, die is gereserveerd voor toekomstige uitbreiding van ov-routes, in te zetten voor zijn fietsmetro-concept. Hij stelt dat de auto niet volledig de stad uit hoeft, maar dat de auto wel beter verstopt kan worden. "Ik geloof niet in autovrije steden, maar autovrije binnensteden moeten daarentegen wel mogelijk zijn."

Ross Goorden, beleidsadviseur Ruimte en Mobiliteit bij de Fietzersbond, sluit zich daarbij aan. "We weten dat het verkeerssysteem beter



in balans moet én kan, ook als het gaat om investeringen. Het is algemeen bekend dat de fiets het meest betaalbaar is, daarna het openbaar vervoer en tot slot de auto. In die volgorde."

Als grote steden nog duizenden woningen willen bijbouwen, legt de auto volgens Goorden simpelweg een te grote claim op de beschikbare ruimte. Het ov kan die druk niet aan, ondanks extra investeringen, en dus vraagt de mobiliteitsopgave om een herindeling. "Een herindeling die in verhouding is met de doelstellingen om fietsers en voetgangers meer ruimte te geven." Overheden omarmen dit principe vaak wel, maar zetten dit niet in hun mobiliteitsplannen. Een oproep voor fietsmetronetwerken moet op zijn minst wakker schudden, denkt Van de Weijer.

(met toestemming overgenomen van **Stadszaken**)

Kaart Fietsmetro: © Carlo van de Weijer / studio atelier-mcfw

Servicepagina

SCHADEMELDINGEN FIETSPADEN

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

Asten

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

Bergeijk

Bergeijk, Luijksgeest, Riethoven, Wallik,
Weebosch, Westerhoven
0497-551480 Meld- en herstellijn, Hr. Ferry
Janssen
Via Internet: www.bergeijk.nl

Best

0499-360360 Algemene Klachtenlijn
Via Internet: www.gemeentebest.nl

Bladel

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

Cranendonck

Budel, Budel-Dorpplein, Budel-Schoot,
Gastel, Maarheeze, Soerendonk
0495-431222 of 140495
Via Internet: www.cranendonck.nl

Deurne

Deurne, Helenaveen, Liessel, Neerkant,
Vliedren
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
0492-378500 Hr. T. van Gerven
Via Internet: www.gemert-bakel.nl

Heeze – Leende

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

Helmond

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

Laarbeek

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

Nuenen

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

Oirschot

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

Reusel – De Mierden

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

Someren

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

Son en Breugel

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

Valkenswaard

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

Veldhoven

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

Waalre

Aalst, Waalre
040-2282500 Klantencontactcentrum
Via Internet: www.waalre.nl

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 nachstalling.

Eindhoven – Gratis bewaakte fietsen- stallingen

18 Septemberplein
• ma t/m za: 8.00 – 23.30 uur
• koopzondag: 11.00 – 23.30 uur
• Openingstijden bij evenementen worden
bij de stalling aangegeven

Heuvelgalerie

• ma t/m do: 08.00 – 20.00 uur
• vrijdag: 08.00 – 2.30 uur
• zaterdag: 08.00 – 4.30 uur
• koopzondag: 11.00 – 22.00 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

Ir. Ottenbad / Sportcomplex Eindhoven Noord

• ma t/m vrij: 06.45 – 22.30 uur
• zaterdag: 08.15 – 17.30 uur
• zondag: 09.45 – 17.30 uur

Parkeerplaats Genneperparken (tussen
ijsportcentrum en de Tongelreep)

- ma t/m vrij: 08.15 – 22.30 uur
- za en zo: 09.30 – 18.15 uur

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 **

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

Doorneind

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

Kasteel Traverse

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

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

Steenwegkwartier

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

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

Fietsenstalling NS Helmond Centraal

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

RECREATIE EN OVERIGE ADRESSEN

Stichting Landelijk Fietsplatform
Postbus 846, 3800 AV Amersfoort
033-4653656

Website: fietsplatform.nl
E-mail: info@fietsplatform.nl

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

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

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

ROVER
Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort
033 4220450

Website: www.rover.nl
Klachten via de website

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

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

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

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

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

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

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

INTERNETADRESSEN

Fietzersbond: www.fietzersbond.nl
Fietzersbond Noord-Brabant:
<https://noordbrabant.fietzersbond.nl>
Fietzersbond Fietrouteplanner: www.routeplanner.fietzersbond.nl
Fiets Startpagina: www.fietsstartpagina.nl
ANWB Fietsweerbericht: www.anwb.nl/fietsen/fietsweerbericht/fietsweerbericht/index.html
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
Argostraat 48
5631 JZ Eindhoven
fbannemie@hotmail.com

Secretaris

Marten Sikkens
Lyndakkers 18
5672 CB Nuenen
06-26832435
zuidoostbrabant@fietzersbond.nl

Penningmeester

Gerard van den Broek
Vasco da Gamalaan 7
5623 RH Eindhoven
040-2371346
broekgerard@gmail.com

ONDERAFDELINGEN

Eindhoven

Pieter Nuiten
Willem de Zwijgerstraat 77
5616 AD Eindhoven
06-51758275
eindhoven@fietzersbond.nl
eindhoven.fietzersbond.nl

Geldrop – Mierlo

Rob van Stratum
Papenvoort 50
5663 AH Geldrop

06 24506341
robvanstratum@gmail.com

Heeze – Leende

Arnold Niessen
Burg. Serrarisstraat 61
5591 EE Heeze
040-2240064
heeze@fietzersbond.nl
fietzersbond.nl/heeze-leende

Helmond

Wim Raaijmakers
1e Haagstraat 83
5707 XN Helmond
0492-541622
helmond@fietzersbond.nl

Nuenen

Marten Sikkens
Lyndakkers 18
5672 CB Nuenen
06-26832435
nunen@fietzersbond.nl

Valkenswaard

Mark Somers Schotelmansstraat 16
5553 CN Valkenswaard
valkenswaard@fietzersbond.nl

Waalre

Michael Janssen
Wagnerlaan 4
5583ZE Waalre (Aalst)
+31628893781
mchl.jnssn@gmail.com

CONTACTPERSONEN

Asten

Martien Verbaarschot
Oostappensedijk 74
5724 PM Asten – Ommel
0493-691578

Best

Hetty Otten
Wilg 2
5682 HN Best
0499-374356
ottrans@iae.nl

Bladel

Vacature

Cranendonck / Maarheeze

G. Vlassak,
De Putter 25
6021 ZV Budel
0495-493687
gvllassak@kpnmail.nl

Eersel

Tom Verspaandonk
Duizelseweg 10
5521AC Eersel
0497-514736
t.c.verspaandonk@hccnet.nl

Deurne

Michel Lintermans,
Dagpauwoog 11, 5754 DN
Deurne, 0493-312520,
m.lintermans@upcmail.nl

Laarbeek

Rini Daniëls
Terlingenplein 16
5735 BS Aarle Rixtel
0492 382340
rindaniels@onsbrabantnet.nl

Oirschot

Vacature

Someren

Jan van de Vrande
Rulakker 6
5715 BJ Lierop
0492-331433

Son en Breugel

Frank Meertens
Aziëlaan 65
5691 LB Son en Breugel
telefoon: 0499464104
frankmeertens@kpnmail.nl

Veldhoven

Willem de Bruijn
Spreehof 12 A
5504 GG Veldhoven
06-53944769
Willem.debruijn@xs4all.nl

INTERNETADRESSEN

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



Colofon

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

Ledenadministratie

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

Redactieadres

Bart Brouwers
ventielredactie@gmail.com

Redactie en vormgeving

Bart Brouwers, Jim Bullock,
Paul Stege

Fotografie

Jim Bullock, Marion Jansen, Pieter Nuiten,
Dies van Soelen, Simon Wessels

Coördinatie verspreiding

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

Kopij en illustraties

Het volgende nummer van Ventiel verschijnt in juni 2022. 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 tel. 040-2453026 of met René van de Laar, tel. 06-30313981 of e-mail renemvandelaar@outlook.com.

Adverteerders

Restaurant De Hoise Hoeve, Someren
Boscafé De Soete Inval, Someren
Landschap Reisboekwinkel, Eindhoven
Eugène Pijters Wijn, Eindhoven
Jongens van de reisvereniging, Eindhoven
Richard Maas Tweewielers, Eindhoven
Hut van Mie Pils, Aalst-Waalre
Eetcafé Zomerhof, Valkenswaard
Heerings tweewielercentrum, Eindhoven
Velorent fietsverhuur, Eindhoven
Partij voor de Dieren, Eindhoven

Verzorging drukwerk

Vane Druk, Helmond

Oplage: 1325

Ventielekes

Ventielekes van leden die betrekking hebben op alles wat met fietsen te maken heeft, zijn gratis.

Voor zakelijke Ventielekes is het tarief € 3,- per kolomregel (ca. 60 tekens), over te maken op rekeningnr. NL32 TRIO 0197 9626 88 van de Fietzersbond, onder vermelding van 'Ventieleke'.

Stuur uw Ventieleke naar het redactieadres.

Advertenties

Kosten van een advertentie:

blz.	per nummer	per jaar
1/1	€ 100,-	€ 280,-
1/2	€ 70,-	€ 200,-
1/4	-	€ 145,-
1/8	-	€ 90,-