



FIETSERSBOND enfb

# HET VENTIEL

OKTOBER 1990

## Colofon

Aan dit Ventiel werkten mee: Tonga Cortooms, Theo van Soest, Jan Vleeshouwers, Jeroen de Rijk, Klaas Groenewolt, Ajo en Bart Smedema, Ynte Boskman, Liesbeth Verdonk, Rob van Stratum en Irene Biemond. Met dank aan vele verspreid(st)ers.

*Het Ventiel* is een uitgave van:

Fietsersbond enfb afdeling **Eindhoven**, Postbus 6353 5600 HJ Eindhoven tel. 040-413464

Fietsersbond enfb onderafdeling **Geldrop**, Rob + Marjan v. Stratum Papenvoort 50 5663 AH Geldrop tel. 040-851451

Fietsersbond enfb onderafdeling **Son en Breugel**, Klaas Reijnga Richellaan 8 5691 ZN Son tel. 04990-73366

Fietsersbond enfb onderafdeling **Nuenen**, Frans Zuurveen Andoornstraat 12 5672 XB Nuenen tel. 040-832891

Het adres van het **landelijk secretariaat** van de Fietsersbond enfb is: postbus 2150, 3440 DD Woerden, tel. 03480-23119.

**FOTO VOORPAGINA:** Honderden fietsen staan aaneen gestald tussen de nieuwbouw van het centraal station noordzijde rechts en de nog juist zichtbare noodfietsenstalling links.

**OPLAGE:** 900 stuks



# FIETSPAD HOUDT OP BIJ NEDERWETTEN

Eindelijk is er een fietspad langs een deel van de weg Nuenen-Son. De enfb heeft er hard aan getrokken. In het verleden gaf de mooie weg de fietser nauwelijks tijd tot overpeinzing vanwege de langsrazende auto's. Nu is dat anders, althans wat betreft het traject Nuenen-Nederwetten. Vandaar naar Son en Breugel blijft alles bij het oude, want het fietspad houdt bij Nederwetten abrupt op.

Bij de opening van het pad door gedeputeerde de Geus (links op de foto) riskeerden enfb-ers uit Son hun leven toen ze de Geus tegemoet kwamen gefietst. 'Gewond' en wel deden ze hun beklag over hun woonplaats, die de fietser geen veilig fietspad gunt. Ook de Geus hekelde Son omdat ze veertig procent subsidie laat schieten die de provincie tot 1 januari ter be-

schikking heeft voor de aanleg van een fietspad naar Son. Maar de resterende zestig procent, zeg maar een dikke miljoen, vindt het dorp kennelijk te veel. Het heeft andere prioriteiten.

Voor de onderafdeling Son ligt er dus nog een klus te klaren, want dat fietspad moet er komen. En gezien de belangstelling van de plaatselijke regenten voor de driemaandelijke politieke bijeenkomsten van de Sonse enfb, moet dat op den duur wel lukken.

Intussen heeft de onderafdeling van Nuenen alle reden tot blijdschap. Het fietspad was immers een lang gekoesterde wens waarin veel energie werd gestoken. De relatie tussen gemeente en bond is er goed. De enfb wordt straks betrokken bij de plannen om het centrum van Nuenen autoluw te maken. (T.C)

Nuenen-Nederwetten



# ONDERHOUD FIETSPADEN MOET BETER

Hobbels, plassen, kuilen en glas zijn vaak terugkerende ergernissen voor een fietser. Wie erover klaagt bij de gemeente, kan van alles verwachten. Soms is het probleem na twee dagen verholpen, soms is er na twee jaar nog niets aan gedaan. En altijd is het een raadsel waar de klacht zich in de gemeente-molen bevindt.

We hebben het Verkeerscirculatieplan van de gemeente Eindhoven aangegrepen om nog eens onze ideeën over het onderhoud van fietspaden aan te kaarten bij de politiek. We hebben die ideeën gebundeld in de nota 'Naar een beter onderhoud van fietspaden' en aangeboden aan de wethouder van verkeer, Nico van der Spek. Ons uitgangspunt is net als dat van de wethouder het stimuleren van het gebruik van de fiets. Fietspaden moeten zo goed zijn, dat ze mensen kunnen bewegen hun auto te laten staan en te gaan fietsen. Maar, zei van der Spek bij het overhandigen van de nota, we hebben het geld niet voor goed onderhoud en uitbreiding van fietspaden. En zo zijn we weer terug bij af. Stimuleren van het fietsverkeer en inhalen van achter-

stallig onderhoud aan fietspaden zijn echter belangrijk genoeg om er geld voor te zoeken. Haal het maar af van de investeringen in autovoorzieningen! We hebben een aantal dringende suggesties aan de gemeente om tot een betere aanpak van het onderhoud te komen.

## MELDPUNT

Er moet een goed meldpunt komen waarbij fietsers met hun klachten terecht kunnen. In mei 1989 publiceerde Het Ventiel al een klachtennummer en inmiddels is er weer een ander nummer (386133, Adriaans, bereikbaar tussen 11.30 en 12.00 uur en rond 13.30 uur). Maar wij vinden dat een meldpunt pas voldoet als het steeds bereikbaar is (buiten de kantooruren desnoods met een bandje, waarop je klacht kunt inspreken). Ook moet het nummer voldoende bij de bevolking bekend zijn en moet de klager duidelijk te horen krijgen, wanneer de reparatie plaatsvindt of op de hoogte blijven van de voortgang, als de klacht niet meteen verholpen wordt.



## ASFALT VOOR TEGELS

Fietspaden met tegels zijn veel kwetsbaarder dan die met asfalt en vergen daarom meer onderhoud. De gemeente legt zelden geasfalteerde paden aan omdat betegelen goedkoper is en omdat er vaak leidingen onder fietspaden liggen, die goed bereikbaar moeten zijn.

Wij willen dat de gemeente in de toekomst nieuwe fietspaden asfalteert. Onder nieuwe fietspaden moeten dus geen leidingen komen te liggen. Fietspaden boven leidingen, die zelden blootgelegd worden, moeten ook geasfalteerd worden. Het ongemak van de fietser weegt niet op tegen het gemak van de bereikbaarheid der leidingen, als dat maar zelden nodig is.

## AFWATERING

Aan een goede afwatering van het autoweddek besteedt de gemeente veel aandacht. Aan beide zijden van de weg liggen met dat doel afwateringsgoten, die wat lager liggen dan de weg zelf. Bij een kruising van fietspad en weg krijgt de fietser zo te maken met hinderlijke hoogteverschillen. Wij zijn leken op het gebied van afwateren, maar we weten zeker dat het beter kan. Overigens: kan de gemeente ook eens zorgen voor een goede afwatering van fietspaden?

## VOORKOM SCHADE

Fietspaden gaan niet kapot van het fietsen; schade ontstaat vooral doordat zwaar onderhoudsverkeer van de paden gebruik maakt (bijvoorbeeld strooiwagens) of auto's en vrachtauto's eroverheen rijden. Ook ontstaat schade bij werkzaamheden: een pad wordt

opengebroken en niet goed teruggelegd. Na (auto)ongelukken ligt er vaak glas op het fietspad.

Het is te gek dat reparatie van deze schade moet wachten op de jaarlijkse onderhoudsinspectie of de wekelijkse straatveger. Voorkomen is veel beter. Autoverkeer moet absoluut geweerd worden van fietspaden. Als zwaar onderhoudsverkeer nodig is, moet het pad daarop gebouwd worden. Bij werkzaamheden moet toezicht zijn, zodat slecht herstel van een fietspad meteen recht gezet wordt. Glas moet na een ongeluk meteen worden opgeruimd. Geef de politie maar blik en veger mee in de auto.

## JAARLIJKSE INSPEKTIE

Zelfs al komt de gemeente tegemoet



aan alle genoemde suggesties, dan nog blijft de normale jaarlijkse inspectie nodig. De ergernis voor de fietser is echter zo al een stuk minder en dat is

een belangrijke voorwaarde voor het stimuleren van het fietsverkeer.  
(J.V, T.C)

## ENFB GELDROP PAKT PROBLEMEN AAN

De groep aktievelingen in de onderafdeling Geldrop gaat de fietsproblemen aldaar aanpakken. Momenteel wordt er een nota voorbereid, waarin wordt beschreven wat de voornaamste fietsroutes zijn, welke soorten gebruikers deze routes befietzen, wat de hoofdbestemmingen zijn van de fietsers op een route en welke knelpunten ze onderweg tegenkomen: kortom een netwerknota.

Het aantal leden in Geldrop is in een half jaar van veertig naar honderd gegroeid. De werkgroep wil graag al die leden betrekken bij het tot stand

komen van de nota en is daarom van plan om medio november een vergadering aan deze nota te wijden. Ze hoopt veel en vooral nieuwe leden te mogen begroeten.

Vervolgens zal de nota een definitieve vorm krijgen. Ervaring in andere afdelingen leert dat gemeenten op basis van een goede nota best bereid zijn te praten over oplossingen van de gesignaleerde problemen.

Overigens kan de werkgroep altijd nog versterking gebruiken. Wie interesse heeft, kan bellen met Rob en Marjan van Stratum (zie colofon op pagina 2).

(R.v.S)

## SCHOOLROUTE HEEZE WORDT TEST

Bij de fietsersbond enfb wordt al lange tijd aandacht besteed aan fietsroutes. Er is vraag naar een eenvoudig middel om de kwaliteit van deze routes te testen. Omdat de gebruikers zelf de problemen die ze tegenkomen goed kennen hebben we een enquête ontworpen. Als voorbeeld namen we de schoolroute tussen Heeze, Geldrop en Eindhoven.

Naast vragen over de gebruikte route

en de knelpunten hierin zijn ook vragen opgenomen over het fietsgedrag. Ten eerste omdat we denken dat bepaalde verkeerssituaties vragen om strafbaar gedrag. Het door rood licht rijden bijvoorbeeld kan aangeven dat stoplichten niet goed of onrechtvaardig afgesteld zijn. Ten tweede omdat fietsers door hun gedrag een obstakel kunnen vormen voor andere fietsers. Een opvallende voorbeeld hierbij is dat

20% van de geënquêteerden beweert, langs de Geldropse weg tussen Heeze en Geldrop last te hebben van mensen die met z'n drieën naast elkaar fietsen terwijl 80% beweert op dit traject wel eens met z'n drieën naast elkaar te fietsen. Opmerkelijk is het dat een deel van de fietsers behoort tot beide categorieën.

We gebruikten deze enquête voor het eerst bij de fietsroute Heeze-Geldrop-Eindhoven omdat hierin een aantal bekende problemen zaten. We wilden kijken of dat ook uit de enquête zou blijken en of er nog andere problemen op de route zouden zijn. Ook wilden we met het onderzoek naar deze interlokale fietsroute de betreffende gemeenten stimuleren om samen aan de veiligheid ervan te werken.

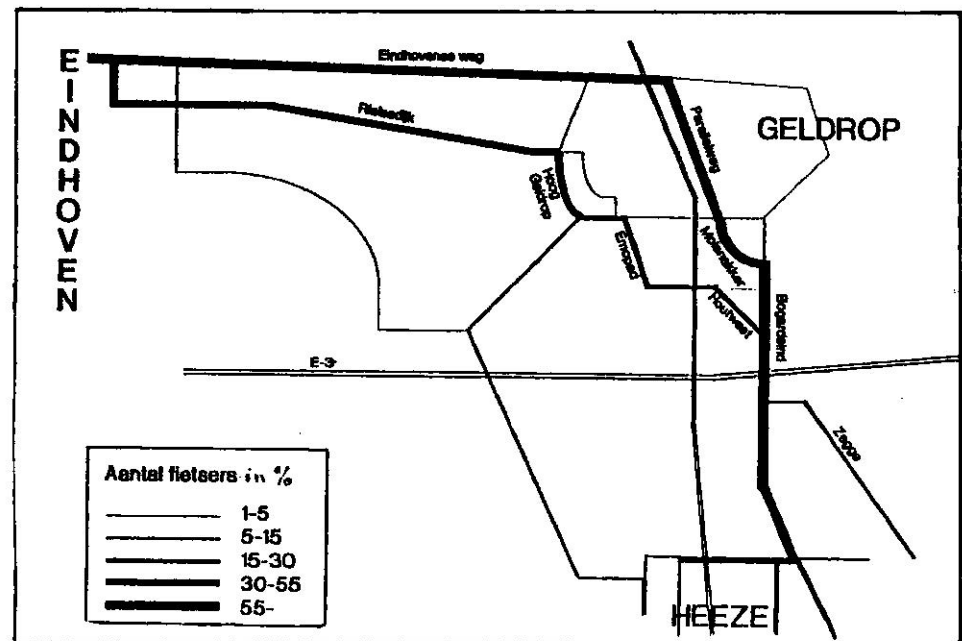
De enquête hebben we uitgedeeld aan de leerlingen van de scholengemeenschap de Burgh en de scholengemeenschap Augustinianum die in Heeze

wonen. Van de leerlingenraad van het Augustinianum hebben we veel hulp gehad.

Tijdens het uitwerken van de resultaten zijn wij erg geschrokken. Onze belangrijkste veronderstelling klopte niet. De algemene route Heeze-Geldrop-Eindhoven waarover wij dachten informatie te bemachtigen bestond niet. Een andere routekeuze, waarvan we dachten dat die maar incidenteel gebruikt zou worden, bleek toch heel wat fietsers te trekken, ondanks alle nadelen van deze route die we op voorhand verzonnen hadden.

Vooraf in Geldrop viel het ons op dat er niet een, maar meerdere doorgaande routes zijn. Die routes hebben ieder hun eigen moeilijke punten. Deze komen duidelijk naar voren. De belangrijkste conclusie is dan ook dat er voor het traject Heeze-Geldrop-Eindhoven geen echte veilige route is.

(B.S.)



# WIELRENNEN IN BLIND VERTROUWEN

Blind zijn of slecht zien en toch kunnen racen op de fiets, dat kan bij de Tandem Raceclub Nederland (TRN). Twee mensen van die club zag ik in de stad aan me voorbij suizen. Een vreemde gewaarwording: een racetandem met echte wielrenners erop met het schuim op de lippen. Even later kon ik ze wat langer bekijken op een parkeerterrein, waar ze uit stonden te rusten. Ik maakte een praatje en meteen ook een afspraak voor een interview.

Enige maanden later zit ik met ze rond de tafel: met Alfred Stelleman, 23 jaar, visueel gehandicapt en wonend in Eindhoven, met Ad Verhoeven, die wat ouder is en in Mariahout woont, en met de moeder van Alfred. Vanwege staar zijn bij Alfred de lenzen vervangen door contactlenzen. Hij ziet niet echt slecht, maar heeft moeite met het inschatten van afstanden. Ook durft hij niet in z'n eentje dicht op de rand van de weg te fietsen.

Vijf jaar geleden kwam hij in contact met de toen pas opgerichte TRN en een jaar later vond hij Ad bereid, een koppel met hem te vormen. Alfred is de tweede man op de tandem en moet vooral hard trappen. Hij is stoker, zoals dat heet. Ad had al veel ervaring met de wielrennerij en is niet gehandicapt. Hij is de piloot en remt, schakelt en stuurt, maar trapt natuurlijk ook hard mee.

De ketting zit links voor en achter om eenzelfde tandwiel. De beenbewegingen gaan dus synchroon. Als Ad rechtsaf wil, houdt hij zijn rechterpedaal omhoog, zodat Alfred weet dat Ad naar rechts wil. Natuurlijk is er ook een derailleur, maar die zit rechts van het achterwiel en is via de as verbonden

met het achterste tandwiel.

Met de tandem zie je heel wat van de wereld. Er zijn zo'n vijftig wedstrijden per jaar, bijna elke week een en de meeste in het buitenland: in Frankrijk, de bakermat van deze sport, in Duitsland, België en Zwitserland. Alfred en Ad doen aan bijna alle wedstrijden mee. Ze zijn behoorlijk fanatiek. Twee keer per week gaan ze trainen en in het weekend ook nog op de dag dat er geen wedstrijd is. En als Alfred niet buiten traint, zit hij binnen op zijn simulator. Als we trainen, kan het hem niet hard genoeg gaan, zegt Ad. De resultaten zijn er dan ook naar. Ze behoren tot de tien besten ter wereld. Alfred vindt het heerlijk om topsporter te zijn.

Hij is in deze vijf jaar heel wat veranderd, zegt zijn moeder. Eerst moest je de woorden uit zijn mond trekken en nu weet hij al een aardig eind weg te babbelen. Hij is vrijer geworden. Bij andere gehandicapten is het verschil nog duidelijker. Via de TRN veranderen ze van huisplantjes in normaal functionerende mensen.

Is het een dure sport? Wat is duur, zegt Ad, de tandem huur je van de TRN voor driehonderd gulden per jaar. Met nog wat lidmaatschapsgelden, reparaties aan de fiets en reiskosten kom je uit op duizend gulden per jaar, vooropgesteld dat je alleen aan Nederlandse wedstrijden meedoet. Veel meer kost het als je ook de buitenlandse wedstrijden bezoekt. Gelukkig is het betrekkelijk kleine racetandem-wereldje een hechte vriendenclub, zodat je in het buitenland gemakkelijk bij elkaar onderdak vindt. Dat scheelt weer in verblijfskosten.

Daartegenover komt ook inkomsten

binnen aan prijzengeld maar veel is dat niet. Een bedrag van honderd gulden voor een winnend koppel is al aan de hoge kant. Alfred en Ad hebben gelukkig een goede sponsor. Gehandicapte sporters, zegt Ad, kunnen vrij gemakkelijk een sponsor vinden.

Racen met de tandem gaat net zo hard als met een gewone racefiets en bij het afdalen gaat het zelfs sneller. Natuurlijk zijn ze wel eens gevallen, maar meestal bleef het bij schaafwonden, pijnlijk maar niet ernstig.

Volgend jaar gaan ze naar de Europese kampioenschappen in Moskou en in 1992 hopen ze mee te doen met de Para-Olympics in Barcelona.

Ad is naast actief sporter ook secretaris van de TRN. Piloten en stokers zijn altijd welkom, zegt hij. Of je vrouw of

man bent, maakt in deze sport niet uit. Er zijn ook gemengde koppels. Als piloot dien je om te kunnen gaan met een racefiets en het enige criterium voor de stoker is dat hij of zij blind is of slechtziend.

Op dit moment wachten er in deze regio verscheidene stokers op een vaste piloot. Er zijn wielrenners genoeg, die het een keertje als piloot willen proberen, maar tja, zegt Ad, het is niet alleen het fietsen, hè. Je hebt te maken met visueel gehandicapten en die vergen begeleiding, zeker in het buitenland.

Wil je meer weten, neem dan contact op met Ad Verhoeven, Zuster Persoonsstraat 5, 5738 BV Mariahout, 04992-1786.

(T.C)



# STATION KAN FIETS- AANBOD NIET AAN

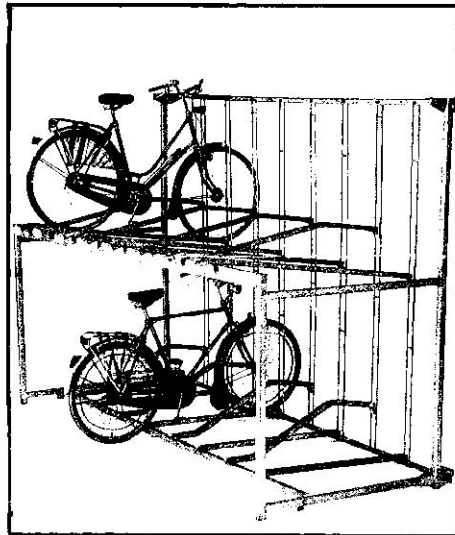
Steeds meer mensen komen met de fiets naar het station. De roep om milieuvriendelijk verkeer slaat in Eindhoven goed aan, lijkt het. Wat jammer is het dan, dat de NS nauwelijks is ingespeeld op de groei van het fietsaanbod. De twee bewaakte stallingen zijn vol en het aantal fietsklemmen rond het station blijft ver achter bij de behoefte. Fietsen staan dan ook tegen elke paal, boom of gevel die er te vinden is. Of liggen op de grond.

De Partij van de Arbeid heeft het probleem opgepakt en haar partijgenoot, de wethouder van verkeer, Nico van der Spek, gevraagd om op korte termijn een actieplan op te stellen, dat aan de misstanden een einde moet maken. Mevrouw Tromp, fractieleidster van de PvdA, denkt daarbij niet aan het weghalen van fietsen, zoals dat eerder in Den Haag gebeurde. Dat is niet verwonderlijk, want ze is lid van de enfb. Wel denkt ze aan een forse uitbreiding van parkeervoorzieningen voor de fiets. Nog voor het actieplan begin november naar de raad gaat, wordt onze mening over het plan gevraagd.

Dit zijn de feiten:

De kelderstalling aan de stadszijde telt 1500 plaatsen, 850 daarvan zijn voor abonneementhouders. De fietsen staan er in rekken van twee lagen (zie linkerfoto). De onderste laag loopt schuin af in een verdiepte vloer, zodat ook de tweede laag wat zakt. Het tillen van de fiets kan een probleem zijn. Daarom worden de mannen verzocht hun tweewieler bovenop te plaatsen. Een deel van de houten rekken is

verrot. Servex, dochteronderneming van de NS en verantwoordelijk voor de stationsstallingen in het land, heeft er sinds de vijftiger jaren niets meer aan gedaan. Daar komt nu verandering in op aandringen van de heer Nijsen, die hier sinds kort de stallingen beheert. Vóór medio 1991 wordt de boel opgeknapt. Ook komt er een andere indeling waarbij, lijkt het, niet gekozen wordt voor meer fietsen maar voor meer ruimte per fiets. De enfb is daar gelukkig mee. Fietssturen worden steeds breder en raken gemakkelijk in het frame van belendende fietsen verstrikt. Het aantal plaatsen blijft na de renovatie gelijk.

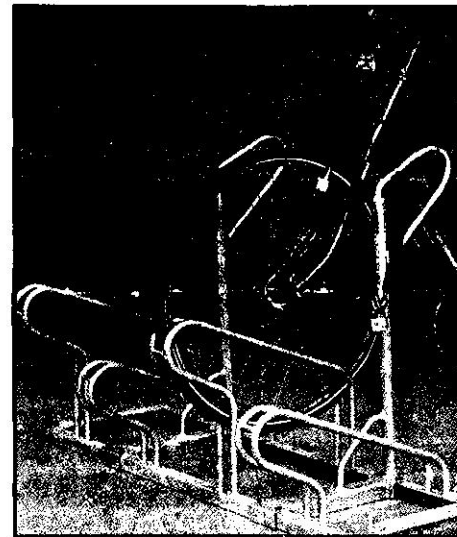


Aan de noordzijde staat een noodfietsstalling tot de fietskelder onder het nieuwe stationsgebouw klaar is. In het noodgebouw kunnen 750 fietsen waarvan 440 van abonneementhouders. Voor

beide stallingen geldt momenteel een abonnementsstop, maar dagstallers kunnen er nog terecht. Die betalen wel aanmerkelijk meer: f 1,30 per dag tegen f 13,- per maand voor een abonneementhouder.

De nieuwe stalling aan de noordzijde moet medio 1991 klaar zijn. Er komen 1100 plaatsen in. Minpunten zijn dat de vloer veel minder afloopt dan in de stalling aan de stadszijde. Dat wordt dus tillen, mannen, en dat zonder hulp van het personeel, want - en dat is het andere minpunt - de beheerder zit boven in een hokje en houdt nog alleen contact via de camera. Tot groot ongenoegen overigens van het personeel, dat nergens om is gevraagd. Nijsen zal proberen meer geld van Servex los te peuten om ook de kelder te bemannen. Nog voor de nieuwbouw klaar is lijkt de stalling overigens al te klein.

De NS heeft ambitieuze plannen. Rail



21 wordt het toekomstbeeld, wat dat dan ook voorstellen mag. De landelijke enfb heeft er bij de NS op aangedrongen dan ook maar een Project Stalling 21 te ontwerpen. Er moet eens goed

nagedacht worden over een ideale stalling. Te denken valt bijvoorbeeld aan een systeem waarbij de fiets niet meer opgetild hoeft te worden of waarbij dat in ieder geval een stuk gemakkelijker gaat. De NS heeft het idee van de enfb overgenomen.

Buiten de stallingen is de toestand pas echt chaotisch. Op een doordeweekse middag tel ik duizend fietsen en maar 570 klemmen. Enige uren later zullen pendelende studenten nog eens honderden fietsen daarbij zetten. En na 1 januari zal dat aantal nog aanzienlijk toenemen, als duizenden studenten hun OV-jaarkaart krijgen.

Een konklusie is gauw getrokken: het aantal klemmen moet minstens verdrievoudigd worden. Daar is genoeg plek voor. Om te voorkomen dat mensen hun fiets dan toch aan een boom of paal zetten om schade of diefstal te voorkomen, moeten de rekken die er komen van een type zijn dat op de rechterfoto is afgebeeld. Een aanbindpaal maakt het mogelijk het frame aan het rek vast te leggen, zodat de fiets niet meer omvalt en ook moeilijk gestolen kan worden.

Tenslotte moet er meer toezicht komen rond het station. De fietsendieven worden steeds brutaler. Ze laten zich zelfs niet meer weggagen door joelende bouwvakkers boven op de nieuwbouw. In de weekenden worden er tientallen fietsen moedwillig vernield.

We zullen het actieplan van de gemeente straks toetsen aan deze wensen.

(T.C.)





10902 560 L

V. JURGEND  
GANGELAN 1  
5560 W. WAALRE