



Het Ventiel

Fietsersbond enfb febr. '92.

**Doe mee met ons onderzoek
naar schoolroutes en
plattelandswegen.
Zie pagina's 7 en 8.**

Het Ventiel is een uitgave van de Eindhovense Bond voor de Fietsers (E.B.), Postbus 6353, 5600 HJ Eindhoven. Periodeiek. Voorzitter: Jan Vleeshouwers, secretaris: Secretaris: Jacques de Jongh, 040-110732.

Kerngroepen in:
Eindhoven, Jan Vleeshouwers, St. Rochusstraat 27, 5611 RE Tel. 040-110732.

Geldrop, Rob en Marjan van Stratum, Papenvoort 50, 5663 AH Tel. 040-851451.

Soer en Breugel, Klaas Rolfjenga, Richeitlaan 9, 5691 ZN Tel. 04990-73366.

Nuenen, Frans Zuurveen, Andoornstraat 12, 5672 XB Tel. 040-832891.

Best, Cor van den Bergh, J.P. Coenstraat 26, 5684 EG Tel. 04998-71814.

Kont de per...
Eindhoven, 040-110732.

Eindhoven, 040-110732.

Eindhoven, 040-110732.

Eindhoven, 040-110732.

Eindhoven, 040-110732.

Eindhoven, 040-110732.

Drukkerij: Copycenter, Rotterdam, oplage: 1350 stuks.

Kopij volgend nummer in te leveren
UITERLIJK 1 april 1992.

Opsturen naar:
Het Ventiel
Postbus 6353,
5600 HJ Eindhoven

Kritiek op gemeente Nuenen gaat te ver

■ Bij het lezen van het parverslag van de onderafdeling Nuenen, waartoe ik behoor als kersverse enfb-er, was ik wat onthutst. Voortopgesteld, ik waardeerde de strijdbare opstelling van de onderafdeling tegenover het eerste plan voor herinrichting van de Nuenense dorpsstraten. Echter, om ná belangrijke wijzigingen in het plan, zoals onder meer de door de enfb gevraagde verbreding van de rijweg, te blijven volhouden dat niet naar de enfb geluisterd wordt en dat het plan nog steeds fietservriendelijk is in termen van *remmend vlees*, dat gaat me te ver. Graag wil ik als gemeenteraadslid van Nuenen mijn visie over het eindplan kwijt.

In het plan wordt ervoor gekozen in het centrum het auto- en fietsverkeer te mengen, dus gebruik te laten maken van dezelfde rijbaan. Een vrijliggend fietspad was zowel om puur verkeerstechnische als om redenen van dorpskarakteristiek moeilijk te verwezenlijken. Zo zal eenrichtingsverkeer voor automobilisten wel de gevraagde moerruimte opleveren voor fietsers, maar tegelijkertijd het autoverkeer tot snelverkeer maken en ook nog de verkeersdruk vergroten op omringende straten. Daar zijn fietsers en voetgangers niet mee gelukkig.

Voorwaarde was en is echter, dat de fietser, maar ook de voetganger (veilig oversteken!) zich veilig door het centrum kunnen bewegen. Door de instelling van een 30 km zone, gepaard gaande met allerlei ruimtelijke maatregelen, moet dat mogelijk zijn. Valt, ondanks de garanties van de verkeersdeskundigen, het resultaat straks tegen, dan zijn nieuwe aanpassingen bespreekbaar.

Een iets genuanceerder beeld dus van de gemeente dan een alleen "niet de mond beleden sympathie voor fietsverkeer" zoals het parverslag ons, honderdell leden van Nuenen, voorhoudt. Ik ben in het algemeen gesproken

overigens wel van mening dat de nog prille Nuenense onderafdeling een positieve weg fietst. En als dagelijkse fietser fiets ik graag mee.

Johan Ebberink

Autobezit en Schuldcomplex

■ In het artikeltje "Een enfb zonder automobilisten?" in Het Ventiel van december 1991 breekt de schrijver een lans voor de autobezittende enfb-er. Tot zover heb ik daar geen moeite mee. Maar de heer Zuurveen doet er in zijn artikeltje nog een schepje bovenop. Letterlijk zegt hij: "... met alleen pure, principiële fietsers in haar ledenbestand zou de bond wel erg klein zijn en heel wat minder in de landelijke en plaatselijke beleidsmilieu te brokkelen hebben dan nu het geval is." Vrij vertaald: De enfb dankt haar bestaansrecht aan, jawel, de automobilist. En verder: "... waarom zou je niet met mate gebruik maken van een der technische verworvenheden van onze samenleving (...). Sinds de gloeilamp is uitgevonden, leest toch niemand 's avonds de krant bij een kaars!" Bij mijn weten bestaat er nog steeds geen ENKB (Echte Nederlandse Kaarsen Bond) omdat het met het gebruik van al die gloeilampen de laatste tijd toch wel erg de spuigaten uitloopt.

En waarvoor gebruikt deze meneer dan wel zijn auto?

- a) om de caravan te trekken;
- b) om regelmatig zijn zoon te verhuizen;
- c) om heerlijk droog te zitten als het (pijpestelen) regent.

Op zo'n moment denk ik: waarom schrijft iemand nou zo'n stukje? En dan kan ik niet anders concluderen dan dat deze man worstelt met een (terecht) schuldcomplex. In een uiterste poging wordt hier getracht het eigen geweten te sussen. De heer Zuurveen weet dat ook. Net zo goed als hij weet, dat een vakantie zonder auto niet hoeft te betekenen dat je "in een tentje op je knieën kruipt". En dat verhuizen gemakkelijk(er) gaat met een huurauto of dat je je uitstekend kunt kleden op de regen. Dus meneer Zuurveen, wat let u? Hans Vervuurt

HELP CHINANDEGA OP DE FIETS

Op zondag 12 april organiseren de werkgroep Stedenband Eindhoven-Chinandega en de stichting "Samen Verder" een fietstocht door Eindhoven en omgeving. Het doel is geld bijeen te krijgen voor de fietsenwerkplaats in Chinandega (Nicaragua). De werkplaats is opgezet in 1984 en gekozen door Samen Verder als jubileumproject bij haar 25-jarig bestaan. Tussen 13 en 14 uur kan gestart worden op het plein voor de Catharinakerk. Onderweg zullen er diverse culturele activiteiten plaatsvinden. De kosten zijn f. 2,50 per persoon, consumpties inbegrepen, te betalen bij de start. Verder zijn er sponsorkaarten verkrijgbaar op het kantoor van de werkgroep (Demer 38, telefoon 455393). Voor meer informatie verwijzen we naar de affiches en publikaties die te zijner tijd zullen verschijnen.

De enfb maakte de route en hoopt dat u meedoet. (Y.B.)

BESTAAT DE ALLEDAAGSE WANDELAAR NOG?

Het Ventiel zou graag zandacht besteden aan de wandelaar die dagelijks winkel, werk, school, familie of vrienden te voet bezoekt. Bestaat hij/zij nog in onze wereld-op-wielen? Worden trajecten tussen dorpen of stadswijken nog wel te voet afgelegd? Als u zo'n wandelaar bent en graag met Het Ventiel over uw ervaringen zou willen praten, meldt u dan bij Tonga (040-522473). U mag ook bellen als u een dagelijkse wandelaar kent. De redactie.

BEWONERS DE MÖRTEL LEGGEN FIETSPAD AAN

Er is een dorp in Nederland dat zo verlangde naar een fietspad dat de inwoners bereid waren, er hun eigen geld en werkkraft in te steken. Dat dorp is het 1300 inwoners tellende Mortel, dat ook wel de Mortel wordt genoemd en dat deel uitmaakt van de gemeente Gemert.

Inmiddels ligt het fietspad dat zo vurig gewenst werd, half gereed langs de Dr. de Quayweg die de Middenpeelweg met de Mortel verbindt. Er komt veel verkeer over die

smalle weg. Voor fietsers is het een ware beproeving. Ze worden er rakelings gepasseerd door snelle auto's of hinderlijk meegezogen in het kielzog van zwaar vrachtverkeer. Aanvankelijk voelde de gemeente Gemert weinig voor een fietspad langs die weg. Ze had en heeft nog steeds plannen voor een totale omlegging van het verkeer in dat gebied, zodat het betreffende weg sterk ontlast zal worden. Mortel is niettemin bang dat ook nu een verkeersomlegging de verrijpende markt van het niet gewaarbode is omdat het dorp nu te recht over de Dr. de Quayweg veel dumpverkeer zal

De Mortel kon aan de slag. Er werden sponsors gevonden die voor 1000 gulden hun naam op een stelling langs de weg mochten zetten. Dat leverde 18.000 gulden op, 30.000 gulden droeg het dorp zelf bij, voornamelijk in de vorm van arbeidsuren. De RABO schonk 10.000 gulden en verschafte tevens een renteloze lening van eenzelfde bedrag. Boeren stelden hun tractoren beschikbaar, burgers hun handkracht en een (normaal betaalde) aannemers-ondernemerde het geheel.

Op de afsluiting na is het karwei nu geklaard. De ondernemer moet eerst nog wat inklinken, voordat daarmee begonnen kan worden, en bovendien het geld is op. Dat hopen ze te krijgen uit de provinciale pot "vermindering van het autoverkeer", want als er eindelijk een fietspad is, hoeven ouders hun kinderen niet meer met de auto naar school te brengen. Er is goede hoop op een flinke bijdrage uit die pot, maar of het genoeg is om het gat van 100.000 gulden te vullen, moet nog worden afgewacht. Als het fietspad, dat een lengte van 4 kilometer heeft, 1,50 meter breed is en in twee rich-



Een duiker moet zorgen voor de afvoer van slootwater.

tigen berijdbaar, klaar is, kan de regio baten op een bijna complete rondweg voor fietsers. Het omgeefde stukje dat ontbreekt, is twee kilometer lang, en loopt van het plaatsje Mortel af naar de Dr. de Quaystraat tot de Middenpeelweg, waar het was van de Middenpeel. Het moet een beetje lang duren. *De Kluispost Dins Pleuzen*

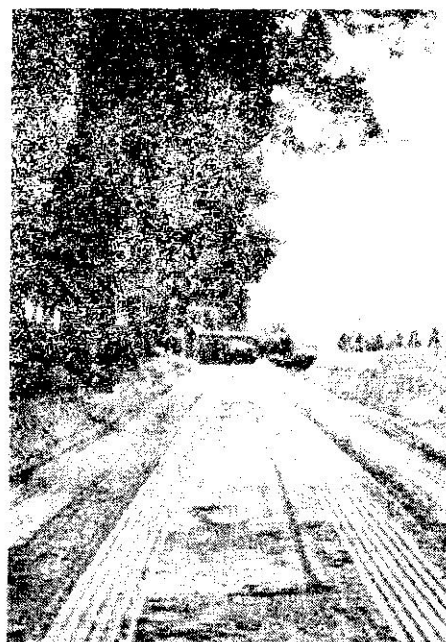


Ouders en kinderen poseren bij het bord waarop enkele sponsors staan.



het fietspad volgt de loop van een gedompte sloot. Rechts de Dr. de Quayweg.

aanpakken. Ze bleef daarom vasthouden aan haar eis voor een fietspad en ging daarbij zover dat ze geld en meerkraft voor dat doel ter beschikking stelde. Toen moest de gemeente overstag. Ze gaf het dorp toestemming voor de aanleg, stelde 60.000 gulden ter beschikking en nam tevens de grondinkopsummers naar rekening.



De deklaag van geel zand wordt geëffend.

VELDHOOP VRIJWILLIG MEDEWERKERS

De werkgroep Veldhoop is dringend op zoek naar een of twee medewerkers. Ze bereid zijn om zich ongeveer een dagdeel per maand in te zetten. Het gaat met name om activiteiten als de p.r. en het bezoeken van gemeentelijke vergaderingen, die overdag plaatsvinden.

Belangstellenden kunnen contact opnemen met Marjan van Stratum, Papenvoort 50, telefoon: 851451.

AUTOLOBBY PAKT GELDROP OP PROCEDURE-FOUT

De gemeente Geldrop is iets te voortvarend te werk gegaan bij het herstructureren van het centrum. Daarbij hanteerde ze een te korte inspraaktermijn. De Geldropse autolobby kaartte dat met succes aan bij de Raad van State, die de gemeente vervolgens dwong een deel van de maatregelen terug te draaien.

Kort geleden werd de laatste hand gelegd aan de tweede fase van vernieuwing van de verkeerssituatie in het centrum van Geldrop. Na opening van de nieuwe Pijnenburgweg werd de Korte Kerkstraat afgesloten voor autoverkeer, zodat het winkelande publiek meer rust en ruimte kreeg. De dreigende sluiproute voor autoverkeer richting Heeze via de Heggestraat werd tegengegaan door verkeersobstakels in de Parallelweg.

Na de uitspraak van de Raad van State moesten de verkeersobstakels in de Parallelweg worden verwijderd waardoor de sluiproute Heggestraat-Parallelweg-Hoog Geldrop vrijkwam. Dit leidt tot overbelasting van de voorheen rustige en niet op intensief autoverkeer berekende Heggestraat. Ook leidt het tot gevaarlijke situaties voor fietsers die veelvuldig gebruik maken van deze straten om de centrumwinkeliers, de muziekschool, een basisschool en het station te bereiken.

Hoogst gevaarlijk is de bocht Nieuwstraat-Stationstraat waar fietsers die rechtdoor de Korte Kerkstraat in willen rijden voorrang dienen te verlenen aan het rechtsafslaande autoverkeer.

Ook de situatie nabij het spoorviaduct op de Parallelweg leidt tot gevaarlijke situaties, aangezien niet alle automobilisten de fietspadgebruikers voorrang verlenen. Het oversteken van de Heggestraat wordt een moeilijke klus en voor de vele kinderen met bestemming Muziekschool of basisschool Nazareth ronduit gevaarlijk. Te vrezen valt dan ook dat de afsluiting voor autoverkeer van de Korte Kerkstraat zijn doel voorbij schiet en wellicht niet te handhaven is.

Het afsluiten van de Heuvel voor autoverkeer (een volgende fase in het verkeersplan Geldrop Centrum) staat opnieuw ter discussie. Alhoewel de Gemeente aangeeft dat de winkeliers aanvankelijk met de plannen instemden, vrezen deze nu fors omzetverlies en maken ze bezwaren tegen volledige afsluiting van de Heuvel. De Raad van State doet hierover binnenkort uitspraak. Krijgen de winkeliers gelijk, dan zal de Gemeente Geldrop zich ernstig dienen te beraden over de bestaande plannen voor het centrum.

Bovenstaande stemt mij somber aangezien de goede plannen om het centrum van Geldrop autovrij te maken met ruim baan voor fietsers en openbaar vervoer dreigen uit te lopen op een fiasco. Andere gemeenten die dit vernemen zullen zich wel bedenken alvorens miljoenen uit te geven aan zulke plannen. Winnar echter is de automobilist die zijn omweg van 1500 meter (Joh. Pijnenburgweg) ziet verdwijnen. (P.d.K.)

(conclusies)

In het Ventiel van december 1991 ben ik kort ingegaan op de theorieën achter en de praktische werking van detectielussen. U hebt nog enkele conclusies van mij tegoed.

● Bij de toekenning van groentijd is de fietser dus altijd de partij die aan het kortste eind trekt.

We hebben gezien dat de verhouding in groentijd voor fietsers en auto's totaal is scheefgegroeid. Het principe wat hieraan ten grondslag ligt, nl. een altijd snelle doorstroom van rechtsafslaande auto's (ook als die er niet eens zijn), is grotendeels verantwoordelijk voor deze gang van zaken.

● Technisch gezien, is dit helemaal niet nodig.

We hebben ook gezien dat er sommige plaatsen zijn waar fietsers twee keer groen krijgen binnen een cyclus. Dit zou op veel meer plaatsen kunnen. De technische mogelijkheden ervoor worden onvolledig benut.

● Fietsers (en voetgangers) negeren vaak rood licht omdat ze het als onlogisch en onrechtvaardig ervaren.

Als je voor je gevoel veel te lang voor niets staat te wachten, fiets of loop je gewoon door



(rood). Het verkeerslicht dat mede beoogt de verkeersveiligheid te bevorderen, heeft zodoende een averechts effect.

● Het is een kwestie van politieke keuzes of fietsers of auto's langer groen krijgen.

Het probleem voor politici is dat zij voorrang voor de fiets vaak niet kunnen "verkopen" aan hun achterban. Toch zullen ze er vroeg of laat niet aan ontkomen een fietsvriendelijk beleid af te dwingen. Ze beweren immers al jarenlang dat het milieu ontzien en het fietsgebruik bevorderd moet worden.

● Tenslotte zouden stoplichtregulatiestrategieën bij kruispunten openbaar moeten zijn.

Het is tot nu toe heel moeilijk, zo niet onmogelijk, om op de gemeentelijke verkeersafdelingen daarover informatie te krijgen. Op die manier wordt het ook onmogelijk gemaakt mee te denken en te praten over alternatieven.

Uiteraard ben ik over deze materie verre van volledig geweest, maar hier laat ik het bij. (F.O.)

HEBT U AL EEN AUTO-MAAT?

Als u de auto toch alleen maar gebruikt als er geen alternatief voorhanden is, kunt u overwegen de auto te delen met een buurtgenoot. Dat scheelt aanzienlijk in de kosten. U vormt dan een maatschap, zoals dat juridisch heet, met de auto als inzet.

Natuurlijk kan een gedeelde auto soms tot onenigheid leiden, bijvoorbeeld in geval van schade of bij gelijktijdige verplaatsingsbehoefte. Er bestaat nu echter een prima standaardovereenkomst, die de meest voorkomende problemen regelt. Hij is gratis te krijgen bij de stichting O & O (040-444214, tijdens kantooruren, vragen naar Renie Groenendal). (T.C.)



Dat gaat naar Den Bosch toe

GROOTSCHEEPS SCHOOLROUTE- ONDERZOEK GEWENST

De enfb vindt dat de jaarlijks terugkerende actie *wij gaan weer naar school* zich niet moet beperken tot beïnvloeding van het verkeersgedrag. De actie van het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Brabant (ROVB) aan het begin van elk schooljaar biedt veel meer mogelijkheden zoals het onderzoeken van schoolroutes op veiligheid.

In de ROVB-actie krijgen de gemeenten de rol van stimulator en coördinator toebedeeld. Een aantal gemeenten volstaat nu echter met het ophangen van een spandoek, andere plaatsen verder nog posters langs de weg. De enfb vindt, dat ook de knelpunten in schoolroutes aangepakt moeten worden. Anders brengen steeds meer ouders uit bezorgdheid hun kinderen met de auto naar school, zodat de onveiligheid rondom scholen per saldo nog groter wordt. Bovendien leren kinderen in de auto niet waar ze in het verkeer op moeten letten. De gemeente Helmond geeft gelukkig het goe-

de voorbeeld. Daar is men gestart met het onderzoeken van routes rondom diverse basisscholen. Dat vertelde verkeersambtenaar Peter Maas tijdens een bijeenkomst die de enfb onlangs rond dit thema organiseerde in. De leerlingen uit de hoogste klassen van enkele Helmondse basisscholen moesten elk hun route naar school en de knelpunten erin aangeven.



Schoolroutes zijn vaak heel gevaarlijk voor kinderen.

Veel van die knelpunten zijn snel en goedkoop op te heffen, bleek in Hengelo, waar men al eerder ervaring met schoolroute-onderzoek heeft opgedaan. Wat kunnen wij als Fietsersbond nu doen? Als u vindt dat dit onderzoek moet worden uitgevoerd, stellen we het volgende voor:

- U en wij gaan, apa. J in groepjes naar onze gemeenten om te pleiten voor het uitvoeren van de volledige actie, inclusief schoolroute-onderzoek dus.
 - U kunt het hierbij laten, maar u kunt ook verder gaan. U en wij bieden onze hulp aan bij de gemeente om te voorkomen dat de gemeente het laat afweten.
 - U en wij kunnen tenslotte nog een stap verder gaan door contact te zoeken met VVN, scholen, politie, e.d. om de krachten te bundelen.
- In maart organiseert het ROVB een voorlich-

tingsbijeenkomst over de actie in het provinciehuis te Den Bosch, vermoedelijk op een woensdagmiddag. Elk enfb-lid wordt daarover bericht. Het is mogelijk dat dat bericht u inmiddels al bereikt heeft. Bij voldoende belangstelling wil de enfb voor gezamenlijk vervoer zorgen. Dan kan het toch nog gezellig worden. Maar het is kortdage, dus geef u vandaag nog op bij Jacq (040 - 833771) of Tonga (040 - 522473). Indien er behoefte blijkt te zijn aan een voorlichtingsbijeenkomst in de regio, is de enfb overigens graag bereid die te organiseren. (J.d.J. en T.C.)

KENT U SLUIPRUTES OP PLATTELANDSWEGEN?

Door het toenemende autogebruik raken veel wegen verstopt. Daardoor ontstaan sluiproutes op plattelandswegen. Weggetjes waarop veel scholieren fietsen en waarop notabene 80 km/u gereden mag worden. Als er een botsing plaatsvindt is dat meteen goed raak. Er zijn veel van deze routes in Brabant en op

diverse plaatsen wordt flink actie gevoerd om deze misstanden op te heffen. Zoals in de driehoek Veghel-Uden-Erp waar de bewoners van de drie gemeenten de koppen bij elkaar hebben gestoken om de gezamenlijke gemeentebesturen rond de tafel te krijgen, wat is gelukt. Of de route Breugel-Nederwetten-Findhoven.

Ook daar gaan we weer aan de slag. Werk genoeg dus.

De overleggroep Brabant van de Fietsersbond enfb wil alle sluiproutes in de provincie in kaart brengen. Daarmee gaan we de betrokken gemeenten benaderen en in september zullen we aan het provinciebestuur een totale inventarisatie overhandigen. Wij kunnen dit echter niet alleen. Wilt u a.u.b. zoveel mogelijk gegevens over sluiproutes aan ons doorgeven? U kunt daarvoor bellen of schrijven naar: Jacq de Jonge, Nw Ervenestraat 12, 5674 NS Nederwetten 040-833771 (bgg Jan Vleeshouwers, 040-110732 (J.d.J.)



Op plattelandswegen raakt de fietser vaak in de knel

Het is de laatste tijd stil rond de Vervoerregio Eindhoven (VRE). Er zijn wel plannen maar die moeten op drie verschillende bestuursniveaus bekeken en becommentarieerd worden. Dit proces is in volle gang en gaat binnenkort zijn eindfase in. Daarom valt er in dit Ventiël nog niet veel concreets te melden.

Wel lijken sommige plannen vrij definitief: het non-stop-fietsnetwerk ligt nagenoeg vast,

waarbij begonnen wordt met de verbinding Valkenswaard-Eindhoven en

de stedelijke non-stop fietsroute Helmond. Ook zijn er enkele aardige becijferingen. Zo is er bijvoorbeeld uitgerekend hoe de kosten voor auto, openbaar vervoer en fiets zich tot elkaar verhouden in de plannen. Daarbij komt men

uit op 12 miljoen gulden per aangelegde kilometer autoweg, 6 à 8 miljoen per kilometer openbaar vervoer en 750.000 per aangelegde kilometer fietsvoorziening. Hoeveel geld er daadwerkelijk beschikbaar komt voor fietspaden is nog onduidelijk. Het meest genoemd

wordt: 250 miljoen. Voor de eerste paar jaren is al 80 miljoen beschikbaar.

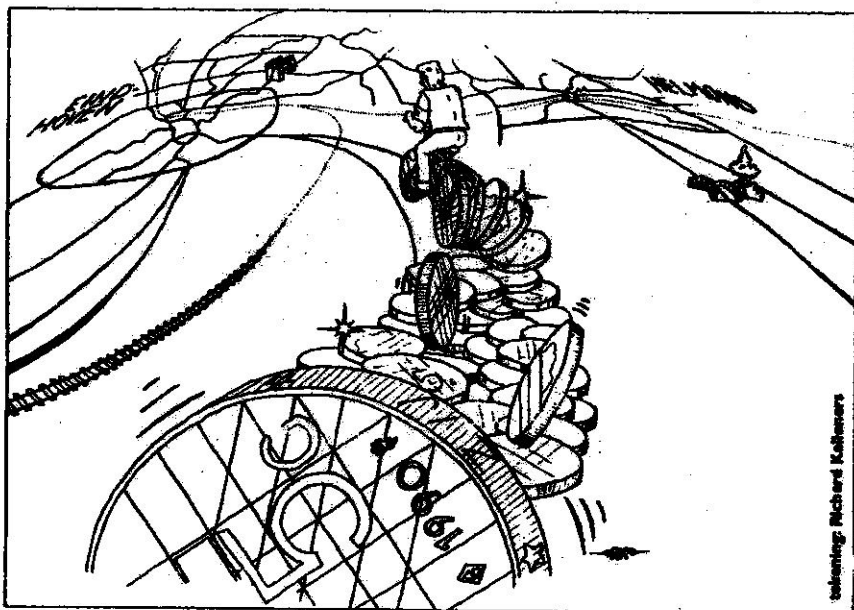
Vanuit de VRE-werkgroep fiets wordt gepleit voor het aanstellen van een regionaal

fietsteam, wat moet gaan zorgen voor coördinatie en kwaliteitsbewaking als de plannen uitgevoerd gaan worden.

Wij volgen de ontwikkelingen en houden u op de hoogte. (F.O.)

PLANNEN VERVOERREGIO SUDDEREN NOG

.... maar
Binnenkort vallen besluiten



Het lijkt er nu toch van te komen dat er flinke bedragen worden uitgetrokken voor de aanleg van non-stop-fietsroutes in de Vervoerregio.

FIETSENDE AMBTENAREN WORDEN BELOOND

De gemeente Tilburg wil ambtenaren die zich op de fiets naar het werk begeven, gaan belonen met een belastingvrije bonus van f. 250,- per jaar. Hier bovenop komt nog eens hetzelfde bedrag wat de ambtenaar met parkeerkosten uitspaart. Het voordeel kan dus oplopen tot f. 500,- per jaar. (Ook wie te voet komt of met openbaar vervoer krijgt een bonus, maar van een ander bedrag.)

In de regio Eindhoven bleek (nog) geen enkele gemeente een dergelijke regeling te kennen. Alleen in Best denkt men erover, maar over een termijn valt absoluut niets te zeggen. Nuenen vindt zoiets helemaal niet nodig, want de ambtenaren wonen er allemaal zo dicht bij het werk....! Dat de autoparkerplaats in Nuenen altijd goed ge-

vuld is wijt men aan gemakzucht.

Ook zonder bonusregeling komen in Veldhoven de ambtenaren massaal op de fiets naar het werk: Bravo Veldhoven!

Volgens de Eindhovense milieuwethouder tennslotte, verkeren de Tilburgse plannen nog in een pril stadium. Navraag leert echter dat dit zogenaamde (auto) kilometerreductieplan al door B & W van Tilburg is goedgekeurd. De verwachting is dat de plannen nog slechts enkele kleine wijzigingen zullen ondergaan en vanaf april geëffektueerd kunnen worden.

Of de wethouder van Eindhoven zich met opzet vergist is niet duidelijk, maar wel dat Eindhoven het Tilburgse voorbeeld niet zal navolgen. (F.O.)

Primeur in Tilburg. Wie volgt?

FIETSBRUG OVER BEATRIXKANAAL

De kans is groot dat er dit jaar nog een fietsbrug komt over het Beatrixkanaal ter hoogte van de nieuwe jachthaven. De provincie wil de helft van de kosten op zich nemen, maar dan moet het karwei voor het einde van dit jaar geklaard zijn. De gemeente Eindhoven is nu naarstig op zoek naar de resterende f. 300.000,- die nodig zijn om de houten brug op stalen dragers met de aansluitende fietspaden te realiseren.

Als de brug klaar is, ontstaat er een fietsverbinding van Eindhoven naar het ontwikkelingsgebied tussen Veldhoven en Welschap. Dat gebied is nu nog landelijk, maar zal over enige jaren volgebouwd worden met kantoren en woningen. (T.C.)

WIE WIL ONS KRINGLOOP- PAPIER OPHALEN?

Het valt niet mee om een betaalbare drukker te vinden die een tamelijk kleine oplage als die van Het Ventiël op kringlooppapier kan of wil drukken. Het papier zou steffig zijn, zodat machines verstopt raken, en de enkeling die wel wil drukken op kringlooppapier hanteert een veel te forse prijs. Uiteindelijk zijn we terecht gekomen bij Copycorner, helemaal in Rotterdam (010 - 4367099). Die heeft er kennelijk geen moeite mee en doet het voor een aantrekkelijke prijs.

Probleem is nu nog hoe we het drukwerk in Eindhoven krijgen. De drukker kan het eventueel meenemen naar zijn huisadres in Waalwijk. Maar dan? Welke studenten willen hun OV-jaarkaart met dat doel gebruiken? Meld je bij Tonga (040-522473) of bij Frank (040-520086).

Eventueel komen ook automobilisten in aanmerking om het drukwerk op te halen. Zij kunnen rekenen op een onkostenvergoeding.

De redactie.

Jarenlang had er geen hond belangstelling voor de jaarlijkse bijeenkomsten van de ANWB in de provincies. Daar werden onder meer de vakante zetels in de bondsraad ingevuld, het hoogste orgaan van de vereniging. De raad bestond zodoende uit zeer loyale mensen uit het circuit van vrienden en kennissen van ANWB-bobo's.

Maar de opkomst van de Verontrusten strooide roet in het eten. De ANWB raakte panisch bij de gedachte dat er leden zijn, die het beleid ter discussie willen stellen, en deed en doet dan ook alle moeite om de Verontrusten uit de bondsraad te houden. Vorig jaar is ze dat gelukt door de veertig Verontrusten bij de Brabantse bondsraadverkiezingen te overstemmen met zestig eigen mensen, die ze inderhaast had opgetrommeld. Zal dat op 12 maart weer lukken? De Verontrusten hopen van niet en doen daarom een oproep aan u om in grote getale naar Den Bosch te komen. Voor busvervoer is gezorgd.

Verontrusten staan er steeds meer op in de ANWB. In een jaar tijds is hun aantal gegroeid met duizend tot een totaal van drieduizend. Maar heeft hun kritische houding ten opzichte van het autoverkeer wel enig effect op de drie miljoen autorijdende ANWB-ers? Met die vraag ging Het Ventiël naar twee van die Verontrusten, te weten Hans Kloosterboer en Ellie Bruineman, beiden woonachtig in Eindhoven.

Hans is lid van de provinciale staten voor de PvdA. Hij doet er Verkeer en is een bekend tegenstander van nieuwe snelwegen, zoals de snelwegvariant van de A-50 naar Oss en de Oosttangent bij Eindhoven. Jaren terug was hij ANWB-er, haakte op een gegeven moment af,

verkochte zijn auto en ging voortaan alleen nog met de fiets en het openbaar vervoer op pad. Een paar jaar terug werd hij weer lid, omdat hij het ANWB-beleid van binnenuit wilde bijstellen. Vorig jaar was hij al kandidaat voor de bondsraad, maar tevergeefs, en dit jaar is hij het weer.

Ellie Bruineman is al jaren lid van de ANWB. Ze heeft een oud Renaultje dat ze zeer kritisch gebruikt. Bij de Verontrusten werkt ze vooral

12 maart bondsraadverkiezingen in
Brabant

VERONTRUSTEN WILLEN INVLOED OP ANWB-BELEID

achter de schermen.

Ze willen en kunnen het beleid van de bond beïnvloeden zeggen ze, ook al zitten ze voorlopig nog volstrekt in de marge. Veel mensen zijn alleen lid van de bond om praktische redenen zoals de Wegenwacht en de reis- en kredietbrief en niet omwille van een ideologie. Daar zitten nog heel wat mensen bij die in potentie verontrust zijn.

Waar het de twee vooral om gaat, is dat er in de bond een discussie gevoerd moet kunnen worden over de kwalijke gevolgen van het autoverkeer en de consequenties die je daaruit zou kunnen trekken. De ANWB moet haar maatschappelijke verantwoordelijkheid op het gebied van het verkeer onder ogen zien en haar leden erop voorbereiden dat er in de automobiliteit gesneden moet worden, als we het land

tenminste leefbaar wilt houden. Dat valt natuurlijk niet gemakkelijk voor een bedrijf dat met drieduizend werknemers en honderden miljoenen gulden aan omzet belang heeft bij een bloeiende auto-cultuur. Voorlopig hinkt de ANWB nog op twee benen. Van de ene kant pleit ze voor carpoolen, openbaar vervoer en vermindering van korte autoritten en van de andere kant wil ze meer wegen, lagere brandstofprijzen en hogere maximum snelheden.

Daar ziet de Verontrusten niet. Ze willen het beleid van de bond nu mee gaan bepalen. Het is stenslotte ook hun bond. Hun stem moet nog wel bevochten worden, want het is tot nog toe alleen in Overijssel gelukt, twee Verontrusten in de bondsraad te krijgen, terwijl de bondsraad toch 99 zetels telt. Op 12 maart kan dat veranderen. Dan kunt u in Brabant uw steun uitbrengen op maar liefst vier verontruste tegenkandidaten. Naast Hans Kloosterboer is dat onder meer Mieke Lindhout, fractieleidster van de PvdA in de Eindhovense gemeenteraad. De Verontrusten hopen op een grote toeloop van gelijkgestemden.

Als u mee wilt gaan, dient u zich voor 5 maart aan te melden bij de ANWB (070 - 3146280/3146741). Anders hebt u geen stemrecht. Let u daarbij op strikvrAGEN, die ze u zullen stellen om te weten te komen of u een verontrust bondslid bent. Als ze u vragen hoe u van de

bondsraadverkiezing afweet, kunt u maar het beste zeggen dat die in de Autobuskampioen stond aangekondigd. Dat is het minst verdacht en zo vermijdt u dat de bond tegenmaatregelen tref. Een busretourtje naar en van Den Bosch, dat tien gulden kost, kunt u reserveren bij Ellie Bruineman, 040 - 120433. (T.C.)



BESTUUR DEFINITIEF GEKOZEN

De opkomst bij de ledenvergadering viel dit jaar niet tegen. Alle kerngroepen, met uitzondering van Geldrop, waren ruim vertegenwoordigd.

Na opening door de voorzitter, volgde een rondje kerngroepen. Het werd duidelijk dat er enkele zeer actieve en snel groeiende groepen zijn. Dat de kerngroep Eindhoven zowat uitgeblust is, staat hiermee in schril contrast.

Na een kort financieel jaaroverzicht, waarbij besloten werd tot het aanstellen van een commissie, volgde de bestuursverkiezing. Er werd wat heen en weer gepraat over de omvang van het bestuur, de wenselijkheid van een

klein dagelijks bestuur, een secretariaatsruimte en de statuten. Vervolgens werd het (voorlopig) bestuur definitief gekozen door de aanwezige leden. Het bestaat nu uit: een voorzitter, een secretaris (tevens afgevaardigde voor Nuenen), een penningmeester, een afgevaardigde per kerngroep (behalve Geldrop, maar die heeft te kennen gegeven dit jaar nog te willen toetreden) en een Ventiël-vertegenwoordiger. Deze club zal dit jaar hard aan de slag gaan om de belangrijkste doelstelling, de onderlinge communicatie tussen kerngroepen, te bevorderen. (F.O.)

Lezers van landelijke dagbladen is het wellicht ontgaan dat de discussie over de rekonstruktie van de A-50, die Eindhoven verbindt met Oss en Nijmegen, de laatste fase is ingegaan. Dagelijks kun je erover lezen in de regionale kranten. Voorstanders van een snelweg geven daarbij duidelijk de toon aan.

DISCUSSIE OVER A-50 IN LAATSTE FASE

Na jaren van studie heeft Rijkswaterstaat een aantal varianten en subvarianten voor de A-50 ontworpen en de burger kan daar tot eind februari zijn zegje over doen. Voor de zomer hoopt de minister een definitieve keuze uit de varianten te maken.

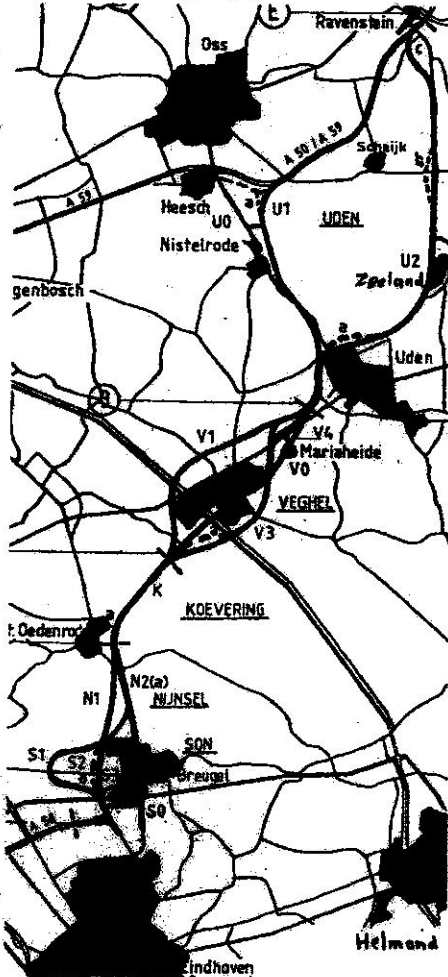
Er is de nulvariant: niets doen. Iedereen is het er evenwel over eens dat de kernen van Son en Mariabeide weer leefbaar moeten worden, dus kiest men op zijn minst voor de nulplusvariant, die voorziet in omleidingen rond die kernen. Voorstanders van deze variant zijn de milieugroeperingen en Groen Links.

Dan is er de autowegvariant. Dat is een nieuwe weg met één baan van twee rijstroken, die grotendeels het oude tracé volgt en natuurlijk ook de kernen zoveel mogelijk omzeilt. De kruisingen met onderliggende wegen zijn gelijkvloers en verkeerslichten regelen het verkeer. De doorstroming en veiligheid zijn groter dan in voorgaande varianten, maar ook de aantasting en doorsnijding van het natuurlijk milieu. Op deze lijn zit de PvdA.

Tenslotte is er de autosnelwegvariant met ongelijkvloerse kruisingen en twee banen met elk twee rijstroken. Het oude tracé voldoet weer minder dan bij een autoweg omdat in een snelweg alleen flauwe bochten zijn toegestaan. Deze variant is favoriet bij de colleges van B & W van de betreffende gemeenten, bij het bestuur van de regio Eindhoven-Kempenland, bij gedeputeerde staten van de provincie en in het algemeen ook bij het CDA en de VVD. Het Eindhoven college van B & W vormt hier een uitzondering op. Zij is in minderheid (CDA)

voor de autosnelweg en in meerderheid (PvdA, D'66) voor de autoweg.

De gemeenteraden en provinciale staten hebben zich op dit moment van schrijven nog niet uitgesproken en ook de Fietsersbond niet. Het Rijk wacht, zoals gezegd, met een keuze tot na



De dikke lijnen geven een indruk hoe de verschillende varianten en subvarianten van de A-50 op de kaart gestuurd zijn.

de inspraakronde, maar had te zitten op de lijn van de PvdA: de autowegvariant.

De Fietsersbond zal in haar reactie natuurlijk niet kiezen voor een snelweg. Wij weten nu langzamerhand wel dat betere wegen tot meer automobilititeit leiden en die moet nu juist teruggedrongen worden. Daarbij is een snelweg een barrière voor de fietser (ook voor de natuur, want de verbinding tussen de natuurgebieden links en rechts boven Eindhoven kan men voorstellen wel op de buik schrijven). Als de A-50 eenmaal een snelweg is, wordt het ook heel aantrekkelijk om jaren later (na rijbepaald en zo) de Oosttangent aan te leggen die de A-50 met de A-67 zal verbinden, zodat de wegenruimte rond Eindhoven compleet is.

Waarom is er in het dikke rapport van Rijkswaterstaat trouwens niet stilgestaan bij het terugdringen van korte autoritten op die route en het realiseren van een aantrekkelijke fietsvariant? (T.C.)

Gemeentelijke klachtennummers

Voor klachten over fietsvoorzieningen en wegdek kunt u terecht bij:

Eindhoven:

1. 386133, Dhr. Adriaans, 11.30 - 12.30 uur en 13.30 - 14.00 uur.

2. Spreekuur, maandagmiddag van 16.00 - 18.00 uur, gebouw Technische diensten, Frederik van Eedenplein 1. Van te voren bellen 386328.

Geldrop: 893985, Dhr. Janssen.

Heeze: 63838, toestel 21 (algemeen klachtennummer).

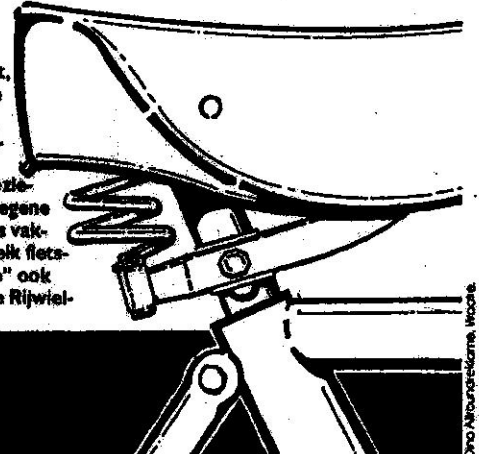
Nuenen: 631631, Dhr. Willems.

ADVERTENTIE

HIER ZIT U GOED!

Wie een goede, betrouwbare fiets wil kopen, die moet eens gaan kijken bij "De Rijwielcentrale". U vindt er een grote sortering, scherp geprijsde rijwielen van topmerken zoals Raleigh, Batavus, Giant, Union, Merida, e.a. die garant staan voor de variatie en kwaliteit die "De Rijwielcentrale" biedt. Bij "De Rijwielcentrale" staat de wens van de klant centraal. Dus hebben we, naast fietsen, ook fietstassen, fietskleding en andere accessoires die het fietsen nog plezieriger maken. Missie jaar houdt de service niet op. Diegene die zijn fiets liever zelf onderhoudt, dan het door ons vakbekwaam personeel te laten doen, kan bij ons voor elk fietsonderdeel terecht. Kortom: laat "De Rijwielcentrale" ook u in het zadel helpen, dan zult ook u merken: bij "De Rijwielcentrale" zit je goed!

rijwiel
centrale



Nieuwstraat 30 Tel: 040-430195 Kruisstraat 98 Tel: 040-435954 Hoogstraat 324 Tel: 040-571931