

Het Ventiel

Fietsersbond enfb dec. '91.



IETS MIS?

Als uw persoonlijke gegevens op de adressticker niet helemaal juist zijn, meld dit dan a.u.b. aan Jeroen de Rijk, 040 - 454538 (buiten werktijden). Doe dit ook als dit Ventiel te laat, dat wil zeggen, na 22 december bij u thuis is bezorgd.



COLOFON

Het Ventiel is een uitgave van: Fietsersbond enfb regio Eindhoven, Postbus 6353, 5600 HJ Eindhoven, Postgiro 755719.
Voorzitter Jan Vleeshouwers 040-110732
Secretaris Jacq de Jonge 040-833771

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

Fietsersbond enfb, onderafdeling Son en Breugel, Klaas Reijenga, Richellaan 8, 5691 ZN Son. Tel. 04990-73366.

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

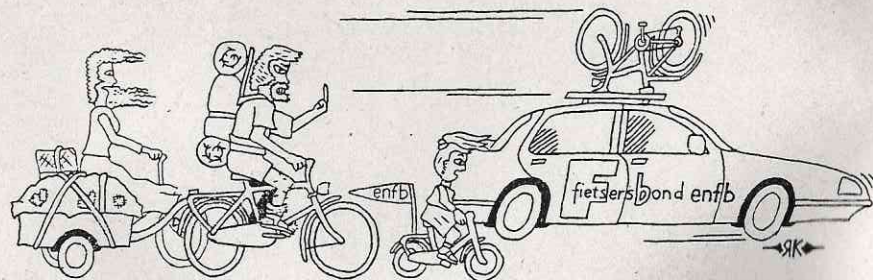
Fietsersbond enfb, onderafdeling Best, Cor van den Bergh, J.P. Coenstraat 26, 5684 EG Best. Tel. 04998-71814.

Kontaktpersonen:
Eersel: Anke van Es-Zwart, 04970-16819.
Hapert: Harrie Haenen, 04977-84961.
Heeze: Kees Smedema, 04907-64979.
Knegsel: Ank Brunink, 04970-12929.
Leende: Anton Koppius, 04906-1718.
Veldhoven: Maddy Iking-de Boer, 040-537424.
Waalre: Klaas Groenewolt, 04904-12469.

Aan dit Ventiel werkten mee (voor zover al niet vermeld):
Tonga Cortooms, Frank Overzier, Ans Jurling van Dooren, Jeroen de Rijk, Klaas Reijenga, Theo van Soest, Frans Zuurveen, Rob van Stratum, Peter van Schaik, Dirk van Tellingen, Maddy en Gè Iking, Richard Kelleners en Irene Biemond. Met dank aan vele rapers en verspreiders (m/v).

Foto voorpagina:
Wim Wiskerke

Oplage: 1250 stuks.



Brieven van lezers

Een enfb zonder automobilisten?

“Met de fiets als het kan, met de auto als het mocht!” Dat is ons motto hier in huis als we voor de keus staan een vervoermiddel te kiezen voor een boodschap, klus of uitstapje.

Immers, met waardering voor alle positieve eigenschappen van de fiets - ik hoef ze hier niet op te sommen - kunnen we er niet omheen dat de auto best heel nuttig en nodig kan zijn. Mijn vrouw en ik zijn hartstochtelijke kampeers en we hebben geen zin meer in een tentje op onze knieën te kruipen. Dus zijn we in het blijde bezit van een caravan, die zich helaas met een tweewieler wat moeilijk laat voortbewegen. Verder zijn we blij als we onze zoon kunnen helpen bij een van zijn talrijke verhuizingen met het voertuig dat voor de deur staat. En als het pijpestelen regent.... ja, dan zit je in een auto toch wel heerlijk droog.

Kun je met dergelijke opvattingen geen lid zijn van de enfb?

Sommigen vinden van niet. Er zijn fanatieke fietsers die weigeren in een auto te stappen, laat staan er een te bezitten. Dat is een standpunt waar ieder recht op heeft. Maar ik denk dat er in de enfb méér leden zijn die wat genuanceerder denken over het gebruik van de auto, zoals schrijver dezes. Immers, waarom zou je niet met mate gebruik maken van een der technische

verworvenheden van onze samenleving, al is die in bepaalde opzichten een plaag van jewelste. Sinds de gloeilamp is uitgevonden, leest toch niemand 's avonds de krant bij een kaars! Ik ben van mening dat de enfb in zijn beleid de tweeslachtige verkeersdeelnemer - meestal fietser, maar soms ook automobilist - niet mag afschrikken. Want met alleen pure, principiële fietsers in haar ledenbestand zou de bond wel erg klein zijn en heel wat minder in de landelijke en plaatselijke beleidsmede te brokkelen hebben dan nu het geval is.

Politiek, ook verkeerspolitiek, is meestal een kwestie van compromissen. En die zullen er bij het verkeersbeleid nodig zijn, want de auto heeft een plaats in onze samenleving die niet te loochenen is. Als we er bij voorbeeld in zouden slagen alle werkenden die minder dan tien kilometer van hun arbeidsplaats af wonen, 90% van de keren dat ze 's morgens hun huis verlaten de fiets te laten kiezen, dan zouden we al heel wat bereikt hebben. Maar laten we er dan wel begrip voor hebben dat deze fietsers-bij-voorkeur een heilige koe op hun oprit hebben staan. Als ze die zeer selectief en heel bewust gebruiken, kan en mag de enfb daar mijns inziens ook niets tegen inbrengen.

Frans Zuurveen

Agressie tegen fietsers

Ik zou eens willen weten hoeveel fietsers (en voetgangers) er dagelijks bijna het slachtoffer worden van agressief rijgedrag van automobilisten, gevolg van de alom tegenwoordige autokul(tus). Zou de enfb dit niet eens kunnen onderzoeken?

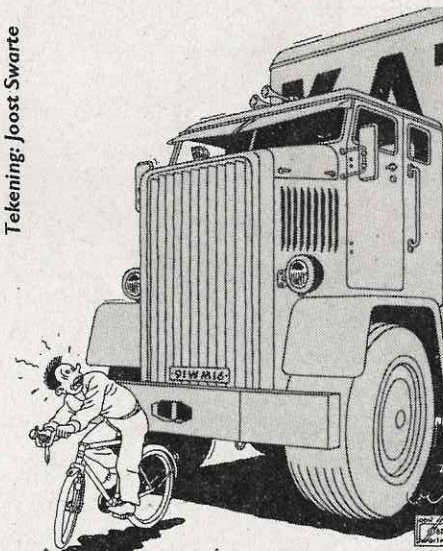
Zelf werd ik onlangs bijna aangerezen door een automobilist die op de fietsstrook stond. Door op z'n ruit te tikken wilde ik laten weten dat ik het niet zo fijn vond dat hij daar stond. Hij werd daar zo kwaad over dat hij het nodig vond mij te achtervolgen met een bedoeling die aan duidelijkheid niets te wensen overliet. Ik ben maar de stoep opgevluht, daar kon hij niet op vanwege geparkeerd staande auto's. Ik was echter te verbluft om z'n kenteken in m'n hoofd te prenten. Het gebeurt wel niet dagelijks dat een automobilist zo extreem agressief wordt, maar ik kom

regelmatig situaties tegen die, als ik me niet inhield, zouden kunnen escaleren tot iets vergelijkbaars. Ik kan nauwelijks aannemen dat ik de enige fietser ben die dit meemaakt.

Misschien zou de enfb onder haar leden kunnen nagaan hoeveel fietsers last hebben van agressieve automobilisten. En misschien is er dan voor de bond een taak weggelegd om met aantoonbare ervaringsgegevens naar rijsschoolhouders te stappen om ze te bewegen hun rijlesklanten wat meer respect voor fietsers en voetgangers bij te brengen.

A. Manders

Tekening: Joost Swarte



Correspondenten gezocht

De redactie van HET VENTIEL wil meer fietsnieuws uit de regio en zoekt daarom correspondenten. Wie leuk kan schrijven en zin heeft om voor HET VENTIEL nieuws uit zijn/haar gemeente op papier te zetten, kan zich melden bij Frank: 040-520086 of Tonga: 040-522473.

Geldropse ouders maakten met auto school onveilig

Aan het doodlopende einde van de Benedenbeekloop in Geldrop liggen de Dommel- dal- en de Nutsbasisscholen. Jarenlang brachten vele ouders hun kinderen met de auto tot vlak bij de school. Gevolg: gevaar voor de lopende en fietsende kinderen door kerende en fout geparkeerde auto's en openslaande portieren. De gemeente kon en wilde hier weinig aan doen: het probleem doet zich alleen voor tijdens het begin en einde van de schooltijden en de veroorzakers zijn de ouders zelf. Een kwestie van mentaliteit dus!

In november '90 heeft een verkeerscommissie van beide scholen een brochure gemaakt "Benedenbeekloop doodlopende straat", die mede mogelijk werd gemaakt door een subsidie van de gemeente. Deze brochure is met veel tam-tam aangeboden aan de wethouder van verkeer en de kommissaris van politie. Op die dag werd de straat onder de ogen van de pers afgesloten.

In de brochure worden de gevaren en oorzaken geschetst en diverse aanbevelingen gedaan: fiets, loop of zet de auto in een andere straat. Het succes was groot! Maandenlang kwam er geen enkele ouder meer met de auto tot bij de school, op een enkele uitzondering na. Er ontstond een soort sociale controle tussen ouders onderling en van de kinderen naar de ouders. Helaas is de situatie na een jaar weer aan het verslechteren, dus beramen we ons op een kleine herhalingsactie.

(D.v.T.)



Vóór de actie ontstonden er bij de schoolgebouwen aan de Beneden beekloop in Geldrop chaotische tafereelen. Ouders kwamen er massaal hun kinderen met de auto afzetten en ophalen.

foto: Jolande van de Velden

Dinsdag 14 januari 19.00 uur:

ledenvergadering.

Onderwerp: Bestuursverkiezing.

Om 20.45 uur thema-avond over veiligheid op
fietsroutes voor schoolgaande jeugd.

Milieu Educatie Centrum Gennepeweg 145,
Eindhoven. 040 - 526665

Thema-avond "Veiligheid op schoolroutes".

Bij deze bent u van harte uitgenodigd voor de ledenvergadering, die dit jaar plaats vindt op dinsdag 14 januari.

In deze vergadering zal onder meer de verkiezing van het bestuur aan de orde zijn. Bij het ter perse gaan van dit Ventiel staan er nog geen taken en bevoegdheden van het bestuur op papier, maar ons is verzekerd dat dit begin januari wel het geval zal zijn. Iedere geïnteresseerde kan deze opvragen bij voorzitter Jan Vleeshouwers, 040 - 110732.

Wegens ruimtegebrek heeft de redactie besloten, dit jaar geen financieel jaaroverzicht van de afdeling in het Ventiel op te nemen. U kunt dit eventueel opvragen bij penningmeester Theo van Soest, 040 - 524733.

Vanaf kwart voor negen gaan we verder met een thema-avond, die in het teken zal staan van veilige fietsroutes voor de schoolgaande jeugd. Onder meer zal aan de orde komen hoe je kinderen kunt leren, om veilig naar school te fietsen. Niet door ze met de auto te brengen, maar door ze met de fiets te begeleiden. In Nuenen en Geldrop zijn daarmee al resultaten geboekt. Maar veilig leren fietsen kan niet op onveilige wegen. Dus moeten ook de schoolroutes aangepakt worden. Ook daaraan zullen we op deze avond aandacht besteden.

(F.O. en T.C.)

Aanpak Korte Kerkstraat in Geldrop

Op 1 november is in Geldrop de eerste fase van de herinrichting van het centrum voltooid. Een van de vier zijden van het zogeheten Heuvelcarre, de Korte Kerkstraat, werd voor autoverkeer afgesloten en tot winkelerf omgebouwd. Alleen de bus mag er op een speciale baan nog door. Voor fietsers betekent dit dat de Korte Kerkstraat nu voortaan in twee richtingen berijdbaar is. Aan een toekomstig fietsnetwerk voor Geldrop is dus een belangrijke schakel toegevoegd.

De gemeente Geldrop heeft de enfb reeds in een vroeg stadium betrokken bij de plannen (zo hoort het ook!) hetgeen er o.a. toe geleid heeft dat brommers, die in een eerste versie van het plan ook over het winkelerf mochten, nu om

moeten rijden. Daarnaast is besloten om de strook in de bestrating waarover de fietsers bij voorkeur moeten rijden (ze mogen overal komen) uit te voeren in blijvend rood.

Het afsluiten van de Korte Kerkstraat betekent dat het centrum voor sommige categorieën weggebruikers minder goed bereikbaar is geworden. In gewoon Nederlands betekent dat dat automobilisten een stukje om moeten rijden. Op de gemeente wordt zware druk uitgeoefend om daarom de rest van het heuvelcarre open te stellen voor tweerichtingsverkeer. Mocht dit gebeuren, dan hoopt de enfb dat dit niet ten koste gaat van de fietsers.

(R.v.S.)



De Korte Kerkstraat in Geldrop is voortaan voor het autoverkeer afgesloten, maar fietsers kunnen er in beide richtingen terecht.

foto: Adrie Kauwenberg

In het vorige Ventiel kon u al lezen over onze fietstocht van Polen naar Nederland. Doel ervan was geld in te zamelen voor de Poolse Natuurvereniging LOP ten behoeve van het behoud van de Orawa Podhale venen. De sponsoring heeft tot nu toe ongeveer duizend gulden opgebracht, dankzij bijdragen van bedrijven, partikulieren en vrienden. Hieronder een kort verslag van onze tocht.

De eerste week waren wij samen met 20 Brabantse en evenzoveel Poolse natuurfrienden in het zuiden van Polen. Hier hebben we een aantal prachtige natuurreservaten bezocht, waaronder uiteraard ook het venengebied. Zo moet de Peel er 200 jaar geleden uitgezien hebben. Aan het eind van die week hebben wij in Opole (ca. 150 km Z.O. van Wroclaw) afscheid genomen van onze vrienden en begonnen we aan onze fietstocht.

De 750 km door Polen werden gekenmerkt door een schitterend landschap met nog veel kleinschaligheid. De wegen zijn meestal van slecht asfalt, behalve in de dorpen. Daar zijn het kinderkopjes van nog slechtere kwaliteit dan in Gent. Dat betekende regelmatig flinke stukken lopen. Desondanks maar één gebroken spaak (verholpen met een noodspaak van Simson) en lostrillende bouten.

Van Stargard naar Szczecin (het vroegere Duitse Stettin) langs de snelweg tot halverwege een goed fietspad. Als je in Polen gefietst hebt, klaag je nooit meer over de kwaliteit van de Nederlandse wegen. Wel over het Nederlandse verkeer. Het Poolse verkeer buiten de grote steden heeft geen haast. Tijd is er nog geen geld

(je kunt het nauwelijks uitgeven).

Vanaf Swinoujscie (Swinemunde) tot aan Lübeck de Duitse Oostzeekust gevolgd. De Oostduitse wegen zijn kwalitatief nog vergelijkbaar met de Poolse, maar er wordt hard gewerkt aan verbeteringen. Op dit stuk veel fietskampeers. Naar Wilhelmshaven met de trein, omdat we tijd tekort kwamen. Vandaaraf langs de Waddenzee gefietst tot aan Emden. Veel kleine Zandvoort's op een rij. Leuk om een keer ge-

daan te hebben, maar een tweede keer hoeft niet. Vanaf Emden weer naar het zuiden. Bij Denekamp na twee en een halve week fietsen weer terug in Nederland. Thuis in Veldhoven stond er bijna 1500 km op de teller.

De 1000 gulden die de sponsors ons gaven worden door de Provinciaal Consulent Natuur en Milieu educatie eind december overhandigd aan de vertegenwoordiger van de Liga. Overigens blijft het gironum-

mer (3169253 t.n.v. Iking, Olmebeek 3, Veldhoven inzake Polen) open voor eventuele bijdragen.

(M. en G.I.)

**FIETSTOCHT
VANUIT POLEN
BRENGT
f. 1000,- OP
VOOR
NATUUR**

Fietscafé Tilburg

De enfb in Tilburg geeft fietsers de gelegenheid om elke tweede zondagmiddag van de maand van gedachten te wisselen in café De Roskam aan de Heuvel 5. Iedere keer weer zal er een onderwerp aan de orde komen dat voor fietsers interessant is. Voor meer informatie: 013 - 360924.

(T.C.)

DETECTIELUSSEN

(Vervolg)

In het vorige Ventiel heb ik heel summier uitgelegd wat een detectielus is. Deze keer wil ik het hebben over theorie en praktijk. Volgende keer krijgt u enkele conclusies.

Theorie

Alvorens ik nader in kan gaan op de theorieën waarop detectiesystemen vandaag de dag gebaseerd zijn, schets ik in het kort hun ontstaansgeschiedenis. Toen begin jaren vijftig de groei

ne hiaten worden opgespaard tot één lang.

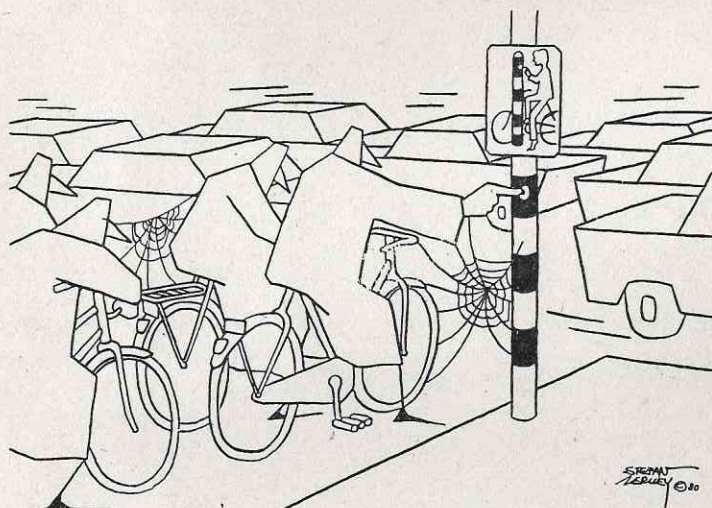
Maar men beschikte enkel nog over statische cycli: cycli met een vast, onveranderlijk rood-groen patroon voor alle richtingen.

Dit was overzichtelijk genoeg voor alle verkeersdeelnemers om de wachttijd voor lief te nemen. Hoe langer hoe meer groeide echter de behoefte (vooral onder automobilisten) om de wachttijden voor rood te bekorten. Met de komst van detectielussen en micro-elektronica konden zulke kortere wachttijden in praktijk worden gebracht. Deze middelen maakten het mogelijk de lussen en regelinstallaties te voorzien van cycli die speciaal zijn toegespitst op één kruispunt.

Het zal geen verbazing wekken dat er

van het autoverkeer snel op gang kwam, stond er behoefte aan verkeerslichten. Het gebruik van verkeerslichten die gestuurd worden door een rood-groen cyclus in een regelkastje langs de weg, zou tot voordeel hebben dat de tijd waarin verkeer elkaar kan kruisen zo optimaal mogelijk benut kon worden. Autostromen immers geven vaak kleine hiaten te zien, net te klein om te gebruiken voor kruisend verkeer. Een verkeerslicht zorgt er voor dat al deze klei-

binnen de kortste keren door "verkeerstechneuten" achter tekentafels een enorm scala aan theoretische kruispuntontwerpen werd ontwikkeld, waarbij let wel, telkens de snellere doorstroom van met name het autoverkeer tot uitgangspunt werd genomen. Het hoeft nauwelijks betoog, dat dit heeft geleid tot onrechtvaardige verdeling van groen tussen automobilisten en fietsers.



Praktijk

Want waar het in de praktijk op neer komt is dat de geavanceerde en verfijnde nieuwe technieken in staat zijn de hoeveelheid verkeersaanbod op te sporen. Veel verkeer betekent: lang(er) groen. De minimum groentijd in een cyclus bedraagt zowel voor auto's als fietsers zeven seconden. De maximum groentijd voor auto's echter kan oplopen tot tachtig seconden bij veel aanbod, terwijl dit voor fietsers bij veel aanbod slechts kan oplopen tot gemiddeld twintig seconden. Dit is het gevolg van het idee dat rechtsafslaand verkeer op een kruising ook zo veel mogelijk en zonder hinder van fietsers door moet kunnen rijden.

Stelt u zich eens voor dat u langs een drukke verkeersweg fietst, ongeveer honderd meter achter een fietser voor u, en u moet rechtdoor. De fietser voor u heeft geluk en passeert juist de detectielus op het moment dat de regelkast aan een nieuwe cyclus begint. Hij/zij krijgt meteen groen. Omdat dit echter de enige fietser voor u is, betekent het minimum van zeven seconden hier tevens het maximum, want u zelf slaagt er niet in om binnen zeven seconden de detectie-

lus te passeren, waardoor u uw groentijdverlenging tot twintig seconden mist.

Als u bedenkt dat het autoverkeer op de drukke weg naast u de maximale groentijd van tachtig seconden krijgt, dan kunt u zelf uitrekenen hoe lang u voor rood moet staan. Het komt dan neer op zo'n zeventig seconden in uw eigen rijrichting, plus ongeveer vijfendertig seconden om de kruisende rijrichting te laten passeren. U bent dus weer aan de beurt na zeventig plus vijfendertig = honderdvijf seconden; dat is een en driekwart minuut.

Als er veel rechtsafslaand verkeer is, lijkt dit nog wel logisch, maar als het daarbij ook nog eens ontbreekt aan dat rechtsafslaand verkeer, dan is het wel te begrijpen dat veel mensen maar gewoon door het rood fietsen. Ik vraag mij af waarom de groentijd voor fietsers bij weinig of geen rechtsafslaand verkeer niet tweemaal binnen een cyclus gegeven kan worden. Technisch is dit te realiseren want op sommige plaatsen gebeurt dit wel, echter eerder als uitzondering dan regel. Het is mij een raadsel waarom. Wordt vervolgd.

(F.O.) met dank aan René Hermans

VENTIELEKES

Ook u kunt hier een advertentie plaatsen die betrekking heeft op alles wat met de fiets te maken heeft. De advertentie is gratis, althans voor particulieren, maar mag niet langer zijn dan zes regels.

Stuur uw advertentie naar de enfb, postbus 6353, 5600 HJ Eindhoven.

Handelaren betalen f. 4,- per advertentiereg (ca. 45 leestekens). Het geld dient vooraf overgemaakt te worden op postgiro 755719, t.n.v. penningmeester enfb Eindhoven, onder vermelding van: Ventieleke.

AANGEBODEN :

Racefiets Batavus 10 versnellingen. Prijs: f. 75,- Clara Wichmannstraat 70, Eindhoven. Tel.: 040 - 461151.

Kinderfiets met slechte rem (5 - 7 jaar), f. 35,-. 040 - 126537.

Damesfiets, merk: Fongers. Prijs: f. 100,-. Verwerstraat 107, Eindhoven. Tel.: 040 - 447974.

GEVRAAGD :

Trekhaak voor Batavus shopper (geheel metalen vouwbare fietskar). Fiets met originele haak is gestolen, fabriek levert niet meer. Harmen Grebel, 040 - 126537.

JAARVERSLAGEN

REGIO EINDHOVEN

Het afgelopen jaar stond voor de afdeling als geheel in het teken van verdere groei en organisatorische vernieuwing. De oude, almachtige afdeling Eindhoven met een aantal onderafdelingen is opgesplitst in een overkoepelende afdeling 'regio Eindhoven' met kerngroepen in Eindhoven, Geldrop, Nuenen, Son & Breugel en Best. Daarnaast is de redactie van het Ventiel feitelijk losgemaakt van de kerngroep (voorheen afdeling) Eindhoven. De bovengenoemde werkgroepen met uitzondering van Geldrop leveren elk een bestuurslid voor het afdelingsbestuur. Het bestuur dient er in ieder geval voor te zorgen dat de afdeling méér is dan losse snippers.

We zijn nu volop betrokken bij de werkgroep "Bevordering Fietsgebruik" van de Vervoerregio Eindhoven. In deze werkgroep worden plannen ontwikkeld voor een grofmazig netwerk van zeer hoogwaardige fietsroutes (Non-Stop-Fietsroutes). Het komende jaar willen we met dit concept gaan kijken wat er op de Montgomerylaan en richting Aalst moet gebeuren om tot goede NSF-routes te komen. Wij hebben zeer uitvoerig commentaar geleverd op de ontwerp beleidsnota van deze organisatie. (TvS)

Hieronder volgen de verslagen van de Kerngroepen

BEST

In het voorjaar van 1991 deden we een oproep aan alle leden van de fietsersbond enfb in de gemeente Best. De vraag was, of mensen zich groepen voelden om actief te worden. De oproep resulteerde in een vergadering met drie belangstellenden. Besloten werd tot oprichting van een eigen groep. Onze aandacht richtte zich in

eerste instantie op draagvlakverbreding en aanpak van knelpunten.

Vanuit Eindhoven werd ons gewezen op een videoband met betrekking tot het netwerk in Delft. Hierdoor geïnspireerd besloten we onze aandacht te verleggen naar een all-round visie op fietsroutes in de gemeente, dus een netwerkgedachte. Intussen had de groep meer omligging gekregen. Zo werd met de regionale en landelijke organisatie afgesproken dat de groep als kerngroep onder de afdeling Eindhoven zou vallen.

De activiteiten die we daarna ter hand hebben genomen zijn uiteenlopend. Er is begonnen met het inventariseren van de hoofdroutes in het fietsnetwerk van Best en met het opsporen van knelpunten op die routes. Er waren de nodige rapporten, beleidsnotities en dergelijke, die bestudeerd dienden te worden. De vergaderingen van de Commissie Ruimtelijke Ordening werden en worden bijgewoond. We stonden op de sociale markt in september 1991, waar het ledenbestand met 50 % werd uitgebreid. Tenslotte wordt gewerkt aan goede contacten met plaatselijke organisaties, zoals Mobest (opbouwwerk).

Voor de naaste toekomst denken we met name aan voltooiing van het hoofdroute-netwerkplan.

(P.v.S.)

EINDHOVEN STAD

De kerngroep Eindhoven heeft eind vorig jaar een nota gepubliceerd over de kwaliteit van nieuwe fietsvoorzieningen. Als belangrijkste konklusie kwam naar voren dat fietsvoorzieningen in de praktijk een lage prioriteit hebben: slechts als aan alle andere behoeften in de strijd om de ruimte tegemoet is gekomen wordt er een fietsvoorziening ter plaatse aangelegd.

Ook ventwegen blijken volgens de gemeente nog steeds volwaardige fietspaden te zijn vol-

gens de gemeente. Met deze nota is uitvoerig lobbywerk verricht, wat op den duur de inzichten bij een aantal gemeenteraadsleden toch heeft doen bijstellen.

Daarnaast is er in de eerste helft van het jaar veel werk verricht op afdelingsnivo, toen de kerngroep nog als afdelingsbestuur funktioneerde. Zo hielden we bijvoorbeeld een enquête onder de leden, waaruit nieuwe ideeën, wensen en mensen te voorschijn zijn gekomen.

(T.v.S.)

GELDROP

De activiteiten van de werkgroep verkeersveiligheid waarin ook de enfb was vertegenwoordigd, hebben geleid tot een verkeersveiligheidsplan, in het kader waarvan o.a. rekonstrukties van de Laan der 4 Heemskinderen en de oversteek Bogardeind - Molenakker zijn gerealiseerd. De inbreng van de werkgroep was niet groot. In feite heeft de gemeente het verkeersveiligheidsplan geheel zelfstandig ontwikkeld. De enfb is daarom blij dat de werkgroep is opgeheven. Ze wordt vervangen door een verkeersplatform, waarin naast de gemeente alleen professionele organisaties zitten (VVN, Fietsersbond, etc.).

In die wijken, waar tijdens de actie van 1989 geen ledenwerfkaartjes zijn bezorgd, of die nog niet bestonden, zijn huis aan huis kaartjes bezorgd. Hoeveel leden dit heeft opgeleverd is nog niet bekend. Daarnaast heeft de enfb zich gepresenteerd bij het 20-jarig bestaan van het IVN.

Wat betreft het Centrumplan heeft de onderafdeling alle inspraakmogelijkheden benut om de belangen van de fietsers te behartigen.

Tegen het ontbreken van fietspaden langs de nieuw aan te leggen Gijzenrooiseweg heeft de enfb bezwaar gemaakt. Dit bezwaar is gedeeltelijk gegrond verklaard. De fietspaden komen er, als er geld is. Hiermee is de enfb niet tevreden. Een bezwaarschrift is derhalve ingediend bij Gedeputeerde Staten.

Een behandeling van Geldrop volgens beproefd "Delfts recept", de netwerk-aanpak dus, is bijna klaar en zal begin volgend jaar aan de ge-

meente worden aangeboden.

Tijdens diverse formele en informele bijeenkomsten heeft de enfb haar visie over fietsen in Geldrop over kunnen brengen aan diverse ambtenaren van de gemeente, en daar steeds een willig oor gevonden.

(R.v.S.)

NUENEN

De activiteiten van de prille onderafdeling Nuenen werden dit jaar vooral beheerst door pogingen de plannen voor de herinrichting van de dorpskom van onze gemeente in een voor fietsers gunstige richting te beïnvloeden. We verzonden in dat kader een brief aan diverse groeperingen die te maken hebben met de verkeersproblematiek in het centrum. In die brief werd gevraagd een keus te maken uit verschillende opties, met het doel een bewustwordingsproces op gang te brengen.

Zowel op de Oranjemarkt als op de Braderie van 23 juni waren wij met een kraam aanwezig. Er bleek veel interesse voor ons werk, wat resulteerde in een aantal nieuwe leden. Ook verkochten wij het nieuwe boekje met fietsroutes in Nuenen en omgeving. De geweldige belangstelling ervoor spekte onze kas. Bovendien werden we naar aanleiding van het boekje op de koffie genodigd bij mevrouw Maij-Weggen. Door de financiële injectie konden we in september een tweetal advertenties plaatsen in het blad Rond de Linde. Hierin waarschuwden wij voor Breugeliaanse toestanden in de toekomstige dorpskom: fietsers, auto's, bussen en vrachtauto's die zich in twee richtingen over een rijbaan met een breedte van niet meer dan zes meter persen. Fietsers als "remmend vlees" dus!

Noch de advertenties, noch brieven die wij in mei en augustus aan B & W en de Gemeenteraad verzonden, noch de protesten die we lieten horen in de zogenaamde Klankbordgroep konden verhinderen dat de Commissie Ruimtelijke Ordening op 22 oktober in principe akkoord ging met de fietsers-onvriendelijke plannen voor de herinrichting van het centrum. Wel smaakten we het genoeg dat de maximale snelheid 30 km per uur zal zijn, hoewel we lie-

ver hadden gezien dat er een dorpserv was gekomen. Maar er is nog een lange weg te gaan voordat met de mond beleden sympathie voor fietsverkeer wordt omgezet in de realiteit van een vrijliggend fietspad. De nu geplande fietsenstallingen kunnen niet anders worden beschouwd dan als "doekjes voor het bloeden". Een lichtpunt was dat we onze inspanningen voor de aanwas van ons ledenbestand - in enkele jaren van elf naar honderdelf - beloofd zagen met de Gouden Krul, die we tijdens de ledenraad van de enfb in Utrecht mochten ontvangen. Het had natuurlijk niet gehoeven, want we blijven bescheiden. Maar zowel in Woerden als in Nuenen weet men nu tenminste dat we hier een onderafdeling van de Fietsersbond hebben! (F.Z.)

SON EN BREUGEL

Het jaarverslag is opgenomen in het artikel op pagina 13.

TOCH FIETSCARROUSEL IN VELDHOVEN

In Veldhoven komt toch een fietscarroussel ondanks de eerdere berichten van het tegendeel. Financieel zijn de problemen opgelost en ook de welstandscommissie gaat nu akkoord. Die had bezwaren tegen de blinde muren die de automatische stalling toch wel een kolossaal karakter geven. Die muren worden nu met (veiligheids)glas verlevendigd. De carroussel komt te staan aan één kan van het winkelcentrum, terwijl aan de andere kant bovendien een bewaakte fietsenstalling zal verrijzen. (T.C.)

VELDHOVEN WIL FIETSBELEID

Is het de gemeente Veldhoven ernst met haar fietsbeleid? Je zou het bijna denken als je leest hoe Burgemeester en Wethouders hun beleid voor 1992 verwoorden.

"Waar in het verleden een optimale ontsluiting voor de auto uitgangspunt van beleid was, moet nu een duidelijke keuze voor de fiets worden gemaakt. Voor het afremmen van het autogebruik is het stimuleren van openbaar vervoer alleen niet voldoende. De fiets is het aangewezen middel om op korte afstanden vermijdbaar autogebruik terug te dringen. Ons college denkt daarbij aan een samenhangend stelsel van voorzieningen, zoals:

- verbetering van de verkeersveiligheid bij met name fietsoversteken
- prioriteit voor bus en fiets bij verkeerslichten
- meer fietspaden en fietssuggestiestroken langs grote wegen
- bewaakte fietsenstallingen
- een goede onderhoudsstaat van deze voorzieningen, zodat mensen eerder de overstap van auto naar fiets maken.

Naast een nieuw fietspadenplan krijgt de commissie ruimtelijke ordening en verkeer in de eerste helft van 1992 bovendien een fietsstimuleringsplan voorgelegd. Dat zal aansluiten op initiatieven, die momenteel binnen de vervoerregio worden ontwikkeld."

KENTERING

Nadat het langzaam verkeer jarenlang weinig aandacht kreeg, is er nu een kentering waar te nemen. Opzichters van de afdeling civieltechniek, die net als hun chefs jarenlang niet uit de

auto te branden waren, krijgen opeens de beschikking over een heuse "dienstfiets", waarmee ze regelmatig de kwaliteit en veiligheid van fietssroutes controleren.

En inderdaad: tal van hobbels die fietsers al jaren dwars zaten, zijn in betrekkelijk korte tijd gladgestreken. Waaruit maar weer eens blijkt dat er pas een tegel recht wordt gelegd als men uit eigen ervaring merkt dat-ie scheef ligt...

FERVENTE FIETSERS

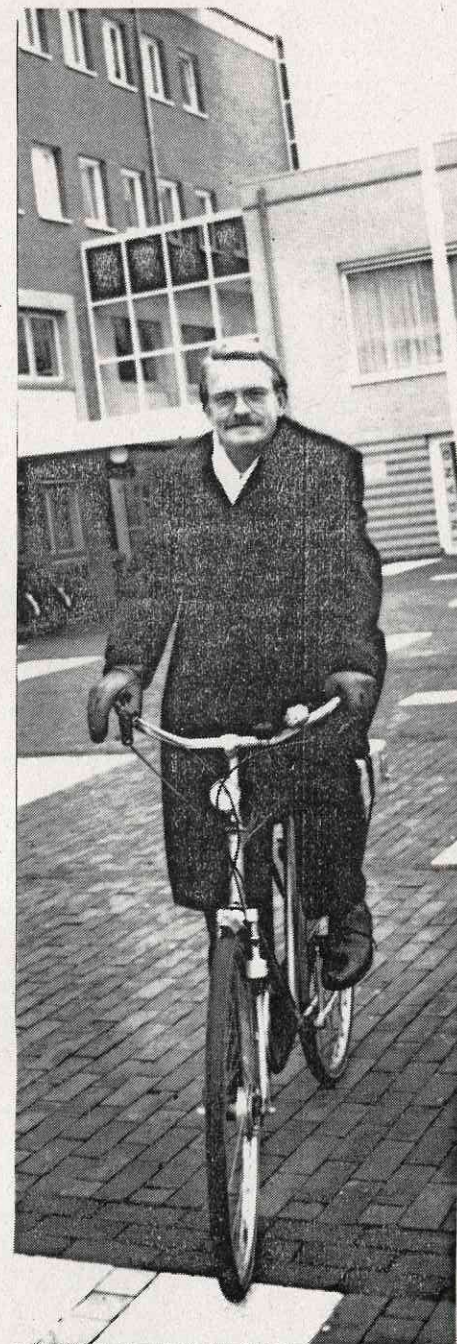
Maar nog belangrijker is de houding van het gemeentebestuur. De vorig jaar aangetreden burgemeester en gemeentesecretaris van Veldho-

Dienstreizen per fiets

ven zijn beiden fervente fietsers en bepaald niet alleen met mooi weer. Ook dienstreizen binnen de gemeente en naar Eindhoven gaan per fiets. Tot niet gespeelde verbazing van collega-hoetmetoten uit overheid en bedrijfsleven, die dezelfde recepties, vergaderingen en eerste stenen onveranderd frekwenteren in hun dikke voitures.

Twee van de vier wethouders in het vorig jaar gekozen college (met resp. verkeer en milieu in hun portefeuille) verkiezen eveneens konsekvent de fiets boven de auto, waardoor de speciaal aangelegde parkeerplaats voor leden van B&W doorgaans een desolate indruk maakt. De altijd al redelijk gevulde fietsenstalling van de gemeente puilt tegenwoordig uit.

*Harry de Bot
oud-voorlichter
gemeente Veldhoven*



Burgemeester Jacobs van Veldhoven neemt regelmatig de fiets naar zijn werk.
foto: Adrie Kauwenberg

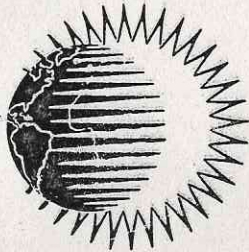
KLIMAATVERBOND

Het Klimaat Verbond (KV) is een wereldwijd initiatief, dat zijn oorsprong heeft in het Amazonegebied (Zuid-Amerika). De ruim een miljoen Indianen daar zien het tropisch regenwoud (hun leefgebied) verdwijnen en hebben de hulp ingeroepen van Greenpeace en het WWF. De organisaties hebben de westerse gemeenten benaderd met het verzoek, toe te treden tot het KV (*denk mondiaal - handel lokaal*). De Nederlandse coördinatie is in handen van Vereniging Milieudefensie.

De toetredende gemeenten beloven alles te doen wat in hun vermogen ligt om de uitstoot van broeikasgassen in hun gemeente te verminderen. De inheemse volken in het Amazonegebied proberen op hun beurt alles te doen om het tropisch regenwoud te redden. Ze worden daarbij gesteund door de Verbondsgemeenten, die bijvoorbeeld zullen stimuleren dat er geen tropisch hardhout geïmporteerd of gebruikt wordt in hun gemeente.

Dit KV is een voorloper op de Milieuconferentie van de Verenigde Naties, juni '92 in Brasilia, waar getracht zal worden een klimaatverdrag te sluiten.

In Eindhoven startte begin '91 een "werkgroep KV". Na 6 tot 7 maanden hard werken kreeg die gedaan dat de gemeente Eindhoven het KV ondertekende. Inmiddels is de werkgroep KV in vijf subgroepjes verdeeld. Een ervan is ons groepje dat zich bezighoudt met verkeer. We doen hierbij een rechtstreekse oproep aan de "Ventiel"-lezers m/v om ons af en toe met raad en daad bij te staan. We willen stimuleren dat de besluiten uit het Eindhovens verkeerscirculatieplan zo spoedig mogelijk worden uitgevoerd. Ook gaan we met de checklist van Milieudefensie in de hand, ideeën aandragen bij de gemeentelijke afdeling Verkeer. En natuurlijk



voeren we af en toe actie om de inwoners van Eindhoven te informeren over het KV.

Op 14 december '91 was er een landelijke aktiedag onder het motto: zonder auto - mobiel in de stad / binnenstad autovrij. De landelijke actie (verkeer) wordt op 30 mei '92 afgesloten. Ondergetekende wacht op reacties van enthousiaste enfb-leden. Mijn telefoonnummer is 415528.

Mieke Boskman

NOG VEEL TE WENSEN OVER IN SON EN BREUGEL

Nog steeds is er een onoverbrugbare kloof tussen wat we in Son en Breugel wensen en wat de gemeente ten uitvoer brengt. Wensen zijn er veel, zoals realisatie door de gemeente van een fietsrouteplan, het opheffen van de vele knelpunten en het treffen van goede fietsvoorzieningen. Maar tegelijkertijd realiseren we ons dat het autodenken zo overheerst bij de beleidsmakers, dat er voor de fietsers weinig ruimte overblijft. Weinig ruimte, niet alleen in de letterlijke betekenis van het woord, maar ook weinig ruimte voor fietsers en openbaar vervoer op de gemeentebegroting.

De vraag is: hoe benaderen we de beleidsmakers, met name de gemeenteraad en Burgemeester en Wethouders?

De gemeenteraad hebben we via de politieke partijen benaderd. Regelmatig zijn op onze uitnodiging kontaktpersonen van de verschillende politieke partijen aanwezig geweest. Maar hoe benader je B & W?

In juni 1990 nodigden we de gemeente uit voor een gesprek. Die wilde echter wachten tot het najaar om dan met ons een fietsrouteplan door te nemen. Vervolgens hebben we schriftelijk gereageerd op het concept gemeentebegroting 1991 en het college van B & W gevraagd of ze met ons van mening zijn dat fietsvoorzieningen niet in de begroting zijn opgenomen. Het antwoord was: "Hoewel niet rechtstreeks terug te vinden in de begroting voor 1991, heeft de verkeersproblematiek voor het openbaar vervoer en de voorzieningen voor het langzame verkeer meer dan de normale aandacht." Kort daarna hebben we telefonisch van de wethouder de toezegging gekregen dat we begin 1991 betrokken zouden worden bij de besprekingen inzake een fietsrouteplan. Op 22 januari 1991 hebben we hierover een brief geschreven aan B & W.

Net toen we in maart van plan waren, bij een gemeentelijke commissie ons ongenoegen te uiten over de trage gang van zaken, nodigde de wethouder ons uit voor een gesprek. De uitkomst was in zoverre teleurstellend, dat ons duidelijk gemaakt werd dat de gemeente niet kan denken aan de ontwikkeling van een fietsrouteplan als de plannen van de vervoerregio nog niet in definitieve vorm zijn verschenen. Het enige lichtpuntje van deze bespreking is geweest, dat de wethouder ons heeft verzocht een lijst met knelpunten - die niet veel mogen kosten - op te stellen. Deze lijst hebben we in juni ingeleverd.

Na oktober hebben we opnieuw gereageerd. We vonden dat de versterking van de rol van het fietsen en het openbaar vervoer in het concept gemeentebegroting 1992 onvoldoende aandacht krijgt. Op politiek gebied zijn wij verder actief geweest door te verschijnen op commissiezittingen en daar onze stem te laten horen.

De ervaring heeft ons geleerd dat het belangrijk is deze spreekbeurten goed voor te bereiden. Er is nog veel te wensen over in Son en Breugel. Toch koesteren wij de hoop dat de gemeente tot het inzicht komt dat structurele veranderingen ten voordele van het openbaar vervoer en de fiets noodzakelijk zijn om Son weer leefbaar te maken (K.R.)



Nee, de enfb in Son en Breugel is niet aan het lucht fietsen, maar ze balanceert tussen wat wenselijk en haalbaar is.
Tekening Cor den Dulk.

Kopij volgend nummer in te leveren
UITERLIJK
31 januari 1992.

Opsturen naar Fiet-
sersbond enfb,
regio Eindhoven,
Postbus 6353,
5600 HJ Eindhoven

EERSTE PRIJS IN DAFWEDSTRIJD GARANDEERT NOG GEEN REALISATIE

DE MOEIZAME WEG NAAR EEN VEILIGE SCHOLOMGEVING

Kinderen moeten in hun eentje naar school kunnen gaan zonder het gevaar te lopen dat ze door een auto worden aangereden. Al te vaak is die garantie er echter niet. Aandacht voor veilige schoolroutes is dan ook dringend gewenst. Dat vindt ook Ine van den Broek, die een van haar kinderen op basisschool De Sleutel aan de Brahmslaan heeft zitten.

Twee jaar terug haakte ze in op een aanbod van het DAF Veilig Verkeer Fonds aan alle scholen in de regio om oplossingen aan te dragen voor verkeersknelpunten in de schoolomgeving. Dat gebeurt in de vorm van een wedstrijd waaraan de hoogste klassen van het basisonderwijs en de leerlingen uit het voortgezet onderwijs kunnen deelnemen.

Ine haalde tien kinderen van de basisschool over om aan de wedstrijd mee te doen. Samen onderzochten ze de knelpunten in de schoolomgeving. Vervolgens dachten ze na over oplossingen, peilden daarover de mening van de buurt en bouwden tenslotte een maquette, waarin de te nemen maatregelen in beeld werden gebracht.

De Brahmslaan en de Glinkastraat vormen een deel van de sluitproute tussen de Karel de Grote laan en de Bayeuxlaan en moet dus veel autoverkeer verwerken. Tegelijkertijd is het een belangrijke schakel in de route naar De Sleutel en diverse andere scholen in de buurt.

Het groepje voorzag de route van drempels en vrijliggende fietspaden met autowerende randen. Die fietspaden zouden ook de parkeerschaos op het kruispunt bij de Internationale School aan banden leggen. Van heinde en verre kwamen daar 's morgens en 's middags ouders hun kinderen afzetten en ophalen. Ze lieten met hun dubbelgeparkeerde auto's nauwelijks nog een veilige doorgang over voor de vele fietsende schoolkinderen.

Verder kwamen er in de maquette wat drempels

te liggen op de Offenbachlaan en de Schumannlaan en kreeg de Brahmslaan nog een oversteekplaats met klaar-over.

Ze wonnen er een eerste prijs mee in de categorie basisscholen. Toch werd het plan maar gedeeltelijk gerealiseerd, omdat niet het Daffonds, maar de gemeente de ideeën uiteindelijk moet uitvoeren én betalen.

Geen drempels op de Brahmslaan, de Glinkastraat en de Offenbachlaan, want "doorgaande wegen krijgen nooit drempels", redeneerde de gemeente. Ook geen fietspaden, want "die zijn te duur, de weg is te smal en er zouden bomen en parkeerhavens moet wijken". Op de Offenbachlaan kon toch nog een snelheidsremmer gerealiseerd worden, overigens niet voor doorgaande automobilisten maar voor de overstekende kinderen, in de vorm van een hekje met slalom-doorgang op het trottoir. Op de kruising bij de Internationale School kwam een vluchtheuvel en een gedeeltelijk parkeerverbod. Ine is redelijk tevreden met het resultaat. Vorig jaar deed ze weer mee en concentreerde zich met een groepje kinderen op het Franz Leharplein. Auto's zorgen daar voor veel chaos en snoepen er alle ruimte op, zodat fietsers voortdurend in de knel komen.

Met de maatregelen die ze voorstelden behaalden ze opnieuw een eerste prijs. Dat gebeurde in maart van dit jaar en sindsdien heeft Ine tot haar grote teleurstelling ("je steekt er zoveel van je tijd in") nog helemaal niets gehoord van de gemeente. Terwijl de plannen toch niet zo revolutionair zijn. Zo hebben ze bijvoorbeeld een afsluiting van de verbinding tussen de Hoogstraat en de Bennekelstraat/Genneperweg wel overwogen maar als onrealistisch terzijde gelegd, evenals een geheel of gedeeltelijk parkeerverbod op het Franz Leharplein.

Ook het Daffonds stelt dat de plannen realistisch moeten zijn. "De kracht ligt in de een-

voud", zegt Jeroen Stein, medewerker van het fonds. Of een afsluiting van een weg voor het autoverkeer realistisch is, bepaalt overigens niet het Daffonds, maar een onafhankelijke jury. Maar tot nu toe is een dergelijke maatregel nog nooit in de prijzen gevallen.

Gemeente-woordvoerder De Werd verklaart, dat Ine en de kinderen zeker nog benaderd zullen worden. "Dat is trouwens ook de afspraak met het Daffonds. Alle ideeën die in de prijzen vallen worden bekeken. Maar of ze ook uitgevoerd worden, dat is een tweede". Om teleurstellingen daarover te voorkomen, hebben de gemeenten met het fonds afgesproken, dat de wedstrijd zich in de toekomst zal toespitsen op een aantal knelpunten, die door de gemeenten

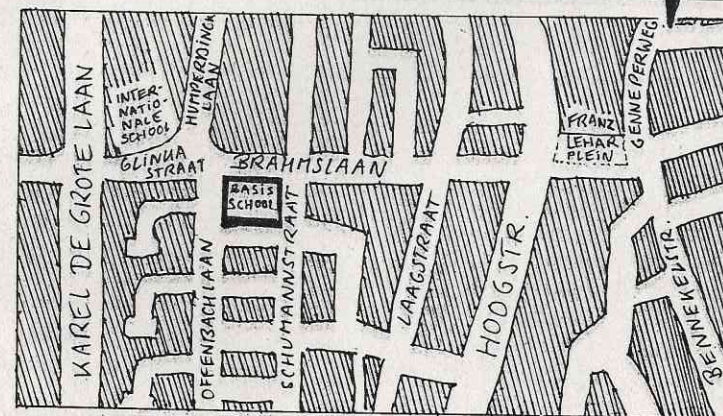
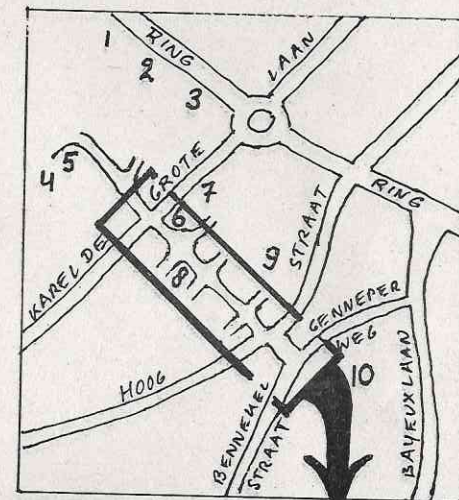
zelf worden aangedragen. De Werd: "De kinderen kunnen dan in een vroeg stadium bij ons terecht voor plattegronden en ongevallencijfers en wij kunnen de ideeën daarna eerder uitvoeren. Dat is attractiever voor de kinderen". Nadeel hiervan is, dat de gemeenten bepalen waar de prioriteiten liggen. Scholen hoeven zich niet per se te houden aan de door gemeenten aangereikte knelpunten, maar lopen dan veel meer risico dat hun ideeën niet uitgevoerd worden. Jeroen Stein constateert dit jaar al een afname van de aanmeldingen.

Voor meer informatie over het DAF Veilig Verkeer Fonds kunt u schrijven naar Oranjestraat 31, 5682 CA BEST.

(T.C.)

Ligging scholen:

1. Lyceum
2. MTS
3. MAVO
4. Dependance Scholengemeenschap
5. MAVO
6. Internationale School
7. Grafische School
8. Basisschool De Sleutel
9. Basisschool
10. Scholengemeenschap



VOLWASSENEN GAAN OP DE STEP

Steppen, dat deed je als kind met plezier. Zwaaiend met een been suizde je de straten door. Volwassenen steppen pas het laatste decennium, maar nog in beperkte kring en bijna uitsluitend in wedstrijdverband.

Al tien jaar organiseert Demos, een studentenvereniging aan de Technische Universiteit Eindhoven, een seprace van Breda naar Eindhoven. Honderden mensen uit het hele land, al dan niet student, doen eraan mee. Onderverdeeld in kleine teams, wisselen de groepsleden elkaar op de lange tocht af, zodat ook minder geoefende steppers de race kunnen uitrijden. Voor de steppers is er ook een Friese elfsteden-tocht, die elk jaar verreden wordt. Het parcours is 230 km lang en wordt individueel verreden. Met wat geluk koop je bij de plaatselijke rijwielhandel een step tegen een dump prijs (normale prijs f. 400,-), maar voor f. 150,- aan materiaalkosten bouw je zelf een step. Voordeel daarvan is dat je de step kunt aanpassen aan je individuele wensen.

Een grote wielafstand bijvoorbeeld geeft meer zwaairuimte en een hoog stuur voorkomt een kromme rug. Met een lage plank hoeft het staande been minder door de knieën, maar een lage plank geeft weer wel problemen bij stoep-randen en verkeersdrempels. Wedstrijdsteppen hebben kleine wielen, want dat is verplicht. Jammer, met grote wielen ga je immers harder. De step is geen voertuig in de zin van de wet, maar "een voorwerp waarmee een persoon zich verplaatst". Zo beschouwd is een stepper een voetganger en moet hij eigenlijk gebruik maken van de voetpaden. Dat is handig in winkelcentra. De step mag ook gratis mee in de trein.

Voor meer informatie en een bouwschets kun je terecht bij de Nederlandse Autoped Federatie, p/a Dick Klooster, Voorstraat 32, 8277 AK Grafthorst, 05202-25117. Informatie over de jaarlijkse voorjaarswedstrijd in Eindhoven is op te vragen bij Bert Cremers, 040-433213. (T.C.)



Een stepper bereikt de finish bij de bunker van de Technische Universiteit Eindhoven. De tocht Breda-Eindhoven zit erop.

Foto: Adrie Kouwenberg

Gemeentelijke klachtennummers

Voor klachten over fietsvoorzieningen en wegdek kunt u terecht bij:

Eindhoven:

1. 386133, 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, Bert Janssen.

Heeze:

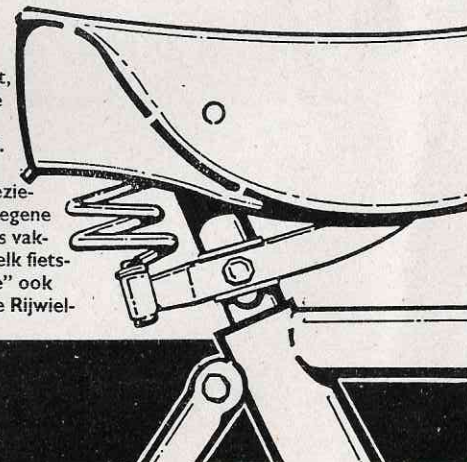
04907 - 63838, toestel 21 (algemeen klachtennummer).

Nuenen:

631631, Willems.

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. Maar daar 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!



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

Het Ventiel

Fietsersbond enfb dec. '91.



LETS MIS?

Als uw persoonlijke gegevens op de adressticker niet helemaal juist zijn, meld dit dan a.u.b. aan Jeroen de Rijk, 040 - 454538 (buiten werktijden). Doe dit ook als dit Ventiel te laat, dat wil zeggen, na 22 december bij u thuis is bezorgd.

