



De Fietzersbond komt op voor de belangen van alle fietsers en zet zich in voor meer en betere fietsvoorzieningen.

Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant • November 2000

Ventiel 101

I n h o u d

- 3 Van de redactie**
- 4 Persbericht**
Van het secretariaat
- 5 Een idee...**
Gerard van den Broek
- 6 Overpeinzingen na de huldiging**
Jan van Beek
Dieneke van der Burgt
- 7 Knelpuntenlijst Eindhoven**
behoeft aanvulling
Dieneke van der Burgt
- 8 Kort door de bocht**
Dieneke van der Burgt
- 9 Fietzersbond Nuenen in actie**
Joop Andrea en Jos Blatter
- 10 Verkeer en veiligheid**
Joop Andrea en Jos Blatter
- 12 Klaas bedankt!**
Arend Harrewijne
Best niet zo Best
Hetty Otten
- 13 Werk aan de winkel in Geldrop**
Rob van Stratum
- 14 Wederwaardigheden van een**
onbezorgde wereldfietser
Jan Kleyn
- 18 Het had zo mooi kunnen zijn...**
Dieneke van der Burgt
- 19 Nieuws uit Heeze / Leende /**
Sterksel
Arnold Niessen
- 20 Jawel, in de voorrang op alle**
rotondes in Eindhoven!
Myriam Daru
- 22 Tegenstrijdigheden bij gemeente**
Son en Breugel?!
Mari Huddleston Slater
- 23 Weinig goed nieuws uit Helmond**
Hans Wouterse
- 24 Teleurstelling in Valkenswaard**
Frans Meurkens
- 25 Het SRE en de fiets**
Henk Kerkhof
- 26 Knooppuntensystemen hebben**
de toekomst
Jan Kleyn
- 28 Servicepagina**
- 30 Organisatie van de regio**

Van de redactie

Dieneke van der Burgt

Nog maar amper bekomen van het Jubileum-nummer is de redactie alweer aan de slag gegaan met Ventiël nummer 101. Want ook al zullen de meeste afleveringen niet zo dik zijn als nummer 100, er zijn altijd weer nieuwe ontwikkelingen gaande die het vermelden waard zijn. En als ze niet gaande zijn is dat geen best teken, want de Fietzersbond is er juist omdat op nogal wat punten verbeteringen voor fietsers zeer gewenst zo niet noodzakelijk zijn.

Zoals altijd hebben we weer een rondje langs de onderafdelingen gemaakt om te horen wat er voor nieuws onder de zon is en of er ook successen geboekt zijn. Op een ander gebied zijn in elk geval wel successen te noteren, namelijk op de Olympische spelen. Ook Jan van Beek heeft dit opgemerkt en hij geeft ons zijn visie op een bepaald aspect hiervan. Ik moest bij zijn stukje denken aan het commentaar van een Britse verslaggever bij een roeiwedstrijd, ik meen tijdens de Olympische spelen in Atlanta (u weet wel, vier jaar geleden, toen de Holland Acht goud won). Hij sprak toen tijdens een race voor damesroeiers de voor mij onvergetelijke woorden: "The faster they go, the better they look." Geniaal, zo'n uitspraak over de beulende dames, alsof ze er tijdens hun marteling ook maar één seconde mee bezig zouden zijn hoe ze er op dat moment uitzien. Het opvallende vind ik dat dergelijke suggestieve opmerkingen over het uiterlijk van de sporter tijdens of na afloop van een sportieve prestatie zelden over heren genoteerd kunnen worden. Of ben ik altijd op het verkeerde moment op de verkeerde plaats? Nou ja, ik kan altijd nog eens naar de Chippendales...

In dit Ventiël twee bijdragen over fietsroutes, beide naar aanleiding van een informatieve bijeenkomst over dit onderwerp. Fietsknooppuntroutes en woon-werkverkeer gaan soms over dezelfde weg. Beide zijn gebaat bij goede fietspaden en een

goede bewegwijzering. Dat de weg erheen soms wel goed is maar dat de voorziening zelf niet zo goed gepresenteerd wordt kunt u lezen in een bijdrage van mijn hand over het autoverhuursysteem Greenwheels.

En dan een interview met een wereldfietser van eigen bodem: Jeroen de Rijk verhaalt over zijn reis van bijna een half jaar naar Midden-Amerika. Het hart van een deel van de lezers zal bij zijn verhalen toch wel wat sneller gaan kloppen.

Onderafdeling Nuenen doet dit keer een flinke duikt in het Ventiël-zakje. De schade van het ontbreken van een bijdrage in het vorige nummer wordt hiermee ruimschoots ingehaald. De Nuenenaren hebben naar eigen zeggen "weer aangehaakt bij het peloton".

Verder een oproep van Myriam Daru om misstanden voor fietsers in Eindhoven aan haar door te geven. Want de Fietzersbond is er zowel voor het delen van de leuke dingen als voor het luiden van de klok bij gevaarlijke of hoogst onaangename situaties.

De redactie hoopt dat u ook dit nummer kunt waarderen. De nieuwe lay-out wordt door velen zeer positief beoordeeld en we denken dus dat we hiermee een goede weg zijn ingeslagen.

De nauwkeurige lezer kan opmerken dat de redactie weer wat geslonken is: Henk Kerkhof heeft ons gezelschap verlaten als vast redactielid, maar is wel bereid af en toe een bijdrage te leveren aan het Ventiël. Henk, heel erg bedankt voor je inzet de afgelopen periode. Je hebt de wordingsgeschiedenis van de nieuwe lay-out meegemaakt en je weet dus welke valkuilen er waren en hoe we tot bepaalde keuzes zijn gekomen. We wensen je het allerbeste! ■



Onderzoek Fietzersbond geeft helder inzicht in het fietsklimaat in de gemeente Eindhoven

Eindhoven, donderdag 9 november 2000. De Fietzersbond constateert na een uitvoerig onderzoek dat het fietsklimaat in de gemeente Eindhoven op veel punten nog duidelijk te wensen overlaat. Goed scoort de gemeente op het punt van snelheid ten opzichte van de auto en minder goed op beleidsgebied o.a.

- doordat de uitgaven voor fietsvoorzieningen niet te controleren zijn als een apart onderdeel in het budget,
- doordat de gemeente als werkgever geen haast maakt met een goed fietsplan voor ambtenaren en
- vanwege de slechte staat van de betegelde fietspaden.

Deze conclusie is gebaseerd op de voorlopige resultaten van de Fietsbalans, een uitgebreid onderzoek van de jubilerende (25 jaar) Fietzersbond naar het fietsklimaat in 59 gemeenten in heel Nederland. Speciaal voor dit onderzoek zijn alle deelnemende gemeenten doorkruist met twee fietsen volgepakt met meetapparatuur. Ook zijn er enquêtes gehouden bij de gemeente en onder de dagelijkse fietsers.

De definitieve resultaten van de Fietsbalans in de gemeente Eindhoven zullen in het voorjaar van 2001 worden bekend gemaakt. De plaatselijke afdeling wil dan ook graag rond die tijd deze resultaten met de gemeente bespreken om te kunnen komen tot een beter fietsklimaat. ■

Fietzersbond onderafdeling Eindhoven

Senioren fietsproject 2001 in Brabant

Provinciaal Overleg Verkeersveiligheid Brabant, ANWB, 3VO, ANBO en de Fietzersbond willen in Brabant in navolging van andere provincies een cursus opzetten. De inhoud ziet er als volgt uit:

- Theorie
- Keuring van de fiets van de deelnemer door een fietsenmaker
- Keuring van ogen en oren en eventueel reactievermogen van de deelnemer
- Discussie over veilige en onveilige routes in gemeente en regio
- Fietsgymnastiek en fietsvaardigheidsoefeningen
- Een fietstocht door de omgeving

Kosten voor de deelnemers zullen ongeveer 10 gulden bedragen.

Er worden cursusleiders gezocht, die een vergoeding ontvangen en eerst zelf een korte cursus volgen. Wilt u cursusleider worden of gewoon deelnemen, wendt u zich dan tot Paul Compen.

Paul Compen volgt Henk Holland op in POV

Lange tijd vertegenwoordigde Henk Holland uit Moergestel de Fietzersbond in het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid. Zijn functie is overgenomen door Paul Compen. Indien u op het gebied van verkeersveiligheid iets wilt inbrengen kunt u dit melden bij Paul Compen.

Regiofietstocht

Het regiobestuur dankt allen die aan de Regiotocht hebben meegewerkt. Ook dit keer waren er weer veel leuke reacties van deelnemers aan de mooie, goed beschreven tochten. Ondanks alle publiciteit waren er jammer genoeg niet meer dan 125 deelnemers. Het slechte weer was daar ongetwijfeld debet aan. Dit jaar was de laatste keer dat er centraal een Regiotocht wordt georganiseerd. Voortaan zullen de onderafdelingen zelf beslissen of en wanneer zij een speciale fietstocht willen organiseren. Wel kan op steun vanuit de afdeling Zuidoost-Brabant gerekend worden, zowel organisatorisch als financieel. Om te voorkomen dat twee plaatsen ongewild op dezelfde dag een tocht organiseren, wordt initiatiefnemers gevraagd hun voornemen even kenbaar te maken aan Paul Compen. ■

Regiodag

Noteert u vast: de komende Regiodag wordt gehouden op 24 maart 2001. Plaats en programma worden in het februarinummer bekend gemaakt.

Adres

Paul Compen
Anna Paulownalaan 24
5583 BE Waalre
tel 040 2213359



Een idee...

Gerard van den Broek

Dit jaar werd de regiofietsstocht voor de laatste keer gehouden. Het aantal deelnemers is door de jaren heen min of meer gelijk gebleven op ongeveer 150. Verdeeld over 6 tot 8 opstapplaatsen is dit onvoldoende.

Dit schrijvende wil ik toch terug naar het begin (zes jaar geleden). Een fietstocht rondom Brussel bracht ons op het idee ook zo iets in Eindhoven en omgeving te houden. Al ruim 10 jaar was er in België zo iets als De Gordel. Daarom wil ik hier een overzicht geven van wat dit jaar onder de noemer 'De Gordel' georganiseerd werd. Dit jaar werd De Gordel op dezelfde dag georganiseerd als de regiofietsstocht, namelijk op 3 september. De organisatie is in handen van de Belgische Fietzersbond. Het is mogelijk je bij voorinschrijving aan te melden. Dit kan door heel België op meer dan 400 plaatsen (zelfs bij de spoorwegen). Ook de bijbehorende treinkaartjes (incl. fietsvervoer) kan men bij voorinschrijving kopen. Dit jaar waren er circa 80.000 voorinschrijvingen!

Wat is er allemaal te doen? Er zijn vier onderdelen.

- De Gordel voor fietstoeristen
- De Familiegordel
- De Recreatieve Gordel
- De Sportieve Gordel

Vooral De Familiegordel is interessant. Deze bestaat uit vier startplaatsen elk voor 5 wandeltochten en veel activiteiten voor kinderen rond de startplaatsen. De wandelaars worden teruggebracht met bussen. Er is ook gedacht aan rolstoelgebruikers en kinderwagenvriendelijkheid. Tevens zijn er vanuit deze trefpunten fietstochten van circa 25 km uitgezet.

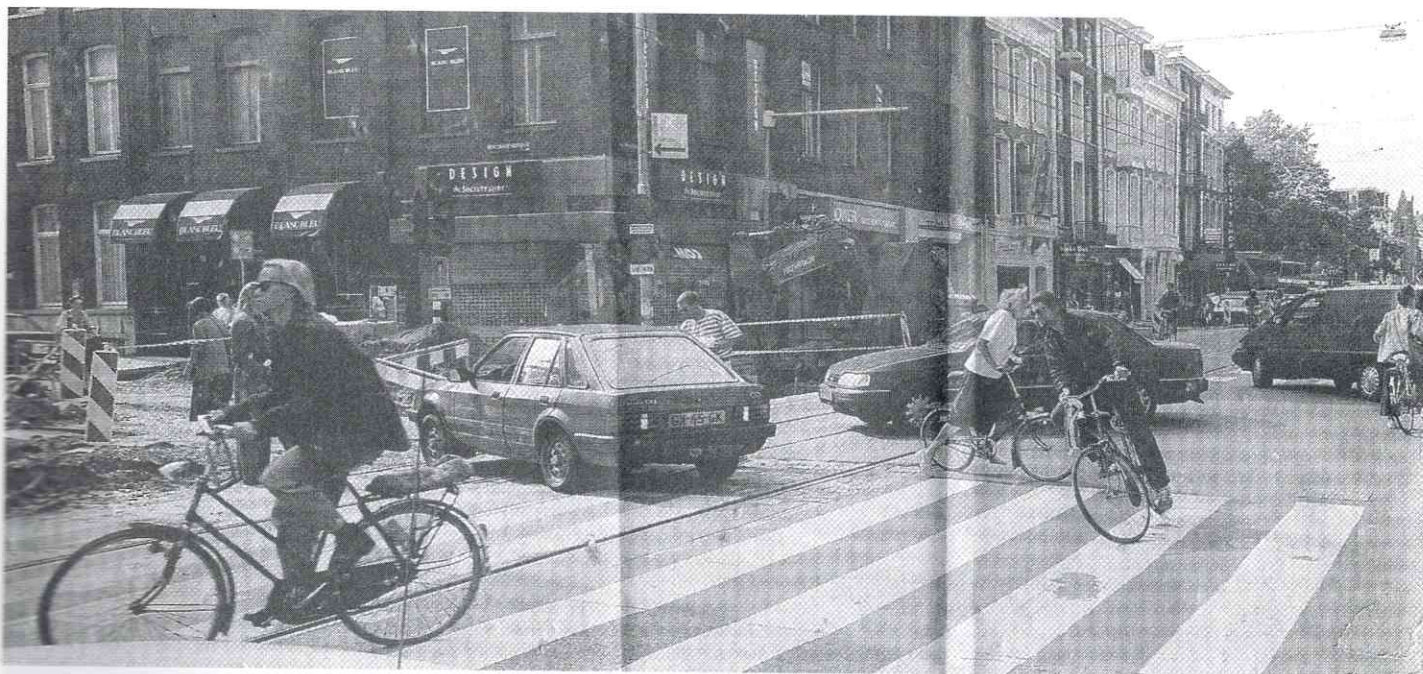
De Recreatieve Gordel bestaat uit vijf wandelingen van gemiddeld 15 km door natuurgebieden rondom Brussel, zoals bij voorbeeld het Zoniënwoud. Natuur, monumenten en andere bezienswaardigheden worden aangedaan. Ook kan er gefietst worden (de tochten zijn ongeveer 50 km lang).

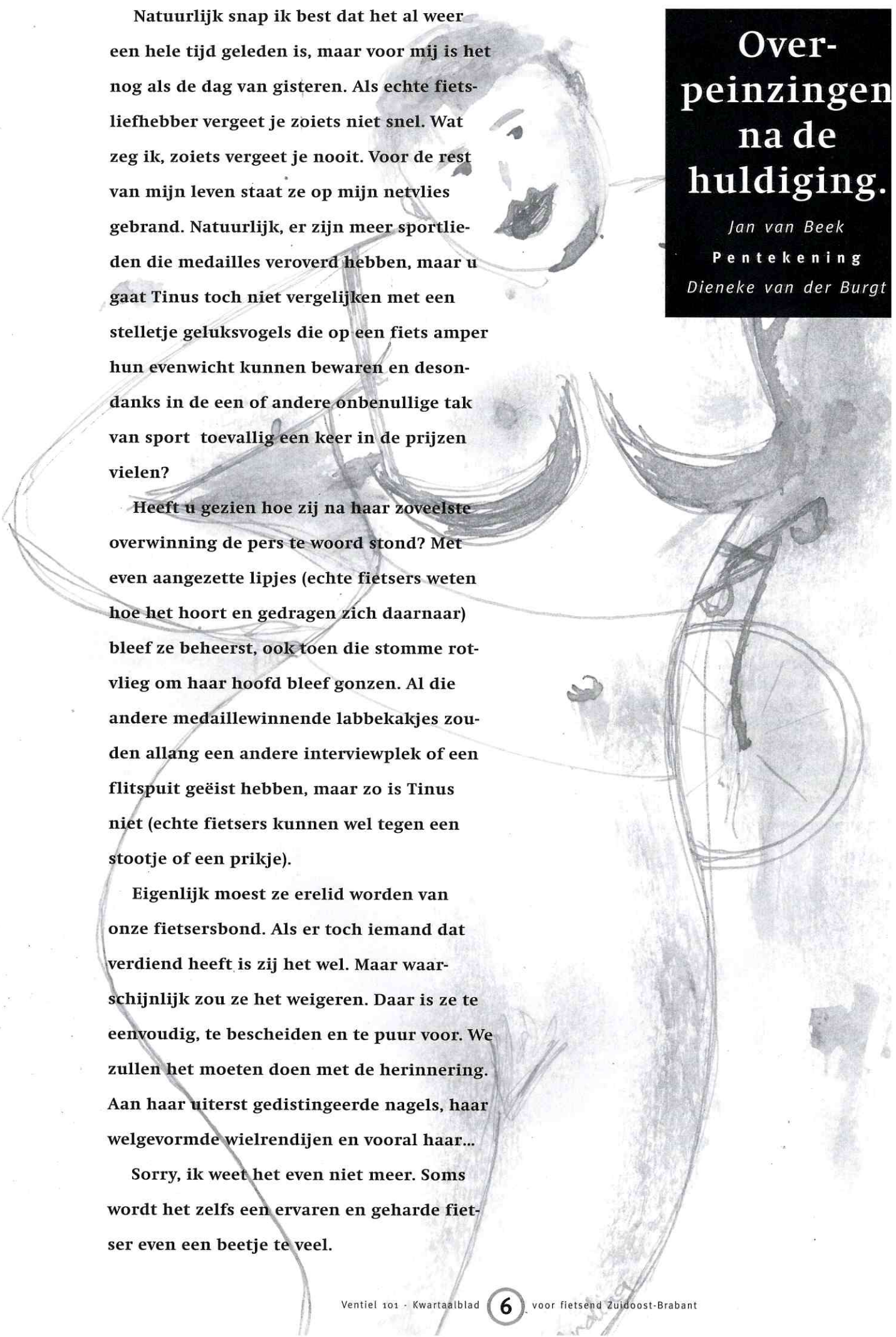
De Sportieve Gordel bestaat uit een langere wandel- en fietstocht en twee mountainbike tochten.

Alle startplaatsen / trefpunten zijn rondom Brussel gelegen en hebben ieder een aantrekkelijk programma met veel verschillende activiteiten. Ook onderweg wordt veel georganiseerd. 'De Gordel-dag' begint om 8.00 uur en eindigt om 17.00 of 18.00 uur.

Misschien een idee voor Eindhoven? ■

.....
Iedere fietser legt verkeersregels op eigen manier uit. Volkskrant 19 augustus 2000





Over- peinzingen na de huldiging.

Jan van Beek

Pentekening

Dieneke van der Burgt

Natuurlijk snap ik best dat het al weer een hele tijd geleden is, maar voor mij is het nog als de dag van gisteren. Als echte fietsliefhebber vergeet je zo iets niet snel. Wat zeg ik, zo iets vergeet je nooit. Voor de rest van mijn leven staat ze op mijn netvlies gebrand. Natuurlijk, er zijn meer sportlieden die medailles veroverd hebben, maar u gaat Tinus toch niet vergelijken met een stelletje geluksvogels die op een fiets amper hun evenwicht kunnen bewaren en desondanks in de een of andere onbenullige tak van sport toevallig een keer in de prijzen vielen?

Heeft u gezien hoe zij na haar zoveelste overwinning de pers te woord stond? Met even aangezette lipjes (echte fietsers weten hoe het hoort en gedragen zich daarnaar) bleef ze beheerst, ook toen die stomme rotvlieg om haar hoofd bleef gonzen. Al die andere medaillewinnende labbekakjes zouden allang een andere interviewplek of een flitspuit geëist hebben, maar zo is Tinus niet (echte fietsers kunnen wel tegen een stootje of een prikje).

Eigenlijk moest ze erelid worden van onze fietsersbond. Als er toch iemand dat verdiend heeft is zij het wel. Maar waarschijnlijk zou ze het weigeren. Daar is ze te eenvoudig, te bescheiden en te puur voor. We zullen het moeten doen met de herinnering. Aan haar uiterst gedistingeerde nagels, haar welgevormde wielrendijen en vooral haar...

Sorry, ik weet het even niet meer. Soms wordt het zelfs een ervaren en geharde fietser even een beetje te veel.

Knelpuntenlijst Eindhoven behoeft aanvulling

Dieneke van der Burgt

De redactie ontving van Myriam Daru een lijst met knelpunten in Eindhoven die zij zo compleet mogelijk zou willen maken. Deze lijst dient vervolgens als uitgangspunt voor overleg met de gemeente over gevaarlijke of hoogst oncomfortabele situaties voor fietsers. Onderhandelen gaat meestal het beste als je heel concrete voorbeelden op tafel kunt leggen, liefst met suggesties voor verbetering.

De huidige lijst is tot stand gekomen op basis van eigen ervaringen van fietsers. Een greep uit de onderwerpen, vergezeld van enkele voorbeelden:

- **Ontbreken van oversteekvoorzieningen voor fietsers:** op de Beemdstraat naar de Lodewijkstraat / Waldeck Pyrmontstraat / Limburglaan; Boschdijk richting Galileistraat;

- **Gevaarlijke situatie vanwege een maar half afgemaakt kruispunt:** Onze Lievevrouwenstraat - Ds. Theodoor Fliednerstraat;

- **Geen opstelruimte voor verkeerslicht (zonnende blokkering doorgang andere richting:** Vonderweg - Mathildelaan; Mathildelaan - Emmasingel; Ten Hagestraat - Vestdijk; Willemstraat - Emmasingel; Willemstraat - Lod. Napoleonlaan (richting Lod. Napoleonplein);

- **Fietsonvriendelijke uitvoegstroken voor auto's (auto's in de voorrang, extra wachten voor fietsers):** Montgomerylaan - RING; Montgomerylaan - Churhilllaan; Beemdstraat - RING;

- **Geen linksaf-regeling voor fietsers:** standaard op vrijwel alle kruisingen in de stad/

- **Geen rechtsaf door rood:** op veel nog te inventariseren plekken; pluspunt is dat dit nu op de Emmasingel richting Willemstraat nu wel is aangelegd.

- **Voorsorteren auto's op de fietsstrook:** Vestdijk bij kruising Ten Hagestraat; Bilderdijklaan en Stratumsewijk; Tivolilaan richting Heezerweg;

- **Slecht onderhoud:** Achterweg Zuid; Montgomerylaan; Genovevalaan; Cuijperslaan; Fellenoordtunnels;

- **Gevaarlijke, niet geregelde kruispunten:** Nachtegaallaan - Kanaalstraat; Nachtegaallaan - Parklaan; Parklaan - Fuutlaan; Gildelaan - Kruisstraat; Kennedylaan - kruisingen op viaducten.

Als u misstanden signaleert in Eindhoven verzoeken wij u om deze door te geven aan Myriam Daru, bij wie u ook de volledige lijst op kunt vragen. Myriam kan op diverse wijzen benaderd worden, namelijk schriftelijk, telefonisch, per fax en per e-mail:

Myriam Daru, Winselerhof 56,
5625 LZ Eindhoven, tel. 040 - 2423814,
fax. 040 - 2480794, e-mail mdaru@iae.nl

Alvast bedankt voor uw reactie!

Gemengd gebruik van
het nieuwe zebrapad.



de bocht

Kort door

Op 26 september hebben ongeveer 110 scholen in de regio Haaglanden meegedaan aan de **'autoloze schoolbrengdag'**. Dit is een actie die zich richt op onveilige verkeerssituaties rond schoolpleinen. De onveiligheid ontstaat vaak door het rij- en parkeergedrag van ouders die hun kinderen per auto wegbrengen. Helaas komen dergelijke situaties dus niet alleen in Best voor. ■

NRC 26/9/20
**Haagse autoloze
'schoolbrengdag'**

DEN HAAG, 26 SEPT. Ongeveer 110 scholen, tienduizenden basisscholieren en hun ouders in de regio Haaglanden doen vandaag mee aan de zogenoemde autoloze schoolbrengdag. Vorig jaar deden nog bijna honderd scholen mee aan de actie tegen de onveilige verkeerssituaties rond schoolpleinen. Die ontstaan vaak door het rij- en parkeergedrag van de ouders die hun kinderen per auto wegbrengen. Volgens het stadsgewest Haaglanden, dat de dag mede organiseert, is het veel verstandiger om kinderen met andere vervoermiddelen, zoals de fiets, naar school te brengen. (ANP)

Het aantal ongevallen met bromfietsen in Noord-Brabant is verminderd sinds invoering van de maatregel **'Brommers op de rijbaan'**. Dit blijkt uit voorlopige cijfers van het Provinciaal Overlegorgaan Verkeersveiligheid, aldus het NRC van 13 september. ■

Eigenlijk was hij bedoeld als een bedrijfsfiets: de **'Trivo'**, een **driewielers** met een onafhankelijk scharnierende achterwielophanging. Met deze fiets kun je scherp door de bochten gaan, ook met 50 kilo bagage achterop. Deze driewieler van Duitse

makelij blijkt in Nederland goed aan te slaan onder fietsers die vanwege een handicap niet op een normale fiets kunnen rijden.

De fiets is op bestelling verkrijgbaar bij Lintech (040 - 2950130), vanaf f 2.675,00.

Het NRC van 16 augustus bericht dat ongeveer de helft van alle gemeenten nog niet klaar is met het nemen van maatregelen die zorgen voor een veilige invoering van de maatregel **'Voorrang Fiets Van Rechts (VFVR)'**, die per 1 mei 2001 ingaat.

14 procent van de door het verkeerskundig bureau DTV Consultants onder-vraagde gemeenten verwacht niet op tijd klaar te zijn met het aanbrengen van verkeersdrempels en plateaus op onduidelijke kruispunten. Daarnaast is 33 procent van de gemeenten hier nog niet eens mee begonnen! De redenen zijn: gebrek aan tijd, geld en capaciteit, en het ontbreken van een handleiding. Volgens de onderzoekers en het ministerie van Verkeer en Waterstaat zijn de resultaten van de enquête niet alarmerend en kunnen de gemeenten die nog niet zijn begonnen best nog op tijd klaar zijn.

Het zou toch wel erg prettig zijn als deze maatregel die afrekent met een erfenis van de Duitse bezetter uiterst pijnlijk uitgevoerd wordt. ■

Brussel werkt hard aan het opstellen van **verkeersregels voor step, fiets en skateboard**.

Op 10 juli bracht het NRC een artikel over allerlei 'andere' fietsen. Zoals de goedkope Kronan legerfietsen uit Zweden die via internet besteld kunnen worden maar ook de **'Amazone-fiets'** (Sparta) die speciaal gemaakt is voor het kindertransport. Deze fiets heeft namelijk een stuur dat op grotere afstand van het zadel staat dan gebruikelijk doordat gebruik is gemaakt van een verlengd frame.

Je ziet ook fietsen met juist extra ruimte achterop i.p.v. voorop. Deze fietsen zijn meestal afkomstig van fietsbedrijf 't

Mannetje. Dit bedrijf heeft zich gespecialiseerd in de bouw van transportrijwielen en in fietsen voor gehandicapten

De transportfietsen zijn speciaal ontworpen voor het vervoer van kinderen en boodschappen en zijn voorzien van versnellingen, een terugtraprem en een handrem. Prijs: vanaf f 3.000,-. De Filibus plus (of Filiplus) is een fiets met een aangepaste voordrager waarop een gehandicapt kind met stoel en al te vervoeren is.

Te koop bij 't Mannetje, Frans Halsstraat 26 in Amsterdam, tel. 020 6792139. ■



De Filibus Duo van 't Mannetje in Amsterdam. NRC Handelsblad 10 juli 2000. Je krijgt er geen genoeg van, zo'n prachtige fiets.

FIETSEBSBOND NUENEN IN ACTIE

Beeldvorming

Eén van de doelstellingen van de onderafdeling Nuenen is meer bekendheid verwerven en duidelijk maken waar de Fietzersbond voor staat. Daarom is het goed te weten dat de Fietzersbond dit jaar voor het eerst in de gemeentegids van Nuenen c.a. is vermeld. Verder hebben we gedaan gekregen dat we één maal per maand gratis een advertentie mogen plaatsen in de advertentie rubriek Lindeblaadjes van het weekblad De Linde. Tot nu toe heeft dit maar één reactie opgeleverd en we moeten afwachten of dit een Fietzersbondlid wordt. Regelmatige herhaling van de advertentie zal de Fietzersbond hopelijk meer bekendheid geven. Hierbij moet opgemerkt worden dat de Fietzersbond veelal nog niet gezien wordt als een bond die zich beijvert voor een betere fietsinfrastructuur, maar meer als een vereniging die fietstochten organiseert!

Het kan zijn dat de jaarlijkse fietstocht(en) die de Fietzersbond organiseert, bijdraagt aan deze verkeerde beeldvorming, met name door de publicatie in de media dat er weer een fietstocht georganiseerd wordt. Hoe kunnen wij bewerkstelligen dat het publiek eindelijk eens een klaar beeld krijgt van wat de Fietzersbond doet en wil bereiken?

Dag van de ouderen

Dit jaar is afgezien van deelname aan de jaarlijkse braderie op een junizondag. De respons is dermate dat het niet de moeite loont. Vele bezoekers van de braderie komen niet uit Nuenen zelf.

8156. Peer

len in
rdigd,
gou-
pare-
Edel-
ropa-
l. 040-

"Ga toch fietsen!" De Fietzersbond behartigt uw belangen als fietser: betere fietsvoorzieningen in de gemeente Nuenen. **Wordt lid!** Informatie: 2836762 of 2831893.

ty
1C
JC
Tus

Wel hebben we op 17 oktober deelgenomen aan de zogenaamde Dag van de Ouderen in het Klooster te Nuenen. Ouderen konden zich hier nader oriënteren op een scala van vrijetijdsbestedingen en ook op het sociale vlak waren er een aantal instellingen aanwezig.

Onze stand van twee meter heeft gelukkig één nieuw lid opgeleverd.

Op 3 september werd er weer zo'n fietstocht georganiseerd, ook in Nuenen. We mochten een klein gedeelte van het terras van een plaatselijke horecaondernemer gebruiken. Aan de parasols hebben we enkele Fietzersbond vlaggen bevestigd. Door het aanvankelijk donkere weer (later op de dag klaarde het op) deden er in totaal slechts 29 fietsers onze vertrekpost aan.

Rapporten

De afgelopen tijd hebben we actief geparticipeerd in de discussie over de inrichting van het verkeer in Nuenen. Zoals door Joop Andrea gemeld in Ventiel 98, februari 2000, is er een Adviesgroep Verkeersveiligheid ingesteld waarin ook de Fietzersbond is vertegenwoordigd. Hieronder wordt een zestal rapporten kort besproken die met deze moeilijke problematiek te maken hebben.

En dit was het dan. Lezersleden uit Nuenen wordt vriendelijk verzocht zich eens te beraden of zij actief willen medewerken in de onderafdeling Nuenen van de Fietzersbond. U zijt welkom! ■

Joop Andrea, 040 2836762
Jos Blatter, 040 2831893

Verkeere

Het Verkeersveiligheidsplan

adviseur DHV, juni 2000

Het adviesbureau DHV heeft de opdracht gekregen om een Verkeersveiligheidsplan op de stellen. DHV heeft haar adviezen regelmatig met de Adviesgroep Verkeersveiligheid besproken, in aanwezigheid van de betrokken wethouder en gemeenteambtenaar. In de adviesgroep zijn alle groepen verkeersdeelnemers vertegenwoordigd: naast de Fietzersbond en de Voetgangersvereniging organisaties voor ouderen en voor gehandicapten, maar ook Brandweer, Politie en Ambulance. Er werd vier maal vergaderd, de laatste keer in mei dit jaar, voordat het rapport werd afgerond. Over de werkwijze van DHV en de betrokkenheid van verantwoordelijke ambtenaar (zelf fietser) bestaat veel waardering bij de deelnemende partijen, evenals voor het rapport dat een groot aantal gegevens bevat. Het voert te ver deze hier samen te vatten. Wij doen slechts een greep.

Het plan begint met te kijken naar het landelijk en het provinciaal/regionaal beleid. In het provinciaal Verkeers- en Vervoersplan blijkt een sterke stimulering van het fietsgebruik. Er moeten goede fietsvoorzieningen worden aangeboden.

De volgende tabel geeft inzicht in de aantallen ongevallen in de afgelopen zes jaar.

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	totaal
totaal aantal ongevallen	303	294	295	281	299	221	1693
aantal letselongevallen	50	52	66	52	55	37	312
aantal doden	3	3	1	3	3	2	15

Onder de doden bevonden zich 11 automobilisten (waaronder 1 vrachtwagenchauffeur), 1 motorrijder en 1 fietser. De helft van de automobilisten verongelukte bij een botsing met een vast object zoals een boom.

Categorisering van wegen:

- Stroomwegen, alleen de autoweg Eindhoven - Helmond.
- Gebiedsontsluitingswegen, dit zijn wegen zoals Europalaan, Smits van Oyenlaan, in Nuenen zijn deze wegen bijna allemaal voorzien van vrij liggende fietspaden.
- Erftoegangsweg type A, dit zijn de drukke wegen binnen de woonwijken; deze wegen moeten buiten de bebouwde kom voorzien zijn van een fietspad.
- Erftoegangswegen type B, dit zijn de straatjes in woonwijken.

Het is duidelijk dat Brandweer, Politie en Ambulance weinig voelen voor drempels op de gebiedsontsluitingswegen. De vertegenwoordiger van de Ambulance merkte op dat het weinig zin heeft om met drempels verkeersdoden te besparen als hart- en vaatziektepatiënten in de ambulance sterven omdat die er zo lang over doet: "Hebben jullie wel eens in een ambulance gelegen die over veel drempels of andere snelheidsremmers moet?"

Duurzaam veilig is het toverwoord voor de toekomst. Nuenen centrum en west hebben al 30 km/u ingevoerd, de rest volgt. Op dit moment worden weer twee locaties

in Nuenen voor 30 km ingericht. De voorrangssituatie op de Nuenense rotondes is al volgens de richtlijn, rotondeverkeer heeft voorrang, dit geldt ook voor fietsers binnen de bebouwde kom!



Het Fietsplan

auteur Paul van de Coevering, NHTV. gemeente Nuene. Gerwen en Nederwetten, juli 2000

Dit onderzoek is verricht door een stagiair van de Nationale Hogeschool voor Toerisme en Verkeerskunde. Het moet worden gezien als aanvulling op het Verkeersveiligheidsplan, echter nu specifiek voor de fietser en h fietsverkeer. Het is een uitvoerig rapport, waarin ook de bevindingen van de Fietzersbond enfb enquête (januari 1999), zijn verwerkt, alsmede latere opmerkingen over enkele verkeerssituaties, de fietser betreffende. De Fietzersbond werd en wordt hier nauw bij betrokken, het conceptplan is onlangs met ons besproken.

Het rapport stelt dat de gemeente reeds een respectabel aantal fietsvoorzieningen heeft gerealiseerd. Verde is voor de komende jaren een budget van ruim 900.000 Hollandse florijnen beschikbaar voor verbetering van de fietsinfrastructuur. Langs de grote invalswegen is aan beide zijden een éénrichtingsfietspad aangelegd. Knelpunten uit de onze enquête komen ter sprake, te veel auto's in het centrum, te veel geparkeerde (vracht)auto's, gevaarlijke oversteekplaatsen en een gebrek aan goede stallingsmogelijkheden. Er worden in Nuenen circa 150 fietsen per jaar gestolen. Dit grote aantal fietsendiefstal len is een reden voor het slechte imago van de fiets. Al je met de auto naar het dorp gaat, weet je zeker dat je fiets niet gestolen wordt!

Nogmaals, dit is een zeer uitgebreid rapport, geïnteresseerden kunnen terecht bij Joop Andrea of Jos Blatter

Het Parkeerbeleid

adviseur DHV

Ook bij de parkeersituatie zijn wij, op uitnodiging van de gemeentelijke beleidsmakers, betrokken. De situatie vaak nijpend. Daar zijn vele oorzaken voor. Veel Nuenen aren nemen voor het minste of geringste de auto om in het centrum boodschappen te doen, ook al wonen ze maar bij wijze van spreken op loopafstand van dit centrum! Er zijn (ook jonge!) mensen in Nuenen die géén fiets hebben! Je kunt wel zeggen: 'pak de fiets!', maar a je er géén hebt, dan pak je toch de auto? Ook personee van de plaatselijke middenstand komt veelvuldig met de auto en neemt nogal wat parkeerterruimte in beslag gedurende de hele dag! Zoals altijd, er zijn voor- en tegenstanders van een vast beleid, wat voor een beleid dit ook moge zijn. Met name de plaatselijke ondernemers zijn faliekant tegen een parkeerbeleid, "laat maar zo" is hun credo.

Er waren dit jaar vier bijeenkomsten parkeerbeleid. Bovendien was er op 9 oktober een openbare informatie avond in het Pleincollege, toegankelijk voor alle Nuenen aren. Er ligt nu een concept met daarin vermeld alle consequenties, zowel praktische als financiële, voor de

veiligheid

verschillende varianten van parkeerbeleid. Op dit moment (1 november) is nog geen datum voor een volgende vergadering Parkeerbeleid gepland.

Verkeersveiligheidsrapportage 1999

gemeente Nuenen c.a. afd. Ontwikkeling, Cluster Ruimtelijke Ordening, juni 2000

Dit is het jaarverslag 1999 over de verkeersveiligheid. In verschillende tabellen worden de plaats en de soort van verkeersongeval(len) vermeld, die bovendien nog in plattegronden van de gemeente worden aangegeven. Ook de ongevallen met fietsers zijn hierin opgenomen.

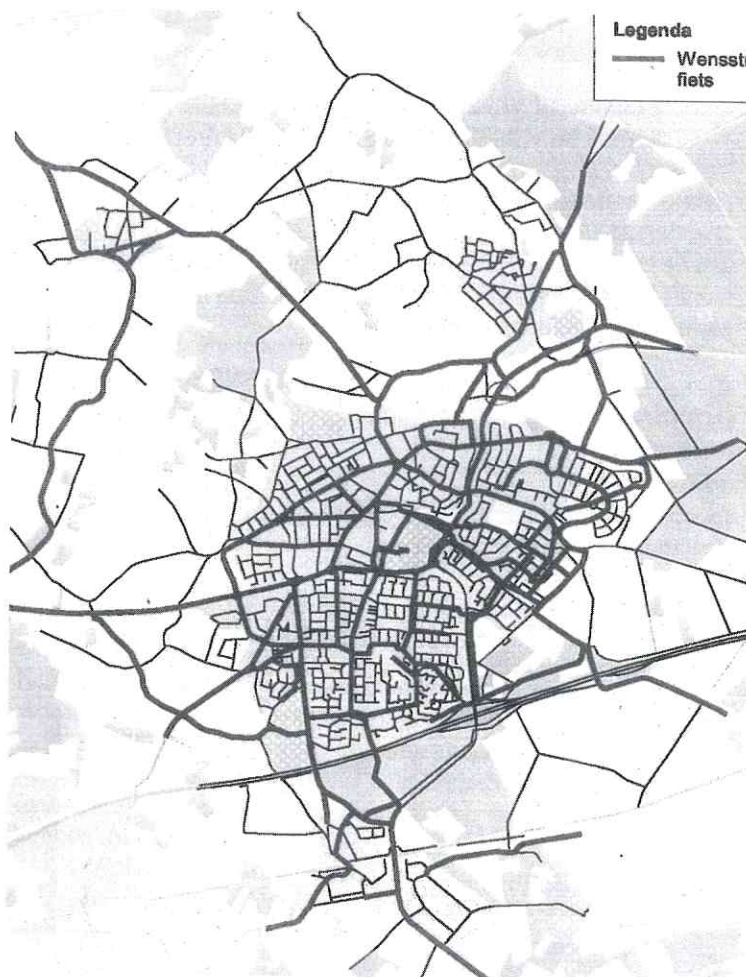
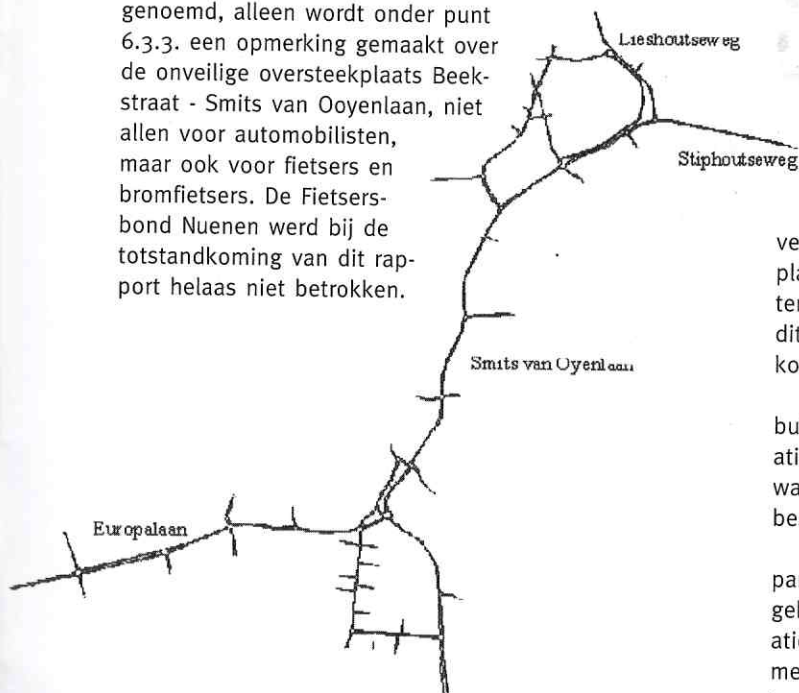
In het kort wordt een actieprogramma voor de jaren 2000 t/m 2003 vermeld, met, in tabelvorm, de verschillende activiteiten in de komende drie jaar ter verbetering van de verkeerssituatie in Nuenen. Dit laatste is in feite een zeer korte weergave van wat er in het verkeersveiligheidsplan meer uitvoerig aan de orde komt.

Beheersing doorgaand autoverkeer Nuenen

adviseur DHV, augustus 2000

Dit rapport gaat uitsluitend over het autoverkeer door en langs Nuenen in de periode 1977 tot 2005. Het blijkt dan dat er, als de huidige wegen niet worden aangepast, ernstige filevorming zal ontstaan op de doorgaande wegen Europalaan, Smits van Ooyenlaan, Laan van Nuenhem, Stiphoutseweg en Lieshoutseweg.

De fietser wordt in het rapport niet genoemd, alleen wordt onder punt 6.3.3. een opmerking gemaakt over de onveilige oversteekplaats Beekstraat - Smits van Ooyenlaan, niet allen voor automobilisten, maar ook voor fietsers en bromfietsers. De Fietserbond Nuenen werd bij de totstandkoming van dit rapport helaas niet betrokken.



agrarische gebieden, bedrijventerreinen, archeologische en cultuurhistorische gebieden, waterhuishouding, natuur, enz. Hoewel het dus niets met verkeer als zodanig te doen heeft, is één punt in het plan voor ons als fietser(s) van belang, n.l. dat het buitengebied ook gezien wordt als recreatiegebied en dat in dit gebied ook onveilige verkeerssituaties kunnen voorkomen.

In een verslag van een recente vergadering over het buitengebied wordt vermeld dat onder extensief recreatief medegebruik, onder andere wordt verstaan fietsen, wandelen, e.d. en dit begrip moet in het uiteindelijke bestemmingsplan worden gedefinieerd.

In het concept bestemmingsplan komen verschillende paragraafpunten voor die dezelfde tekst hebben! Het gehele gebied mag worden gebruikt voor extensief recreatief medegebruik. Ter ondersteuning van het recreatief medegebruik worden beperkte recreatieve voorzieningen toegestaan in het gehele gebied zoals paden, banken, picknicktafels, bewegwijzering e.d. Over fietsen en wandelen als begrip en als activiteit wordt echter niets vermeld. ■

Joop Andrea, Jos Blatter

Bestemmingsplan buitengebied (concept)

Adviseur Pouderoyen Compagnons, Nijmegen, september 1999

Dit plan gaat in detail in op alle aspecten betreffende

Klaas bedankt!

Arend Harrewijne

De belangen van onderafdeling Aalst-Waalre zijn, volgens mensen die het weten kunnen, 20 jaar behartigd door Klaas Groenewolt. Een zeer lange tijd, reden voor Klaas om het roer over te geven. Klaas, bedankt voor alles wat gedaan is en niet te vergeten de vele Ventielen die je in mijn brievenkast hebt gestopt.

Nu mag ik het gaan doen, en ik wil meteen maar zeggen, daar heb ik de leden van de Fietzersbond in Aalst-Waalre wel bij nodig! De totale wijsheid heb ik uiteraard niet in pacht en met meer mensen is het ook veel gezelliger. Wat moet er gedaan worden? Nou ja, het bekende werk: lobbyen bij gemeente en politieke partijen, knelpunten opsporen, meepraten bij infrastructuurplannen (er staat voor Aalst-Waalre weer iets groots op stapel), een ook gewoon het Ventiel rondbrengen. Ik denk niet aan een structuur met veel vergaderen, maar meer aan een los verband van mensen die elkaar kennen. Dus wil je meepraten en meedoen, meld je bij mij: A. Harrewijne, Hoge Duinlaan 15, 5582 KD Waalre, 040 2213359, e-mail: a.harrewijne@hccnet.nl ■



Foto uit het Eindhovens Dagblad. In China wordt het fietswiel opnieuw uitgevonden. Lijkt ons een rad van avontuur.

Best niet zo Best

Fietsafstelactie verregend

Op de Sociale Markt die 17 september in Best werd gehouden stond de plaatselijke afdeling op veler verzoek weer paraat om fietsen af te stellen. Een dergelijke actie had in het voorjaar namelijk zoveel belangstellenden opgeleverd dat niet iedereen toen geholpen kon worden.

Helaas was het weer de grote spelbreker: de opgetrommelde hulptroepen konden na een uurtje weer naar huis om op te warmen, want door de regen liep het niet echt storm. Elf fietsers hebben we desondanks nog gelukkig weten te maken, en een van de organisatoren van de Sociale Markt zorgde voor een unicum: hij bleek de eerste fiets die we tegenkwamen wiens fiets goed stond afgesteld!

Rotondes en voorrang

Ook in Best speelt het probleem van fietsers op rotondes niet in de voorrang gezet worden. Het uitgangspunt van de gemeente is: zodra het landelijk uniform geregeld wordt doen we mee, maar vinden het vooralsnog te gevaarlijk voor de fietsers om ze voorrang te geven. Als Fietzersbond kunnen we dan wel betogen dat er heel weinig fietsers zijn die zonder er bij na te denken voorrang zullen nemen, maar een dergelijke overtuiging is moeilijk weg te praten, vooral omdat het in de omringende dorpen op allerlei verschillende manieren geregeld is en daardoor gevaarlijke situaties oplevert.

In de praktijk gaat het er ook in Best af en toe onduidelijk aan toe: wie de rotonde bij de Julianaweg aan de noordkant passeert, heeft voorrang als fietser, maar aan de andere drie kanten moet hij afstappen en voorrang geven. Dat komt doordat men de noordkant beschouwt als een (nog in te richten) woonerf. Voor automobilisten duidelijk wennen, voor fietsers moeilijk te begrijpen, maar we klagen niet want het is de belangrijkste fietsroute naar de plaatselijke middelbare school!

Dit bevalt zo goed dat we hopen op meer: we zien dus reikhalzend uit naar de uitslag van de rechtszaak die de Fietzersbond heeft aangespannen over deze kwestie. ■

Hetty Otten

We kijken terug op een zeer geslaagde regio-fietsstocht, met dank aan Jo van Hoof, die een mooie route had uitgestippeld. We kijken ook vooruit, want de komende periode brengt in Geldrop heel wat uitdagingen. We noemen er enkele.

Het ontwerp van de reconstructie van het Bogaardeind tussen het viaduct van de A67 en het kruispunt met het Emopad en de Houterbrugweg komt in een beslissende fase, en zoals het zich nu laat aanzien geeft de politiek de voorkeur aan een dubbelzijdig fietspad, terwijl de Fietzersbond voorstander is van doorzetten van het enkelzijdig fietspad vanuit het Emopad richting Heeze.

van de gemeente op, die bij nadere beschouwing toch lastig te verzilveren bleken. Als puntje bij paaltje komt blijkt ook in Geldrop dat er voor duurzame fietsvoorzieningen geen of weinig geld is, dan wel dat beperkingen van de automobilititeit niet op een warm onthaal mogen rekenen. Een voorbeeld van het laatste, in de Heggenstraat is bij de muziekschool een extra parkeervoorziening voor auto's aangelegd. Door de dwars op de weg geplaatste auto's in "Le Mans start positie" is de Heggenstraat behoorlijk smal en onveilig voor fietsers geworden. We hebben daar flink veel klachten over gehad. Dit alles staat in verband met een

Werk aan de winkel in Geldrop.

Dan is er het langverwachte fietspadenplan van de gemeente. Dit komt binnenkort beschikbaar en de Fietzersbond gaat dit plan vergelijken met de uitgangspunten van haar netwerknota en hoopt natuurlijk dat op korte of in ieder geval middellange termijn heel wat wensen in vervulling zullen gaan.

Verder zijn we bezig met de fietsroutes in het buitengebied. Ook deze routes hebben onderhoud nodig, en sommige routes liggen er heel slecht bij. Dit aandachtspunt pakken we regiobreed op, in eendrachtige samenwerking met de ANWB, jawell!

Verder is er nog de voortzetting van de knelpuntenfietsstocht in samenwerking met Duurzaam Geldrop. Deze tocht leverde een aantal voor de fietsers gunstige toezeggingen

forse verbouwing van het Geldropse St. Annazienhuis, waardoor er parkeerproblemen zouden ontstaan.

Dat het oplossen van de parkeerproblemen leidt tot fietsonveiligheid wordt kennelijk voor lief genomen. Zo zijn er nog veel meer voorbeelden te noemen, en die zullen we ook steeds onder de aandacht blijven brengen.

Dit is maar een selectie van de uitdagingen die in Geldrop voorhanden zijn, er zijn er nog veel meer, zoals de Urkhovenseweg, het doortrekken van de Groeneweg in Genoenhuis en de Fietsbalans.

Op termijn willen we over dit alles ook op het www communiceren. We zoeken nog iemand die zich in wil zetten als webmaster! ■



Jan Kleyn

Wederwaardigheden van een onbezorgde wereldfietser



Jeroen, wilde zelf niet op de foto



Toch blijft het interessant een wereldreiziger in eigen gelederen aan het woord te laten. Enige tijd geleden kondigden wij reeds aan dat Jeroen de Rijk, die vóór Klaas Groot de distributie van Ventiel coördineerde, een wereldreis zou ondernemen. Ik heb hem leren kennen als een man met een zeer sobere levensstijl. Het idee was om eerst een tocht door Midden-Amerika te maken, dan naar Nieuw Zeeland te varen, vervolgens dwars door Australië fietsen, op de een of andere maar in India zien te komen en dan terug naar Eindhoven fietsen. Bij nader inzien knipte hij die hele reis in hapklare brokken, elk goed voor één winterseizoen.

Elke wereldreiziger heeft zo zijn eigen motivatie voor een dergelijke onderneming. Hoe zit dat bij jou?

Reisde je per schip omdat waterfietsen niet haalbaar was?

Het ging niet om die zeereis begrijp ik, maar om een fietsreis. Had je een vast omlijnd reisplan?

van La Guaira bij Caracas, Venezuela. Ik had gezorgd voor goeie kaarten: ITMB en B&B en reisgidsen: de Lonely Planet voor Panama, 'Inside Guide' voor Costa Rica, 'Dumont' voor Nicaragua, Panama en Costa Rica en Marco Polo voor Venezuela.

Toen werd het zeker tijd om richting Panama te gaan?

De prachtige Panamarian Highway vervolgend bereikte ik zo de zuidpunt van het Panamakanaal. Een interessante belevenis, zo'n tocht langs dat wereldberoemde kanaal. Schepen worden getrokken door drie locomotieven aan elke kant. Dat kon niet overal want veel stukken waren militair terrein. Juist dit jaar is het kanaal overgedragen aan Panama. Zo belandde ik vanzelf in Colón, aan het andere uiteinde, aan de Atlantische Oceaan.

De bedoeling was een schip te vinden dat mij,

enige verharde ondergrond op het eiland vormde een basketbalterreintje. Hierop kon de Spanjaard op zijn motor rondjes rijden met het opperhoofd achterop. Maar paradijselijk of niet, we konden daar niet blijven. Spontaan verschenen er echter geen schepen die ons verder konden brengen.

Begon je hem te knijpen?

Ik had in Colón een Belg met een klein zeiljacht getroffen die mij wel wilde overvaren. Dat leek



Boot en kade bij aankomst Nalunega Island.



De Hornbay



De bus die Jeroen op

en naar al gauw bleek, een heel gezelschap, naar Cartagena in Colombia kon varen. Er bestaan geen veerdiensten en met de grootste moeite vonden we een indianenschip dat die richting opvoer. Wel de wel de goeie kant op ja, maar na zes nachtelijke uren legden we aan bij het Nalunega Island van de Kuna Yalastam, één van de honderden kleine eilandjes voor de kust van Panama. Toen bleek dat het schip niet verder zou varen!

Er woonde een honderdtal Indianen. Ze waren gelukkig heel gastvrij, want ver nog verwijderd van onze bestemming in Colombia, zou het een lang gedwongen verblijf worden. Het gezelschap bestond uit een stel Duitsers, een paar Polen, een Sloveen, een Spanjaard (met motor) en Mike de Brit. Het plaatselijke hotel was echt veel te duur. Met twee anderen sliep ik in een hut, dat wil zeggen, onder een soort rieten dak op palen in een hangmat. Geen 'muren', het is daar altijd warm! We kregen ook te eten, in een schriftje werd alles bijgehouden maar de rekening viel natuurlijk erg mee. Zo samenleven met Indianen was een bijzondere belevenis.

Paradijselijk?

In veel opzichten wel, laten we zeggen halfparadijselijk. Van een totaal isolement was in ieder geval geen sprake. Eens in de zoveel tijd werd het eiland aangedaan door een groot Cruiseschip. Ik heb het meegemaakt. Plotseling was het eilandje omgetoverd in één grote markt tot verrukking van de toeristen die met hun harde dollars mola's en andere fraaie souvenirs kwamen bemachtigen. De

toen een te groot avontuur. Op een eilandje verderop stond een telefooncel. In een uitgeholde boomstam met buitenboordmotor zijn we daar een paar keer naartoe gegaan, tot we de Belg aan de lijn hadden gekregen. Na een verblijf van twaalf dagen konden Mike en ik inschepen in het zeven meter lange zeilbootje van Dominique. Mijn fiets, in gedomonteerd staat, kreeg een plaatsje op de voorplecht, overgeleverd aan het zilte nat, zoals spoedig zou blijken.

Onbeschermd?

Ja, het moest allemaal vlug vlug. Achteraf bleek er een geschikt stuk plastic in de boot te liggen, maar toen was mijn vehikel al flink aangetast. Het werd een ruige tocht door de Golf van Darién, met metershoge golven. De 'kapitein' was onverstoort maar wij stonden doodsangsten uit. Eigenlijk was het een roekeloze onderneming. In het pikdonker, tijdens een zware storm moest een lekkage op voorplecht gestopt worden.

De relatie tussen de Belg en de Engelsman was van het begin af aan slecht. Als betalende passagiers was het voor ons toch vaak alle hens aan dek, en gewoon meedraaien in de wacht. 's Nachts was het zaak waakzaam te zijn voor grote schepen en als het spannend werd moest Dominique gewekt worden. Na zestig uur bereikten we opgelucht Cartagena.

Toen had je je fiets weer nodig.

Ja, gelukkig vond ik daar een fietsenmaker die mijn randonneur een grondige beurt kon geven.

Fietsen is populair in Colombia, maar dan vooral met ATB en racefiets. Ik ben daar een weekje gebleven om bij te komen. Het was er leuk, een echte hangplek: je ontmoette veel rondtrekkende Europeanen. Daarna vervolgde ik mijn tocht, met links de zee en rechts het Sierra Nevada gebergte, tot ik na een dag of vijf, 500 km verder Maracaibo bereikte. Je bent dan al in Venezuela. De brug die daar over een grote baai ligt is verboden voor fietsers. Ik probeerde natuurlijk toch er overheen te

Enfin, je was intussen in Venezuela, hoe was het daar?

Een mooi land, maar echt een autoland. Ik ben er zes weken gebleven. Gelukkig hebben de automobilisten wel de rustige Amerikaanse rijstijl. Er zijn weinig fietsers wel veel fietsenmakers. En die kon ik gebruiken! De omgeving van de hoofdstad Caracas is erg mooi. Ten noorden heb je het prachtige kustgebergte en een fraai Nationaal Park.



Nalunega Island, goed voor 12 dagen.

Bilbao Guggenheim Museum, architect Frank Gehry

fietsen, maar bij de hefboom werd ik tegengehouden. Onmiddellijk kreeg ik een lift, fiets in de laadbak van een pick-up, geen probleem.

Had je moeite met steile hellingen? Met wat voor fiets was je eigenlijk en was je zwaar bekapt?

Eerlijk gezegd was de voorbereiding nogal rommelig verlopen. De middag voor mijn vertrek tegen zessen moest ik mijn zes jaar oude Giant Expedition ophalen die ik nog even een beurt had laten geven. 's Avonds gepakt, 30 kg bagage: een kooktoestel plus brandstof (vrijwel niet gebruikt), (te veel) kleren en dan m'n tent waarin ik 15 keer (zonder matras) heb overnacht. En de reisgidsen natuurlijk. Als ik er een niet meer nodig had kon ik hem mooi weggeven. Ik heb me heilig voorgenomen me voortaan beter voor te bereiden. Ik heb nu ook ervaring natuurlijk.

Je vertelde dat je ongeveer 5000 km hebt afgelegd in vijf maanden. Dat is eigenlijk niet veel.

Klopt. Maar vaak bleef ik ergens hangen, gedwongen of omdat ik het daar naar mijn zin had. Wat dat betreft was mijn was fiets gewoon mijn transportmiddel. De sportieve uitdaging speelde wel mee maar kwam niet op de eerste plaats. Een keer 160 km op één dag was het maximum.

Je was dus uiteindelijk ruimschoots op tijd in de haven?

Ik kwam op tijd, maar toch te laat. Ik was aan de late kant die namiddag. Ik moest in een paar uur 40 km overbruggen naar de haven van La Gaira. Er was alleen een snelweg waarop ik niet mocht fietsen. Ik werd aangehouden en kon mijn tocht toen onder politie-escorte vervolgen. De agenten waren erg aardig en later ging de fiets zelfs boven op een politieauto. In de haven aangekomen bleek het schip vertrokken, twee dagen eerder dan afgesproken! Toen werd het pas echt spannend. Uiteindelijk bleek ik mee te kunnen met een schip dat 8 mei vertrok en 26 mei, na de nodige omwegen, kreeg ik in Antwerpen weer vaste grond onder de voeten.

Laatste vraag. Hoe kijk je terug op je reis. Je had gekozen voor landen met een lage levensstandaard. Was dat omdat het leven daar goedkoper is of omdat dat meer in lijn is met je eigen stijl van leven.

Dat laatste inderdaad. Ik voelde me gewoon solidair met die mensen en daar ben ik zeker in bevestigd. Toch is me de aanpassing terug in Nederland niet tegen gevallen. Ik ben er weer met frisse zin ingestapt

Bedankt Jeroen we zien uit naar het verslag van je volgende reis. Je zult het dan goed hebben bij de Aborigines. ■



Trofee, van de politie gekregen (zegt Jeroen)

Het had zo mooi kunnen zijn...

Dieneke van der Burgt

Op vrijdag 15 september zou in Eindhoven om 10.30 uur de officiële 'opening' plaatsvinden van drie autostandplaatsen van Greenwheels. Greenwheels is een autoverhuursysteem dat in een aantal Nederlandse steden al een aantal jaartjes succesvol draait. Alle reden dus om zo iets ook in Eindhoven op te zetten. Alle vaste klanten van de NS hadden tijdig een folder ontvangen over de voordelen van het huren van een auto via Greenwheels, plus een invitatie om deze opening bij te wonen. Wat evenwel ontbrak in het schrijven was de vermelding of de uitnodiging voor het gehele land gold en in welke stad het festijn plaats zou vinden. Wethouder Bun zou in de Pastoor Dijkmansstraat de feestelijke aftrap verrichten, en aangezien ik daar in een grijs verleden nogal eens in een niet nader te noemen café heb rondgehangen moest het wel zo zijn dat het om onze eigen stad ging. Mij leek het wel wat om er bij te zijn, dus toog ik in een druilerig regentje naar de feestplek alwaar ik een kraam met koffie en koek hoopte aan te treffen. Aldus geschiedde niet. Oké, het was nog geen half elf, maar het enige wat ik kon ontdekken op de afgesproken plaats was een speciaal verkeersbord bij de (lege) parkeerplaats.

Om half elf kreeg ik gelukkig gezelschap: een gemeenteraadslid van Groen Links. En even later kwamen er wat andere belangstellenden en een paar journalisten bij. Maar geen wethouder, niemand van de organisatie, en ook geen koffie. Vreemd. Sterker nog: irritant. Hoezo feestelijke opening? Hoezo reclame maken voor een auto huren i.p.v. een auto bezitten? Dit is eerder anti-reclame.

Rond tien over half elf kwam dan eindelijk iemand van de gemeente. Het bleek zelfs de coördinator van het project te zijn. Hij kwam vertellen dat de medewerker van Greenwheels die de auto zou komen brengen vast was komen te zitten in een wegblokkade (ja, blokkades van vrachtwagens hebben we ook nog eens gehad) en dus niet op tijd bij de parkeerplaats kon zijn. Tja, dat kan, het komt wel uiterst lullig uit, maar goed, het zij zo. Toen ik daarop informeerde waarom wethouder Bun er nog steeds niet was kreeg ik als antwoord dat hij natuurlijk pas zou arriveren als de huurauto er was. Hoezo 'natuurlijk'? Is het welkom heten van belangstellenden en goede informatie geven over dit voor Eindhoven nieuwe project niet evengoed een taak voor de wethouder, juist op het moment dat het niet helemaal loopt zoals gepland?

Aangezien het nog steeds nat was werden we gelukkig wel geïnviteerd om in een nabijgelegen cafetje koffie te drinken. Alwaar we ook nadere informatie zouden ontvangen over het verhuursysteem en er ook gelegenheid zou zijn om vragen te stellen.

De koffie ging goed, het informatie geven ging al minder, maar het beantwoorden van de vragen werd toch wel erg moeilijk voor deze projectleider. Of hij wist het niet, of hij gaf een (naar later bleek) foutief antwoord. Verwijzen naar de folder kon hij als de beste, maar hij wist niet dat er in de folder die naar de NS-klanten was gestuurd niets te vinden was over de tarieven. Er waren blijkbaar twee folders in gebruik. Wat zielig voor hem zeg, dat niemand hem eventjes had ingepraat. Ja, zo voel je je nou als je niet goed geïnformeerd wordt. En zo voelden sommige aanwezigen zich toen er om half elf niemand was.

Laten we wel wezen: als je het als gemeente werkelijk belangrijk vindt dat er minder auto's gekocht worden en dat de auto's die er zijn intensiever gebruikt worden, zorg dan dat de ingebruikname van zo'n systeem vergezeld gaat van de bijbehorende toeters en bellen. Zodat het de positieve uitstraling krijgt die het verdient. Zodat mensen echt enthousiast worden omdat het systeem 'body' heeft.

Wat mij betreft was deze opening helemaal niets. En dat vind ik doodzonde. Want het is een prima systeem, zeker als je een auto per keer maar kort nodig hebt. Vaste klanten van NS krijgen een flinke korting op het abonnementsgeld, dus dat is ook mooi. Maar bij zo'n presentatie zakt mij de broek naar beneden. En dus ben ik maar snel weggegaan om de medemens een genante aanblik te besparen. Geachte gemeente, mag het ook ietsje méér zijn? ■



Eindhovens Dagblad 16 september.

Fietsnetwerk

Van diverse kanten zijn er fietsnetwerken ontworpen. De SRE heeft een recreatief fietsroutenetwerk ('u nadert knooppunt 50'), en heeft ook een zogenaamd utilitair fietsroutenetwerk vastgesteld (van belang voor het verkrijgen van subsidies). Verder heeft onze gemeente in het Gemeentelijk Verkeers Veiligheidsplan (GVVP 1998) nog een kaartje opgenomen met een mogelijk fietsroutenetwerk.

Mede op basis van de bestaande fietsroutenetwerken willen wij voor Heeze/Leende/Sterksel een fijnmazig fietsroutenetwerk vaststellen, waarvan we dan bijvoorbeeld bij de inrichting van de 30km/u gebieden (die nu plaatsvindt) de gevaarlijke en oncomfortabele punten als eerste willen aanpakken. Ook is het mogelijk (en wenselijk) om binnen deze gebieden fietspaden (en hoofd-fietsroutes zonder noemenswaardig autoverkeer) als doorgaande voorrangroute aan te wijzen. We zouden hier voorstander van zijn op bijvoorbeeld de route Burg. Serrarisstraat / Ds. Kremerstraat, maar suggesties voor andere routes zijn welkom. Lezers in Heeze, Leende en Sterksel vinden bij dit Ventiel een enquêteformulier met een eerste voorstel voor dit netwerk, met de vraag om problemen (op het gebied van veiligheid en comfort) aan te geven. Tevens nodigen wij u uit om aan te geven op welke wijze dit voorgestelde netwerk verbeterd kan worden: zijn we routes vergeten, zijn er verbeteringen mogelijk, zijn alle belangrijke instellingen (scholen etc) bereikbaar, welke routes worden in de praktijk veel gebruikt?

Lezers uit de omgeving die ook willen reageren kunnen bij mij een enquêteformulier aanvragen.

Herinrichting Geldropseweg

De Geldropse weg in Heeze wordt opnieuw ingericht vanaf het Strabrechtplein tot aan Geldrop. Op dit moment wordt het gedeelte Strabrechtplein - rotonde Muggenberg aangepakt: verhoogde kruisingen en fysieke bescherming van fietsers bij de kruispunten zijn echter op het allerlaatste moment door de gemeenteraad geschrapt vanwege de kosten. Wel worden de paarse fietssuggestiestroken breder gemaakt (1,60 m), en worden de zijwegen omgebouwd tot

Heeze als Geldrop. We zullen hier de komende maanden de nodige aandacht aan gaan besteden.

Fietspad Beukenlaan in Sterksel

De fietsroute Leende-Sterksel via Oostrikkerdijk en Beukenlaan is problematisch: een vijf meter smalle 80 km/u weg met hard rijdend sluijverkeer van Leende naar Someren en tegelijk schoolgaande jeugd. De Oostrikkerstraat is reeds voorzien van verhoogde kruisingsplateaus maar

de Beukenlaan is nog een rechte racebaan. De gemeente wil hier een twee-richtings-fietspad, van Leende tot het spoor aan de zuidkant, daarna noordelijk van de weg. De oversteek van spoor en Sterkselse Aa blijft gemengd en chaotisch. Een extra brug is te duur, om van aanpassing van de overweg maar niet te spreken.

Op een informatieavond eerder dit jaar was er veel kritiek van omwonenden, van wie grondaankopen nodig zijn. Op de Oostrikkerdijk vindt men terecht - een noordelijk fietspad veiliger in verband met zijwegen, maar hiervoor is een (dure) wegverlegging nodig bij een huis dat dicht op de weg staat. Op de Beukenlaan vreest men nog harder rijdend autoverkeer en fietsers dicht langs de huizen. Er werd gepleit voor fietsstroken tussen de bomen en de weg, maar dit is niet op veilige wijze haalbaar. Een veel betere oplossing is een verkeersluwe Beukenlaan (waaraan ook een school staat!) en het autoverkeer omleiden over de Kloosterlaan. Deze laan is echter onverhard en de zinkassen moeten daar eerst afgegraven worden, wat een groot financieel probleem is. De gemeente heeft de mogelijkheden opnieuw bestudeerd, meer hierover in een volgend Ventiel. ■

Nieuws uit Heeze Leende Sterksel

Arnold Niessen

inrit-constructies naar 30 km/u gebieden. Volgend jaar wordt de weg buiten de bebouwde kom aangepakt: iets smaller, 60 km/u, met bromfietsers op de rijbaan en (onder voorbehoud) enkele snelheidsremmers. De fietspaden blijven liggen maar worden breder (2,25 m met daarnaast een kleine betegelde strook tot aan de rijbaan). De Zegge wordt dan hopelijk eindelijk afgesloten voor doorgaand verkeer, liefst zien we die afsluiting nu al. De rotonde op de Muggenberg/Rul, die qua vormgeving en voorangsregeling nog steeds niet voldoet aan de landelijke richtlijn, blijft tot onze schrik ongewijzigd (hier willen we nog aandacht aan besteden). Het fietspad richting Geldrop zien we liever eenzijdig aan de west-zijde, aansluitend op de toekomstige reconstructie van de fietspaden op het Bogardeind-Zuid in Geldrop richting Emopad. Zo'n eenzijdig fietspad leidt tot veel minder oversteken in zowel



Gezellige drukte tijdens de autovrije zondag



Myriam Daru

De situatie van de fietser: zijn we te somber?

In het jubilerende nummer 100 van het Ventiel (pagina 26 en 27) is een niet al te juichend beeld geschetst van wat de gemeente Eindhoven de laatste tien jaar voor de fietser tot stand heeft gebracht. Het daar genoemde rapport van Marco Cruyssen dient ook bij de gemeente als uitgangspunt.

Gemeenteambtenaren Anton van den Hurk en Jan Lathouwers komen in het geweer. Tijdens een gesprek met ondergetekende leggen zij de nadruk op het vervolmaken van het non-stopfietsroute-netwerk. In 1994 werd het fietsbeleid met een officieel besluit van de gemeenteraad is vastgesteld. Op de meegebrachte kaart staan de betreffende routes aangegeven. De bedoeling was dat in een periode van tien jaar circa 100 km zou worden gerealiseerd. Op de kaart zijn 44 voltooid deelstukken gemarkeerd. Een indrukwekkende lijst, maar samen beslaan ze niet meer dan 15 km! "Het had sneller gekund, maar nu liggen er toch kilometers comfortabele fietspaden".

Ook het project fietsstallingen bij openbare gelegenheden, door ons zo'n vier jaar geleden aangekaart, "heeft weliswaar stil gelegen maar is niet vergeten".

Wat het Mobiliteitsplan Eindhoven moet brengen, ligt nog niet vast. Navraag bij SOAB, het extern bureau dat belast is met het Mobiliteitsplan deel A, leert dat er inderdaad van alles moet gebeuren om deel B (het projectenboek) rond te krijgen. De voornemens van deel A zijn duidelijk: de fiets een duw in de rug geven. Wat we in Ventiel 100 zeiden blijft (helaas) overeind. Het draait

om de concrete uitwerking en die heeft een flinke impuls nodig, want uiteindelijk hangt alles af van de budgetten. En wat gebeurt er tussen nu en het realiseren van die projecten?

Eén ding staat intussen vast: Eindhoven hoort niet bij de vijf genomineerden voor de titel 'Fietsgemeente van Nederland'. Wat zou het fijn als Eindhoven alles in het werk zou stellen om de volgende keer wel in dat rijtje voor te komen.

**Jawel,
in de voorrang
op alle rotondes
in Eindhoven!**

Eindhoven doet mee als BVL gemeente

Vanuit het Verkeersveiligheidsplatform richt de gemeente zich via projecten op het verbeteren van de verkeersveiligheid. Daarin past deelname aan het Brabant Verkeerslabel (BVL) een initiatief van het Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid (POV). De actie is vooral gericht op scholen die aan een aantal eisen moeten voldoen om het label te

verwerven. Jammer genoeg, en ondanks aandringen van de Fietzersbond is de taakstelling erg beperkt. De kritiek van de Fietzersbond is tweeledig.

Het gaat blijkbaar voornamelijk om het beïnvloeden van het verkeersgedrag. De positie die de Fietzersbond inneemt is dat gedrag niet los te zien valt van de verkeerssituatie. Het alom bekende verwijt aan fietsers over het door rood rijden heeft bijvoorbeeld alles te maken met de onevenredig lange wachttijden en de wijze waarop tijd als resttijd aan fietsers (en voetgangers) wordt toebedeeld. Ook heeft het te maken met de inschatting die fietsers maken van de risico's die zij in een bepaalde situatie lopen als zij een als onredelijk ervaren kunstmatig opgelegde hinder op eigen manier oplossen. De risico's die fietsers lopen bij

Rommelige aanblik van het 18 Septemberplein tijdens de aanleg van een zebra-pad voor fietsers. Een hoopgevend beeld: zoveel winkelaars die het centrum met de fiets weten te vinden.



Met z'n rug naar het motto, wethouder Bun bezoekt de stand van de Fietzersbond op 24 september.

een onjuist aangelegde route hebben eveneens alles te maken met verkeerde beslissingen van de ontwerper.

Verder vinden wij het tegenstrijdig dat in het puntensysteem van het POV een school evenveel punten kan halen voor voldoende fietsenstallingen als voor voldoende autoparkeergelegenheid! De Fietzersbond is op zich van mening dat het beïnvloeden van het mobiliteitsgedrag een belangrijk instrument is voor het bevorderen van de verkeersveiligheid van kwetsbare verkeersdeelnemers. Het bevorderen van een toename van autoparkeerplaatsen is dan een verkeerd signaal.

Scholen kunnen uit een aantal rubrieken kiezen om aan hun punten te komen. Het is niet ondenkbaar dat een school haar label krijgt zonder iets te doen aan fietsveiligheid. Wij zullen bij het POV pleiten voor meer prikkels in de richting van een breed begrepen fietsveiligheidsbeleid.

Eindelijk de fietser in de voorrang op alle rotondes binnen de bebouwde kom van Eindhoven

Rotondes zijn overal aan de orde van de dag. De Fietzersbond maakt zich landelijk sterk voor een



Kruising Churchilllaan - Rooseveltlaan Origineel geplaatst fietspadbord, alleen voor helderzienden.

eenduidige regeling: conform het CROW advies: fietsers in de voorrang binnen de bebouwde kom en uit de voorrang buiten de bebouwde kom. In Eindhoven waren vorig jaar twee rotondes gepland waar afgeweken werd van de landelijke richtlijn en de fietser binnen de bebouwde kom buiten de voorrang gehouden zou worden: de rotondes Bokt-West en Huizingalaan-Castiliëlaan. Voor de eerste is een verkeersbesluit verschenen waartegen de onderafdeling Eindhoven in april 2000 bezwaar heeft aangetekend. Deze rotonde is inmiddels aangelegd. Voor de tweede, die al in uitvoering is, is tot het moment dat ik schrijf nog geen verkeersbesluit verschenen, maar die blijkt, anders dan eerst werd aangekondigd, aangelegd te worden met fietsers in de voorrang! Tussen het moment dat we bezwaar aantekenden en dat de aanleg begon, heeft de gemeente intern gekozen voor het volgen van de landelijke richtlijn.

De rotonde van Bokt West heeft in Son, waar veel van de fietsers vandaan komen die om de rotonde heen moeten rijden, behoorlijk wat commotie veroorzaakt. Naar aanleiding van die commotie is de gemeente aan de bezwaren tegemoet gekomen! Een zeer verheugende ontwikkeling. Deze koerswijziging verklaart ook dat de rotonde aan de Huizingalaan ter twaalder ure toch nog fietsers in de voorrang houdt.

In ons bezwaar tegen Bokt West stelden wij dat, als men zich binnen de bebouwde kom bevindt, dit ook voor de verkeersdeelnemers duidelijk moet blijken. De gemeente argumenteerde nog in het verkeersbesluit dat de omgeving suggereerde dat men zich buiten de bebouwde kom bevindt, maar gaat nu de grens zo duidelijk mogelijk aangeven. Wij zijn natuurlijk blij dat nu een van de belangrijke grondslagen van Duurzaam Veilig, het streven naar eenduidigheid, ook in Eindhoven gevolgd wordt. Fietzers willen net als andere verkeersdeelnemers weten waar zij aan toe zijn. Uitzonderingen maken je onzeker en onzekerheid is funest in het verkeer. De gebeurtenissen in Eindhoven zijn ook voor de Fietzersbond landelijk van belang, want er wordt nog driftig onderhandeld om alle uitzonderingen op de landelijke richtlijn uit te bannen en alle stappen in die richting, vooral bij grotere gemeenten, brengen de Fietzersbond dichterbij het doel. ■

P.S. De in de krant genoemde mevrouw Dora is overigens niemand anders dan van de schrijfster dezes.

Van rechts voorrang

Met ingang van 1 mei 2001 krijgt, al het langzaam verkeer komend van rechts, met uitzondering van voetgangers voorrang op voertuigen. Met andere woorden: de auto's moeten de fietsers die van rechts komen voorrang geven. Deze nieuwe verkeersregel heet dan ook Voorrang Fietsers Van Rechts, ofwel VFVR in de 'wandeling'.

Mari Huddleston Slater

Dat deze maatregel problemen zal opleveren is te voorzien. Het is niet eenvoudig een bepaalde gewoonte te veranderen. Auto's zijn nu eenmaal niet gewend de fiets voorrang te geven en zo zijn fietsers niet gewoon voorrang te krijgen van automobilisten.

In het kader van 'Duurzaam veilig' zijn in vele steden en dorpen de meeste kruisingen van wegen gelijkwaardig geworden opdat het verkeer afgeremd wordt. Met de invoering van de nieuwe regel VFVR zullen bepaalde punten wellicht meer problemen

Wij beseffen dat veel van de problemen zichzelf op zullen lossen als de omleiding van de A50 gerealiseerd is. Maar dit zal nog twee, drie jaar duren en de nieuwe regel VFVR gaat over een goed half jaar al in. We zitten dus nog geruime tijd met (gevaarlijke) probleemkruispunten. En juist de eerste tijd na de invoering van zo'n ingrijpende maatregel zijn de meeste problemen te verwachten. Wachten op de A50-omleiding is dus niet verstandig. Er zullen maatregelen genomen moeten worden, ook al zullen sommige van tijdelijke aard zijn.

Wil de gemeente?

Uiteindelijk is het ons doel, en we hoopten dat dat ook voor de gemeente zou gelden, om het fietsen niet minder onveilig te maken, maar juist veiliger en dus aantrekkelijker.

Na een aantal gesprekken met de gemeente, waarbij op vele punten overeenstemming was, bleek dat men wel willens is, maar dat men niet

Tegenstrijdigheden bij gemeente Son en Breugel?!

opleveren dan anderen. Om hierin een beter inzicht te krijgen hebben we onderzoek gedaan naar de veiligheid van alle kruispunten in ons dorp.

Onderzoek

Als uitgangspunt voor dit onderzoek is gekeken naar het eindrapport VFVR van de gemeente Etten-Leur en het artikel 'Fietsers vragen voorrang' van Peter Vissers in het tijdschrift Verkeerskunde, februari 2000.

Elk kruispunt in Son & Breugel werd getoetst en beoordeeld met punten. De score gaf dan de mate van veiligheid aan. Er werd onder meer gekeken naar de vormgeving van de wegen, het uitzicht, de verkeersdruk, de onderlinge snelheden en de wegbreedten. Het resultaat van dit onderzoek laat het volgende zien.

- Bij 63% van de kruisingen zijn geen problemen te verwachten;
- bij 20% kleine problemen;
- bij 13% duidelijk problemen;
- bij 4% ernstige problemen.

wil (!?). Het werd ook duidelijk dat een zeer laag budget over de komende vier jaar is uitgesmeerd en dat er beslist geen maatregelen genomen zullen worden die na de aanleg van de A50-omleiding niet meer nodig zullen zijn. Men wil het accent meer leggen op 'veranderingen tussen de oren' en minder op technische maatregelen. Maar ja, we weten allemaal dat zo'n utopie niet waar te maken is en het lijkt ons dan ook dat de politiek zelf tussen de oren moet veranderen.

De nieuwe regel VFVR gaat zeker problemen opleveren en daar kan in zeer veel gevallen wat aan gedaan worden. Waar een wil is, is een weg. Een veilige weg!

O ja, petje af, diepe buiging en alle lof voor de enthousiaste 'fietsers' die veel, heel veel uren opofferden voor het onderzoek. Het was een hels karwei. ■

Weinig goed nieuws uit Helmond

Geen nieuws is slecht nieuws. Deze omkering van een bekend spreekwoord schijnt aan iedereen bekend te zijn behalve de gemeente Helmond en haar beleidsmakers.

Waren in het vorige Ventiel al donkere wolken te zien zoals het afschaffen van het eigen budget voor fietsvoorzieningen (en daardoor het mislopen van subsidies van de rijksoverheid), nu is het een en al somberte wat me overvalt als ik met enige jaloezie kijk naar wat er in omgevende gemeenten gebeurt en hier niet. Ik noem maar een paar zijstraten:

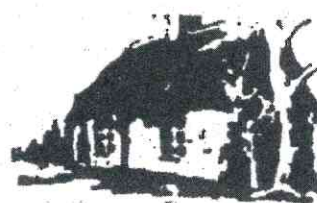
Over de hoofdweg fietsend van Geldrop naar Helmond moest je bij duisternis tot voor kort vanaf Geldrop over een onverlicht en onbebakend fietspad. Zowel Geldrop als Mierlo hebben hier iets aan gedaan (goede natriumverlichting) maar de grens van de gemeente Helmond word je meteen gewaar door een griezelig duister. Moet dat nou zo gemeente Helmond, voor dat fluiteindje van de Brandevoortse Dreef tot de Heeklaan?

Fiets maar eens over de Papenvoortse Dijk en het Molenvan van Nuenen oost naar Stiphout, dan zie je ook precies waar het grondgebied van Helmond begint. Dit keer aan het begin van het voorhistorisch asfalt. De vernieuwing van het asfalt, een prijzenswaardige actie van de gemeente Nuenen is ook van recente datum en ook hier door de grote buurgemeente kennelijk niet opgemerkt.

Dan mag ik nog met enig water in de mond lezen in de Traverse van 25 oktober 2000 dat er nog dit jaar een mooi nieuw fietspad komt langs de Herendijk van Beek en Donk-noord naar Lieshout-noord.

Ik ben bang dat mijn sombere stemming niet zo maar een buitje is. Voor fietsstad van het jaar 2000 is Helmond niet genomineerd: Helmond loopt niet meer voorop, maar komt duidelijk achteraan sukken op het gebied van fietsvoorzieningen. Dat is ooit beter geweest, veel beter. ■

Hans Wouterse



de Hut
van Mlie Pils

Al 100 jaar een traditie voor jong en oud.
En natuurlijk voor fietsers.

A. v.d. Munckhoff
Leenderweg 1, Aalst
Telefoon: 040 22 12 892

BOSPARK DE BIKKELS

Op het bungalowpark staan 100 bungalows voor 2, 4, 5 en 7 personen.
Bel 0493-312221 voor meer informatie en vraag onze brochure aan.

Hier ligt "RESTAURANT
't BIKKELSEMENT"
met midgetgolfbaan en terras.
Het ideale rustpunt voor al uw fietstochten.

Ook voor:

- * feesten en partijen tot 75 personen
- * warme en koude buffetten
- * fonduen
- * gourmetten
- * barbecue
- * diner (à la carte of keuzemenu)

Bospark De Bikkels
Biesdeel 4
5756 PK Vlierden
tel. 0493-312221
fax 0493-321182



BUITEN GEWOON THUIS

Eerste uitslagen van de Fietsbalans!

Het zat er niet in, Valkenswaard 'Fietsgemeente van Nederland'. De eerste uitslagen in augustus wezen al op een plaats in de grote middenmoot. Nadat in oktober alle gegevens van de Meetdag op een rijtje waren gezet vonden we de gemeente inderdaad terug in de tweede helft van het rijtje onderzochte gemeenten.

Frans Meurkens

"Viel het mee of tegen?" Dat Valkenswaard niet tot de vijf genomineerden voor de keuze van Fietsgemeente 2000 zou behoren was al op voorhand duidelijk. Ook al is er de laatste jaren hard gewerkt aan fietsvoorzieningen; Valkenswaard heeft nog een lange weg te gaan in het verbeteren van het fietsklimaat. De voortdurende verkeershinder in en rondom het centrum maakt het aanleggen van vrije fietspaden en 'groen licht'-waar-mogelijk, tot een moeilijke opdracht. Uit de onderzochte fietsroutes blijkt dat juist op het aspect verkeershinder (onder het kopje 'comfort') Valkenswaard heel slecht gescoord heeft. Ook het veelvuldig moeten afslaan

Valkenswaard, in de richting van Veldhoven/Eindhoven. Deze weg is tot nu toe vrij rustig gebleven: voor de vele fietsers - recreatief en woon-werkverkeer - een waar genot. Van deze (ruilverkavelings-) weg op het grondgebied van de gemeente Bergeijk, wordt op dit moment wel vaak gebruikt gemaakt door sluipverkeer. De verwachtingen zijn dat bij volledige openstelling dit kleine straatje - aan een prachtige laan met eiken - binnen de kortste keren tot een drukke straat met veel auto's zal uitgroeien. De toezegging van de gemeente dat enkele verkeerssluizen aangelegd zullen worden en voor fietsers een fietsstrook is vanuit het oogpunt verkeersveiligheid niet aanvaardbaar.

We houden de vinger aan de pols! ■

(In de laatste alinea van het artikel 'Ons motto is samen-werken' in Ventiel 100 van de hand van Frans is, geheel buiten zijn schuld, een ernstige taalfout geslopen. Wij hopen dat dit zelfs de opletende lezer is ontgaan. Sorry Frans! Red.)

Teleurstelling in Valkenswaard

door gebrekkige fietsmogelijkheden deed ons de das om. Het gebrekkige comfort vanwege de samenstelling van het wegdek wordt eveneens heel negatief beoordeeld. Het 'gemengde profiel' (klinkers op een wegvak waar zowel fietsers als automobilisten van gebruik moeten maken) heeft een slecht oordeel gekregen. De trillingshinder was buitensporig groot. Was het dan allemaal kommer en kwel? Nee, Valkenswaard heeft bijvoorbeeld redelijk gescoord op de terreinen 'directheid', 'concurrentiepositie ten opzichte van de auto' (de fietser was bij de proefritten vaak sneller dan de automobilist) en 'verkeersveiligheid'.

Als plaatselijke afdeling zullen we met de feiten in de hand over de bevindingen in het eindrapport overleg gaan voeren met politiek en ambtenaren om onze wens voor een fietsvriendelijker gemeente gestalte te geven. Het moment van het feestelijk aanbieden van het eindrapport - komend voorjaar - lijkt ons daarvoor een heel geschikt.

Slecht idee

Vanwege de actualiteit wordt onze aandacht dit seizoen getrokken naar het opnieuw openstellen van de Keersopperdreef als verbindingsweg tussen Dommelen en Eindhoven. De huidige coalitie wil dat deze landbouwweg opengesteld wordt als ontsluitingsweg van Dommelen aan de westkant van



Eetcafé - Biljartcentrum, Wilhelminaplein 4.
Groot terras gelegen direct naast bekende fietsroutes.
Zeer ruime parkeergelegenheid aanwezig.

Het SRE en de fiets

Henk Kerkhof

Het zou toch van begin tot einde een pretje moeten zijn om op de fiets naar je werk te gaan. En om aan het einde van de dag met evenveel rijplezier terug te gaan. Het lukt maar niet. Steeds weer wordt je plezier onderbroken omdat auto's belangrijker lijken te zijn. Hoe komt dat toch? Het ligt niet aan het SRE, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven, heeft Berry de Jong, ambtenaar Verkeer & Vervoer, op 28 augustus verteld aan de onderafdelingen van de Kempen.

Nu vier jaar geleden is in het Regionaal Verkeer- en Vervoerplan (RVVP) vastgelegd hoe de gemeenten willen samenwerken. Over de fiets wordt daarin gezegd dat het een ideaal vervoermiddel is (en dat is het ook) en dat daarom een goed regionaal fietsnet van groot belang is. Dat schept voor de gemeenten de verplichting om veilig fietsen mogelijk te maken. Die hebben dan ook het een en ander gedaan: onveilige locaties zijn aangepakt, vrij liggende fietspaden aangelegd en meer van dat soort dingen. Maar dat is niet structureel gebeurd met als gevolg dat er veel knelpunten overblijven.

Het mooie pad van Veldhoven naar Eindhoven houdt op als je de rondweg nadert, dat is twee tot drie kilometer voor je echt in de stad bent. Dat RVVP wordt niet door de gemeenten gebruikt, het heeft de status van een ceremonieel stuk.

Het RVVP is van 1996 en daarmee al verouderd, niet alleen vanwege die ceremoniële status, maar ook omdat zich nieuwe ontwikkelingen hebben voorgedaan, zoals veranderingen in de hoofdwegenstructuur, de decentralisatie van het wegbeheer, de komst van 'Duurzaam Veilig', en zo voorts. Er is een nieuw RVVP nodig

waarin wel enkele uitgangspunten onveranderd blijven. Eén daarvan is dat het fietsbeleid voor het SRE belangrijk blijft, zelfs belangrijker wordt omdat "strategisch gezien de fiets als 'vangnet' onontbeerlijk lijkt" (wordt dat nu bedoeld met ideaal vervoermiddel?).

Dat betekent dat het SRE graag zou zien dat de gemeenten met voorrang de zogenaamde black spots (zwarte vlekken) van de prioriteitenlijst van het SRE aanpakken, de belangrijkste regionale wegen veilig voor het fietsverkeer maken, het regionale fietsnetwerk voltooien en zorgen voor fietsenstallingen in centra en bij knooppunten van het openbaar vervoer. Kortom de zwakke schakels wegwerken, maar dan wel planmatig. De uitvoering hoeft niet al te ambitieus te zijn: veel en redelijk is beter dan weinig en perfect.

Eigenlijk wil het SRE hetzelfde voor de fietser als vier jaar geleden. Nou, hetzelfde? Toch een beetje minder dan vier jaar geleden, maar wel realistischer, c.q. minder ambitieus. Het grote probleem voor het SRE is dat het een adviserend orgaan is van alle 22 gemeenten in Zuidoost Brabant die eraan deelnemen, maar dat die gemeenten hun eigen weg kunnen gaan. ■



**EINDHOVENSE
OUDSTE
TWEEWIELER-
SPECIAALZAAK**

GEBR. VAN GESTEL

**Toer- Sportfietsen
en elektrische fietsen**

Al meer dan 90 jaar leveren wij een goede kwaliteit met een uitstekende service
Geldropseweg 42, tel. 040 21 11 393

Knooppuntensystemen hebben de toekomst

Jan Kleyn

Een fietsknooppuntensysteem. Dat klinkt erg zwaarwichtig en ingewikkeld. Toch is dit de benaming voor een nieuwe vorm van toeristische bewegwijzering voor de recreatieve fietser. In Ventiel 83 (mei '96) schreef Jan van de Vrande al over een 'uniek Fietsroute Netwerk' in België en in Ventiel 100 deed Henk Kerkhof gewag van zijn ervaringen met dit interessante, door onze zuiderburen uitgedachte systeem, dat intussen is overgewaaid naar Nederland. Deze nieuwe aanpak voor bewegwijzerde fietsroutes zal onder meer de aloude en vertrouwde ANWB fietsroutes, met de zeskantige bordjes, gaan vervangen, zo kondigen ingewijden, waaronder ook de ANWB zelf, aan.

Het was een goed idee van het regiobestuur om op 3 oktober de heer van Turnhout van het SRE, bij uitstek deskundig op het gebied van fietsknooppuntensystemen, uit te nodigen om een voordracht te houden voor actieve leden in de regio. De aanwezigen kregen een goed verhaal voorgeschoteld. Het blijkt dat de realisatie van een knooppuntensysteem in een groot deel van Brabant in volle gang is en in de provincie Limburg al een feit is. Maart volgend jaar zijn ook de routes in Zuidoost Brabant klaar. Maar waarom een kostbaar, nieuw bewegwijzeringsysteem voor de recreërende fietser en wat houdt het eigenlijk in?

Fietzers gaan hun eigen weg

Volgens Eef van Turnhout zijn er drie belangrijke trends te ontdekken in de wereld van recreatie en toerisme:

- mensen zoeken steeds meer maatwerk; dat betekent dat het aanbod (lengte van routes, variatie in het landschap etc.) moet zijn afgestemd op de vraag;
- de belangstelling voor recreatief fietsen neemt nog steeds toe, zeker ook bij wat oudere mensen, die behoefte hebben aan gezonde en een beetje sportieve beweging, maar
- mensen worden meer individualistisch; de belangstelling voor massavermaak, zoals het in file achter elkaar aan fietsen in Drenthe of op de Veluwe neemt af.

Het knooppuntensysteem is gebaseerd op een fijnmazig netwerk van paden en wegen, in mooie en rustige gebieden, in het algemeen buiten de bebouwde kom van gemeenten. De knooppunten zijn genummerd en liggen vrij dicht bij elkaar. Bij ieder knooppunt staat een informatiepaneel met een kaart waarop het routenetwerk is aangegeven.

Men kan dan ook zelf gemakkelijk een tocht uitstippelen langs een aantal knooppunten. Het is mogelijk een rondje van 20 kilometer te fietsen, maar het dubbele of veel langere afstanden kan net zo goed. Bovendien kan de fietser vanuit zijn startpunt meerdere routes kiezen: de bewegwijzering is overal tweezijdig zodat hij alle kanten op kan, bijvoorbeeld eerst met de wind mee of juist tegen de wind in. Doordat de knooppunten op korte afstand van elkaar liggen is de zogenaamde maaswijdte klein. Dit betekent dat er veel variatiemogelijkheden ontstaan: een uitgestippelde route kan altijd verlengd worden of juist verkort als het dreigt te gaan regenen.

De klant centraal

Het hoofdnetwerk wordt aangelegd in het buitengebied, dus buiten de bebouwde kom. Uitgangspunt is, dat de fietser gaat fietsen om rust, natuur en landschap te beleven. Maar de plaatselijke middenstand wil meeprofiten van het toerisme. Natuurlijk speelt de politiek hier een rol. Daarom is gekozen voor bewegwijzerde aftakkingen naar de centra van gemeenten. Zo kan de fietser zijn weg vinden naar het netwerk en omgekeerd kunnen niet-picknickende fietsers hopen dat zij op die manier een geschikte horecagelegenheid zullen vinden (die open is!).

De opzet van het systeem is beslist klantvriendelijk. Als de fietser het systeem doorheeft kan hij thuis aan de hand van de knooppuntenkaart of op een campingterrein waar een informatiepaneel is geplaatst, zelf een route samenstellen. Dankzij de genoemde aftakkingen kunnen mensen die van plaats naar plaats willen fietsen een geschikte route uitstippelen. Het enige wat de fietser moet doen is de routing met de knooppuntenummers opschrijven op een papiertje of in de palm van zijn hand. Er wordt overwogen de routekaart op Internet beschikbaar te stellen. Waar mogelijk wordt met het Landelijk Fietsplatform samengewerkt.

In onze regio verkoopt de Regio VVV 32 verschillende fietsroutes. Dat aantal zal gaan teruglopen: op 10 à 15 na zullen deze routes eind 2006 allemaal verdwijnen. De verwachting is dat de fietser voor de nieuwe fietsknooppuntenkaart gaat kiezen, ten koste van de nering van de Regio VVV. De Regio VVV kan echter heel goed op deze ontwikkeling inspelen door themaroutes te ontwikkelen. Met onderwerpen als 'Kerken en kastelen' of 'Asperges' (aspergevelden, restaurants met aspergemenus, etc.). Er kan dan een folder gemaakt worden over





Fietsroutebordjes op heide te groot

EINDHOVEN – Zeker vijftig, maar mogelijk tot honderd strekking van de brieven telefoontjes



het onderwerp met daarin aangegeven langs welke knooppunten belangstellenden moeten rijden.

Streven naar uniformiteit

Een goed systeem van de grond krijgen heeft heel wat voeten in aarde. Het vraagt om afstemming met veel betrokken instanties. Uniformering van de bewegwijzering is natuurlijk wezenlijk. In Zuidoost-Brabant hebben alle borden hetzelfde formaat, maar in andere regio's worden grote en kleine borden geplaatst die dan weer hoog en dan weer laag zijn aangebracht. Ook blijkt iedere regio een eigen ontwerper in te schakelen voor het maken van de fietsroutekaarten en de informatiepanelen. Om het eens positief te benaderen: de komende jaren zal blijken wat goede keuzes zijn. Alleen in de praktijk kan getoetst worden welke methode het best aansluit bij de wensen van de consument.

Aanleg van een dergelijk systeem is één ding, zorgen dat het in goede staat blijft is een tweede. Houdbaarheid en zo mogelijk bestendigheid tegen vandalisme zijn natuurlijk wezenlijk. Ervaring heeft geleerd dat jaarlijks een kwart van de bordjes bij de ANWB routes vervangen moet worden! Gemeentes hebben zich verplicht de routes gedurende ten minste tien jaar te onderhouden. Het onderhoud wordt hoofdzakelijk door vrijwilligers verzorgd. Een zestal controleurs en zeven onderhoudsmensen hebben een vrijwilligerscontract met het SRE. Tot hun werkterrein behoren ook de 32 bewegwijzerde ANWB fietsroutes en 3 LF routes in Zuidoost-Brabant.

Gemeenschappelijke paden

Door de aanwezigheid werd aangegeven dat de borden erg groot zijn uitgevallen. De routekaarten zoals Zuidoost Brabant ze gemaakt heeft, willen enkele leden duidelijker zien. Deze kaarten kunnen meer informatie bevatten dan de huidige. Eef van Turnhout kan hierover echter geen toezeggingen doen. Tijdens de discussie kwam ook de relatie met het utilitaire fietsverkeer ter sprake. Daarbij moeten we vooral denken aan woon-werkverkeer tussen de verschillende plaatsen. Natuurlijk lopen de belangen van 'zakelijke' en vrijetijdsfietsers uiteen, maar er zijn toch ook veel gemeenschappelijke fietspaden waar beide categorieën plezier van kunnen hebben. Het SRE kent zogenaamde Gebundelde Doeluitkeringen (GDU's). Aanleg van utilitair fietsverkeer door gemeentes kan voor 50% door het SRE gesubsidieerd worden. Het blijkt dat er

geld overblijft. Tegelijkertijd maken gemeentes soms goede sier met recreatieve paden die ze niet op hun conto mogen schrijven. Eef van Turnhout neemt de suggestie over gemeentes te toetsen op de realisatie van het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan met betrekking tot fietsvoorzieningen. Dat geldt ook voor het voorstel om de bovengenoemde controleurs ook over de utilitaire paden te laten rapporteren.

Gerard van den Broek sloot de zeer geslaagde avond af door Eef van Turnhout te bedanken voor zijn bijzonder heldere inleiding en dat was niets teveel gezegd. ■

Eindhovense primeur? Zebrapad voor fietsers op het 18 Septemberplein. Onduidelijke oplossing vindt de Fietsersbond.



Servicepagina • Servicepagina

Bewaakte rijwielstallingen

Best

Rijwielstalling NS
ma t/m do 06.00 - 20.15 uur
vr 06.00 - 21.45 uur
za 08.30 - 19.00 uur

Eindhoven

Heuvel Galerij
ma t/m do 08.00 - 19.00 uur
vr 08.00 - 22.00 uur
za 08.00 - 19.00 uur

Mathildelaan

ma t/m do 08.45 - 18.15 uur
vr 08.45 - 21.15 uur
za 08.45 - 18.15 uur

Kerkstraat

ma t/m do 08.45 - 18.15 uur
vr 08.45 - 02.00 uur
za 08.45 - 04.00 uur

Winkelcentrum Woensel

ma t/m vr 08.00 tot 01.00 uur
na sluiting van de winkels
za 08.00-18.00 uur

Stalling NS Stationsplein

ma t/m vr 05.30 - 01.45 uur
za 06.30 - 01.45 uur
zo 07.30 - 01.45 uur

Stalling NS Neckerspoel

ma t/m vr 06.30 - 22.30 uur
za 06.30 - 22.30
zo 07.30 - 23.30

Helmond

Doorneind
ma t/m wo 07.30 - 21.00
do t/m vr 07.30 - 22.00
za 07.30 - 18.00

Speelhuysplein

ma t/m do 08.15 - 18.30
vr 08.15 - 21.30
za 08.15 - 18.00

Parkweg

ma 10.15 - 18.30
vr 08.15 - 18.30
za 08.15 - 21.30
za 08.15 - 18.00

Rijwielstalling NS

ma t/m vij 00.06 - 00.30
za 00.07 - 00.30
zo 00.08 - 00.30

Veldhoven

Heemweg, zuidzijde van
het winkelcentrum.
Openingstijden: gerelateerd
aan de openingstijden
van de winkels.

Fietskaarten van de Regio

ANWB fietskaart

uitgave: ANWB 1 : 100.000

Fietsochten in de wijde omgeving van Eindhoven

Set van 4 kaarten en een boekje
uitgave: ANWB 1 : 50.000

Kaarten uitgegeven in samenwerking met Falkplan en Staatsbosbeheer

uitgave: Suurland 1 : 50.000

VVV-kaarten

uitgave: VVV 1 : 50.000

Topografische kaarten

uitgave: Topografische Dienst Nederland
1 : 25.000 en 1 : 50.000

Toeristische Wegenatlas

Uitgave: ANWB/VVV 1 : 100.000

Lange afstandsroutes

uitgave: Stichting Landelijk Fietsplatform
1 : 150.000

Fietsroutenetwerk 'De Brabantse en Limburgse Kempen'

Uitgave: VVV (voorlopige kaart)

Fietskaart Brabantse en Limburgse Kempen

(voorlopige kaart)
(gebaseerd op het nieuwe
knooppuntensysteem)
uitgave: VVV

Fietskaart De Kempen

uitgave: VVV (verkrijgbaar vanaf najaar 2000)

Fietskaart De Peel

(gebaseerd op het nieuwe
knooppuntensysteem)
uitgave: VVV

Michelin-kaarten

uitgave: Michelin
(geschikt voor langere tochten in Brabant)
1 : 200.000

Fietsideeënkaart

uitgave: Stichting Landelijk Fietsplatform
(dit is geen kaart om op te fietsen, maar een
kaart die een overzicht biedt en informatie
geeft over talloze zaken die interessant zijn
voor de recreatieve fietser.)

Fietsroutekaarten Eindhoven e.o.

(verkrijgbaar bij VVV)

4 mountainbikeroutes door de Kempen
17 fietsroutes door de Kempen
14 fietsroutes door de Peel

Fietsverhuur

Eerste Eindhovense Fietstaxi Centrale
uitsl. Indonesische fietstaxi's (Becaks)
Mathysenlaan 34, 5644 JL Eindhoven
040-2123062

Esman Rijwielen

Oirschotseweg 1, 5684 NE Best
0499-399487

Heesterbike's Westerhoven

L. Akker 38, 5563 BV Westerhoven
040-2017685

Liggende Hollander Ligfietsen

Ligfietsenverhuur
Tourslaan 38 & 41, 5627 KW Eindhoven
040-2424368

Meijden, G. van der

Hasselsestraat 29, 5575 CG Luyksgestel
0497-542372

Mierden Fietsverhuur v.d.

Fiets- en tandemverhuur
St. Cornelisstraat 9, 5095 AX Hooge Mierde
013-5091281

Mierlo, T. van

Fiets- en tandemverhuur
Marktstraat 14, 5713 HW Mierlo
0492-662454

Rofra Kano/Fietsverhuur

Luikerweg 74, 5554 ND Valkenswaard
040-2042593

Smetters Oirschot BV

Spoordonkseweg 28, 5688 KD Oirschot
0499-571231

Tandemverhuur Theo Verstappen

Emmastraat 57-59, 5721 HA Asten
0493-691483

Internet adressen

www.fietsersbond.nl
www.startpagina.fiets
www.anwb.nl.fietsweer

Service telefoon

Correcties of aanvullingen kunnen gemeld worden aan Arie Jurling, 040 2447974. Ook met vragen op fietsgebied kunt u bij hem terecht.

Servicepagina • Servicepagina

Schademeldingen fietspaden

Asten

Asten, Heusden, Ommel
0493-671212, Evelien Geurts op dinsdag en donderdag

Bergeijk

Bergeijk, Luyksgestel, Riethoven, Westerhoven
0497-551455, Dhr. H. Roijmans

Best

0499-360360 Algemene klachtenlijn

Bladel

Bladel, Casteren, Hapert, Hoogeloon, Netersel
0497-361663, Dhr. Mallen

Cranendonck

Budel, Budel-Dorplein, Budel-Schoot, Gastel, Maarheeze, Soerendonk
0495-431111, voormiddag

Deurne

Deurne, Helenaveen, Liessel, Neerkant, Vlierden
0493-387711, Afd. Openbare Werken, Mw. J. Graat

Eersel

Duizel, Eersel, Knegsel, Steensel, Vessem, Wintelre
0497-531300, Afd. Beheer en Uitvoering

Eindhoven

040-2386000 Afd. Openbare Werken
040-2386208 Afd. speciaal voor verkeerslichten

Geldrop

040-2893900

Gemert-Bakel

Bakel, De Mortel, De Rips, Elsendorp, Gemert, Handel, Milheeze
0492-378500, Dhr. G. van Dijk

Heeze-Leende

Heeze, Leende, Sterksel
040-2241435, voormiddag

Helmond

0492-587690, Afd. Informatie Stadsbeheer

Laarbeek

Beek en Donk, Lieshout, Aarle-Rixtel
0492-451482, Dhr. A. Oerlemans

Mierlo

0492-668000, Dhr. A. Arkesteyn

Nuenen

Nuenen, Gerwen, Nederwetten
040-2631966

Oirschot

Oirschot, Oost-, West- en Middelbeers
0499-583434, Dhr. van Rooijen

Reusel-De Mierden

Hooge Mierde, Hulsel, Lage Mierde, Reusel
0497-650650

Somerem

Lierop, Someren
0493-494888, Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling

Son en Breugel

Breugel, Son
0499-491461, Dhr. P. Roestenberg
voormiddag en donderdag tijdens kantooruren en 's-avonds tot 19.30 uur

St. Oedenrode

0413-481376, Dhr. J. van Wanrooy

Valkenswaard

040-2584314, Centrale Informatie balie Gemeentehuis

Waalre

Aalst, Waalre
040-2282500, Dhr. H.J. Huisman

Recreatie en overige adressen

Stichting Landelijk Fietsplatform

Postbus 84033, 3800 AV Amersfoort
033 4653656

Stichting Vrienden op de fiets

Brahmsstraat 19, 6904 DA Zevenaar
0316 524448

CROW

Postbus 37, 6710 BA Ede
0318 620410

Nederlandse Spoorweg Regio Zuid

Stationsplein 22, 5611 AC Eindhoven
040-2334370
Fietsen mee: 09 009292 (75 c/m)

Provinciaal Orgaan Brabant (POV)

Postbus 90151, 5200 MC Den Bosch
073 680811

ROVER

Postbus 2132, 3800 CC Amersfoort
033 4655414

SWOV-Schrift (St. Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid)

Redactie: Postbus 170, 2260 AD Leidschendam
070 3209323

3VO (VVN, Kinderen Voorrang, Voetgangersvereniging)

Brabant Regiokantoor, Aloysiuslaan 2
5662 AH Vught
073 6570666

Schademelding fietsbewegwijzing

Afd. Schade ANWB

070-3146747, Dhr. van der Does

Meerdaagse fietsevenementen Zuid-Oost Brabant

Fietsvierdaagse De Peel

Afstanden: 25, 40, 60 km
Stichting Fietsvierdaagse De Peel
Postbus 309, 5750 AH Deurne
0493-313619

Fietsvierdaagse Kempenland

Afstanden: 25, 40, 60, 80 km
Fietsvierdaagse Kempenland
Postbus 123, 5500 AC Veldhoven
040-2953971

Fietsdriedaagse Asten

Afstanden: 30, 50, 75 km
VVV
Burg. Wijnenstraat 15, 5720 AA Asten
0493-692999

Heezer Fietsweekend

Afstanden: 25, 10, 60 km
W. Camp
Tiro 4, 5591 PH Heeze
040-2260577

Eindhovense Fietsdriedaagse

Afstanden: 45 km
J. van Dijk
Amundsenlaan 235, 5623 PS Eindhoven
040-2453357

Mierlose Rabobank Driedaagse

Afstanden: 40, 60 km
Tourclub Mierlo
Dhr. J. Klaus
Margrietstraat 27, 5731 BM Mierlo
0492-664559

Organisatie van de regio

Regiobestuur

Voorzitter ad interim/ Penningmeester

Gerard van den Broek,
Baarle Hertoglaan 51,
5628 PN Eindhoven,
040 2414587
Postgiro 755719

Secretaris

Paul Compen,
Anna Paulownalaan 24,
5583 BE Waalre,
040 2216087

Algemeen bestuurslid

Franka Goris
Montgomerylaan 308
5623 LC Eindhoven
040 2447974

Ventiel

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

Redactieadres

Tweelingenlaan 84, 5632 AZ Eindhoven
E-mail: jankleyn@iae.nl

Redactie

Jan Kleyn, 040 2414425
Dieneke van der Burgt
Paul van den Heuvel

Vormgeving Ventiel 101

Henk Jan Drenthen

Fotografie

Myriam en Roel Daru

Drukwerk

Stan Sanders, De Helmonder

Coördinatie Verspreiding

Klaas Groot, 040 2833234
Voor Helmond: Jan Aarts, 0492 548613

Oplage: 1500

Onderafdelingen

Aalst-Waalre

Arend Harrewijne
Hoge Duinlaan 15, 5582 KD,
040 2213359

Best

Mevr. Cor van den Bergh,
Populier 64, 5682 GG,
0499 371814

Eindhoven

Myriam Daru,
Winselerhof 56, 5625 LZ,
040 2423814

Geldrop

Rob en Marjan van Stratum,
Papenvoort 50, 5663 AH,
040 2851451

Heeze-Leende-Sterksel

Arnold Niessen
Gemini 45, 5591 PR
Heeze, 040 2240064

Helmond

Wim Raaijmakers,
1e Haagstraat 83, 5707 XN,
0492 541622

Nuenen

Jos Blatter,
Cantersakker 50, 5673 PL,
040 2831893

Son en Breugel

Klaas Reijenga
Richellaan 8, 5691 ZN,
0499 473366

Valkenswaard

Frans Meurkens,
Dijkstraat 79, 5554 PR,
040 2019386

Veldhoven

correspondentieadres
J. Verhagen,
Ringoven 2, 5502 DB

Contactpersonen

Asten

T van Bussel
Wolfsplein 2, 5721 KV,
0493 695142

Laarbeek

E. van Laanen,
Bennerstraat 1, 5741 SZ,
0492 464243

Budel

G. Vlassak,
De Putter 25, 6021 ZV,
0495 493687

Deurne

Bert Mastbroek,
Limburgstraat 1, 5751 AJ,
0493 316744

Eersel

A. der Kinderen
Welsh Divisionstraat 8, 5021 VK,
0497 514627

Hoogeloon

Harrie Haenen,
Mercurius 22, 5527 EB Hapert,
0497 384961

Knegsel

Ank Brunink,
Dennenlaan 5, 5511 PD,
0497 512929

Leende

Maarten van Doorn,
Strijpsestraat 32, 5595 CG,
040 2062533

Luyksgestel

Henk van de Gruythuyzen,
Faborgstraat 3, 5575 CR,
0497 541413

Maarheeze

Theo van der Heijden,
De Bronten 13, 6027 NL
Soerendonk,
0495 593553

Reusel

J. Zandstra
Kattenbos 4, 5541 PJ,
0497 643846

Someren

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

Ventielekes

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

Voor zakelijke advertenties is het tarief f 5,00 per regel, over te maken op Postgiro 755719 van de penningmeester Fietzersbond afdeling Zuidoost-Brabant, onder vermelding van 'Ventieleke'.

Stuur uw Ventieleke naar Jan Kleyn, Tweelingenlaan 84, 5632 AZ, Eindhoven. E-mail: jankleyn@iae.nl

Alle merken op een rijtje bij Nederlands grootste ligfietswinkel: De Liggende Hollander.

Maandelijks houden Frank en Francis open dagen. Ook dealer van Burley en Charit kinderkarren en de vouwfiets nummer 1 van Brompton.

De Liggende Hollander, Tourslaan 41, Eindhoven, telefoon 040 2424368
www.spidernet.nl/~de_liggende_hollander

Alligt Ligfietsen. Bel voor gratis proefrit of folder: 073 6911388. Leo Visscher, Vogelplein 4c, 5212 VK Den Bosch

Racefiets Giant, 58 cm. Peleton Superlight, RX 100 Shimano, f 575,-. Kees Vringer, Vliststraat 15, Eindhoven, telefoon 040 2623644

Kopij en illustraties

Het volgende nummer van het Ventiel verschijnt in februari 2001. Kopij s.v.p. vóór 15 januari naar het redactieadres sturen.

Foto's en andere leuke, toepasselijke illustraties zijn evenzeer welkom! Wilt u teksten op diskette aanleveren, de tekst niet opmaken en als ASCII-tekst opslaan? Dat wil zeggen: vooral geen tabs gebruiken, tekst niet uitvullen/uitlijnen, geen opsommingstekens gebruiken, geen extra spaties invoegen. In principe kunt u de tekst achter elkaar typen. Een geprinte tekst kan gescand worden, een fax niet. Als u wilt dat wij uw schijfje of foto retourneren, vermeld dit dan even.

Redactieadres

t.a.v. Jan Kleyn, Tweelingenlaan 84, 5632 AZ Eindhoven, E-mail: jankleyn@iae.nl

Ventiel 101

Ventiel is een uitgave van
de Fietzersbond, afdeling
Zuidoost-Brabant en
verschijnt 4 keer per jaar.

