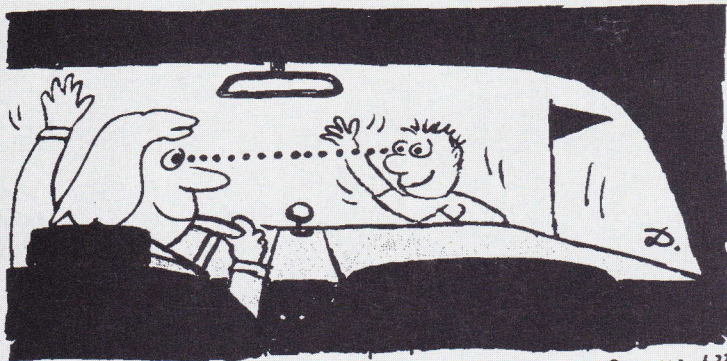


De Fietsersbond komt op voor de belangen van alle fietsers en zet zich in voor meer en betere fietsvoorzieningen.

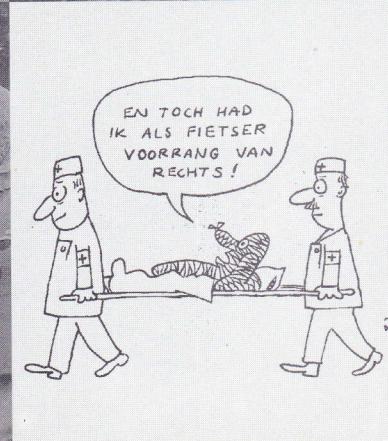
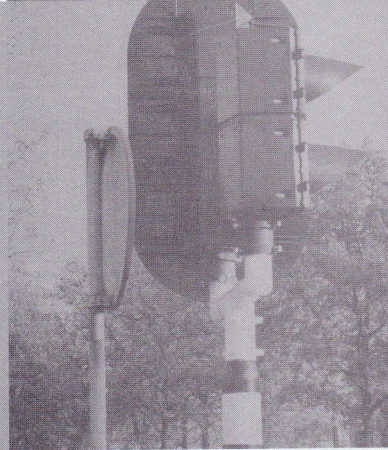
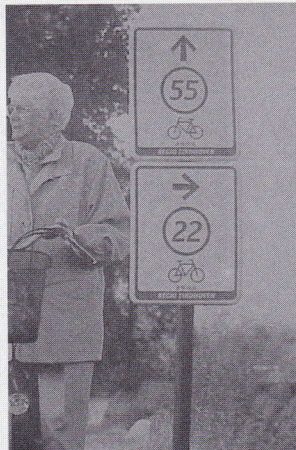
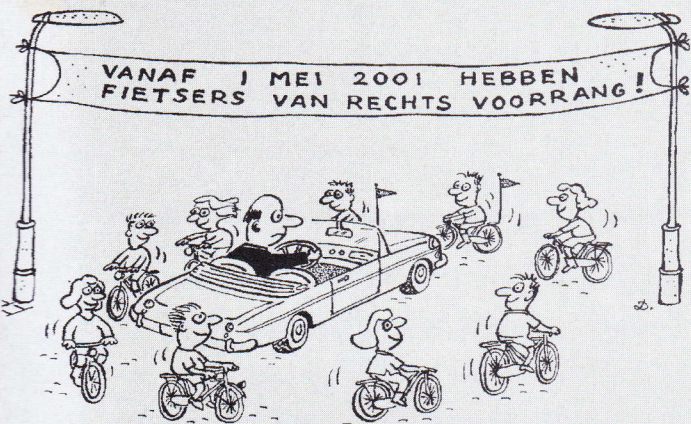
Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant • Juni 2001

# Ventiel 103

VANAF 1 MEI 2001: FIETSER VAN RECHTS VOORRANG



OOGCONTACT: "KIKJ EN ZIE WAT DE ANDER WIL!"





# I n h o u d

## 3 Redactioneel

*Dieneke van der Burgt*

## 4 Voorzitter gezocht

**Adverteerders gezocht**

*Jan Kleyn*

## 5 Regiodag

*Jan Kleyn*

**Bericht uit Aalst-Waalre**

*Arend Harrewijne*

## 6 I've got the Blues

*Dieneke van der Burgt*

## 8 Kort door de bocht

*Dieneke van der Burgt*

## 9 Overpeinzingen

*Jan van Beek*

## 10 Best

*Hetty Otten*

## 12 Son & Breugel

*Johan Ero*

## 13 Eindhoven

*Dirk-Jan Bakker/Dieneke van der Burgt*

## 14 Geldrop

*Rob van Stratum*

## 15 Fietstochten

## 16 Resultaten Fietsbalans Valkenswaard

*Frans Meurkens/Dieneke van der Burgt*

## 18 Tongelre duurzaam mobiel

*Jan Kleyn*

## 22 Heeze

*Arnold Niessen*

## 23 Voorrang fietsers van rechts in Nuenen

*Jos Blatter*

## 24 Servicepagina

## 26 Organisatie van de regio

## B e n t u n o g g e e n l i d ?

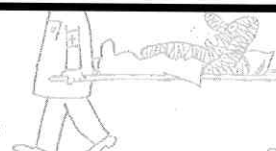
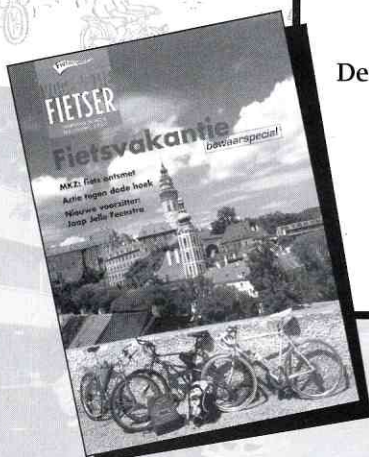
Met meer leden hebben we meer middelen om het fietsers naar de zin te maken.  
Om fietsen veiliger en comfortabeler te maken.

U kunt zich opgeven bij de Fietsersbond, Postbus 2828, 3500 GV Utrecht  
De minimum contributie bedraagt f45,- per jaar, maar jongeren onder de 18 jaar  
worden voor f17,50 lid van de Fietsersbond.

U ontvangt dan het tweemaandelijks tijdschrift Vogelvrije fietser.

Voor f25,- per jaar wordt u steunlid.

U ontvangt dan geen Vogelvrije fietser, maar steunleden in de regio  
Zuidoost-Brabant krijgen wel vier keer per jaar Ventiel in de bus.





# Redactioneel

*Dieneke van der Burgt*

**Elke keer weer vreest de redactie te weinig kopij te hebben voor Ventiel. Maar niets blijkt minder waar: ook ditmaal ploft een volwassen blad bij u op de deurmat. Een nummer waarin veel aandacht is voor de op 1 mei ingegane maatregel 'Vorrang fietsers van rechts'. In Nuenen heeft de gemeente zelfs een adviesbureau ingehuurd om een inventarisatie te maken van de kruispunten waar mogelijk problemen zullen ontstaan door de nieuwe maatregel. Een samenvatting van het verslag vindt u onder de titel 'Vorrang fietsers van rechts in Nuenen'.**

Dit nummer bevat overigens meerdere samenvattingen. Jan Kleyn maakte een uitgebreid verslag van de workshop over 'duurzame mobiliteit' die de Brabantse Milieufederatie op 14 maart organiseerde in het Eindhovense stadsdeel Tongelre. En aangezien duurzame mobiliteit gebaat is bij goede fietsvoorzieningen hebben we meteen ook maar een greep gedaan in de resultaten van de Fietsbalans in Valkenswaard. Van harte aanbevolen!

Maar er is meer onder het af en toe doorkomende lentezonnetje. De reiskriebels hebben weer toegeslagen bij ondergetekende. Dit leidde niet alleen tot ziekte maar ook tot een beschouwing over fietsreizen heden ten dage. Dat je ook virtueel kunt reizen bewijst de bijdrage van onderafdeling Best over de 'virtuele schoolbus'. Aalst-Waalre timmert aan de weg, weliswaar niet met veel woorden in Ventiel, maar d.m.v. een brief aan de wethouder.

De onderafdeling Geldrop mag wat ons betreft in het zonnetje gezet worden. De actie op de Urkhovensebrug is een uitstekend initiatief dat navolging krijgt in de vorm van 'telslangen' in het wegdek. En met die uitkomsten in de hand zal vervolgens de gemeente Eindhoven bestookt worden. Dit is een goed voorbeeld van een concrete actie die leidt tot duidelijke, niet mis te verstane gegevens. En met Geldrop hopen wij nu natuurlijk dat dit ook tot echte veranderingen zal leiden. Chapeau!

Helaas is het regiobestuur een zeer gewaardeerd lid armer sinds de penningmeester/interim-voorzitter op de Jaarvergadering aftrad. Gerard van den Broek heeft de afdeling Zuid-oost-Brabant jarenlang op enthousiaste en indrukwekkende wijze geleid. Wij bedanken hem daarvoor nog maar eens hartelijk. Een impressie van deze dag wordt elders in dit blad vergezeld van een oproep voor een nieuwe voorzitter. Misschien iets voor u?

De redactie vindt het mooi geweest. Wij willen ons weer wijden aan onze eigen mobiliteit. En mobiel zijn we, want Paul begeeft zich op verre reizen, Jan verkast naar een andere locatie in Eindhoven en Dieneke reist in de geest. Bestaan er ook geestelijke fietsenstallingen? ■



# Voorzitter gezocht

Zoals u hebt kunnen lezen in het vorige Ventiel stopt Gerard van den Broek met het interim-voorzitterschap van het Regiobestuur. Op de vijfde Regiodag, die op 24 maart in Eindhoven gehouden werd, is uitgebreid aan bod geweest dat het Regiobestuur dringend uitbreiding behoeft en op zoek is naar iemand die het voorzitterschap op zich wil nemen.

De taken van de voorzitter zijn (in samenwerking met de andere bestuursleden):

- coördinatie en organisatie van de bestuursvergaderingen en van de regio-ledenvergadering
- organiseren en uitwerken van thema-avonden
- onderhouden van contacten met de onderafdelingen om deze te stimuleren en te informeren
- overzicht houden over wat zich op verkeersgebied in de regio afspeelt
- contact zoeken met plaatsen in de regio waar (nog) geen onderafdelingen zijn

- woordvoerder zijn over verkeerszaken en bestuurlijke aangelegenheden

- de regio vertegenwoordigen in de landelijke ledenraadvergadering

- contact onderhouden met het SRE

De tijdsinvestering die het voorzitterschap van u vraagt is afhankelijk van wat u op u kunt en wilt nemen. Zo is het bijvoorbeeld mogelijk om u alleen te concentreren op het puur draaiende houden van de afdeling Zuidoost-Brabant, maar als u meer van de hierboven omschreven taken kunt en wilt oppakken is dat uiteraard prachtig! ■

**Als u belangstelling heeft voor de functie van voorzitter kunt u contact opnemen met:**

Paul Compen, secretaris  
Anna Paulownalaan 24  
5583 BE Waalre  
tel: 040 - 2216087  
e-mail: paulcompen@planet.nl

## Adverteerders gezocht

De redactie van Ventiel probeert een volwassen, lezenswaardig blad uit te geven. Dat betekent dat vorm en inhoud beide goed verzorgd moeten zijn. Dankzij de inzet van vrijwilligers hoeft dat, behalve vrije tijd, niet veel te kosten. Ook de bezorging kost niet zo veel dankzij een goed gecoördineerd netwerk van onbezoldigde bezorgers. Maar papier- en drukkosten zijn bepaald niet te verwaarlozen, ook al kunnen wij ons gelukkig prijzen met drukkerij 'De Helmonder' die ons het vel bepaald niet over de neus haalt. Het resultaat is toch dat wij gewoon geld tekort komen en het is begrijpelijk dat ook de penningmeester zich daar niet happy bij voelt.

Daarom roepen wij de lezers op adverteerders te strikken. Voor sommige bedrijven en winkels vormen fietsers een interessante doelgroep. Allereerst denken wij dan aan rijwielhandelaren en horeca-etablisementen. De advertentiekosten (zie pagina 27) zijn zo laag dat een vriendelijk verzoek om in Ventiel te adverteren haast niet geweigerd kan worden. De adverteerder 'verdient' tegelijk een gratis abonnement op ons kwartaalblad. En Ventiel misstaat bijvoorbeeld niet op de leestafel van een pleisterplaats aan een populaire fietsroute.

Alvast heel hartelijk bedankt als u een poging wilt wagen. Als u 'beet heeft' kunt u dit even doorgeven aan ondergetekende. ■

Jan Klevn



# Regiodag

Jan Kleyn

De jaarlijkse regiodag werd dit jaar op 18 maart georganiseerd door de onderafdeling Eindhoven. Helmond, Best, Valkenswaard en Gel-drop waren Eindhoven daarin voorgegaan. De plaats van handeling was café St.Joris.

Op het programma stond, naast de jaarvergadering en enkele voordrachten, een illustratieve fietstocht door Eindhoven. Samenvattingen van de geplande voordrachten werden al in het vorige nummer opgenomen. Jammer genoeg was Piet Claassen wegens privé-omstandigheden verhinderd.

In plaats van zijn inleiding werd een forum georganiseerd. Thema van de discussie was de Fietsbalans zoals die in Eindhoven was opgemaakt. Tijdens de jaarvergadering presenteerde de voorzitter een overzicht van de activiteiten van de onderafdelingen in het afgelopen jaar.

Na afloop van de, bij goed weer verreden rondleiding door enkele minder bekende delen van Eindhoven Zuid en West werd nog wat nagepraat in het café.

Een uitgebreidere verslaglegging door onze secretaris volgt in Ventiel 104. ■



*De scheidende interim-voorzitter overhandigt de Jacques de Jong-trofee aan Arnold Niessen (Heeze)*

Arend Harrewijne

## Bericht uit Aalst-Waalre

Tegenwoordig is verkeersveiligheid een hot item in Noord-Brabant, zeker nu bekend geworden is dat het aantal verkeersdoden in 2000 met 10% is toegenomen ten opzichte van het jaar daarvoor. Het aantal gewonden is afgenomen.

De provincie probeert hier wat aan te doen door bijvoorbeeld BVL-projecten (Brabant Verkeersveiligheids-Label) in gang te zetten op scholen, door oprichting van lokale organen verkeersveiligheid in gemeenten te stimuleren en soortgelijke acties. Zulke nuttige zaken hebben we voor zover ik weet niet in onze gemeente, reden om er eens aan te gaan werken.

Op het moment van verschijnen van dit nummer is de brief aan de wethouder onderweg, in de volgende Ventielen zullen wij u van de uitkomst en de ontwikkelingen op de hoogte houden. ■



Dieneke van der Burgt

# I've got the blues



Sinds ongeveer een maand lijd ik aan een ziekte die elk jaar weer terugkomt. In heftigheid varieert deze ziekte, maar terugkomen doet hij. Vechten ertegen heeft weinig zin, want wat ik probeer te onderdrukken manifesteert zich meestal op een ander, zo mogelijk nog ongeschikter moment in verhevigde mate. Deze ziekte wordt ook wel omschreven als een niet te stuiten behoefte aan trekken. Het gaat niet om touwtrekken, en ook niet om het net zo lang iemand aan zijn kop zeuren totdat hij of zij het

gewenste gedrag vertoont. Nee, het gaat bij deze ziekte om het jezelf lichamelijk verplaatsen, en wel bij voorkeur te voet of per fiets. Deze verplaatsing verloopt als volgt: je gaat van a naar b, een volgende dag van b naar c, dan van c naar d, enzovoort, en dit zonder tussentijds naar huis terug te gaan.

Ieder jaar opnieuw ontbrandt in mij het verlangen om op die manier op vakantie te gaan, maar dit jaar was het wel heel erg: ik vertoonde ernstige verschijnselen van de 'pelgrimsziekte':





hoe graag zou ik niet een route zoals die naar Santiago de Compostela afleggen. Misschien niet de hele route, maar een deel ervan zou toch erg fijn zijn. Of misschien ook helemaal niet fijn, maar wel iets wat ik al heel lang ambieer. Gezien mijn algehele gezondheidstoestand is een dergelijk verlangen nauwelijks om te zetten in een realistisch plan, maar ditmaal koos ik ervoor om dit verlangen niet meteen te onderdrukken. Pas nadat ik een paar weken lang de mogelijk- en onmogelijkheden van alle kanten bekeken had besloot ik met pijn in het hart dat het er ook dit jaar niet van zou komen.

Ik sta niet alleen in mijn verlangen naar het reizen op eigen kracht. De halve wereld 'doet' het, en ook in ruime mate. De laatste jaren krijg ik hier echter een beetje een wrange smaak van in mijn mond. Dit heeft denk ik te maken met de manier waarop mensen trektochten maken. Toen ik als 17/18-jarige een fietskampeertrektocht naar de Ardennen maakte had ik het gevoel dat ik iets heel bijzonders deed. Als ik dat nu weer zou doen zou waarschijnlijk niemand er van opkijken. Want je kunt nu bij wijze van spreken op elke hoek van de straat een ticket kopen voor de fietsbus naar Frankrijk, Spanje, of Tsjechië. En een vliegticket naar Ierland, de Sahara of Nieuw-Zeeland is ook heel gewoon. Een kartonnen fietsdoos erbij kopen en wegwezen maar!

Wat is daar nou mis mee? Waarom heb ik daar moeite mee? Het is toch hartstikke mooi dat tegenwoordig zoveel mensen willen fietsen in hun vakantie? Wat zit ik dan te zeiken? Ik vind het onderwerp 'fietsvakantie' duidelijk niet meer zo leuk nu 'iedereen' blijkt te fietsen en ik om de haverklap moet horen dat iemand in Verweggiestan gefietst heeft. Natuurlijk ben ik gewoon jaloers op die mensen, dat staat buiten kijf, maar toch, wat is voor mij nou precies het probleem?

Veel reizen zijn van a tot z verzorgd, het enige wat je zelf nog moet doen is fietsen. Daar is niets mis mee, maar het is voor mijn gevoel iets heel anders dan zelf koning(in) zijn op je fiets, met de wereld aan je voeten. Een wereld die overigens nog wel bedwongen moet worden. Ik denk dat ik ook moeite heb met de massaliteit van de fietsvakanties. Elke week vertrekken er in het hoogseizoen fietsbussen met uiteenlo-

pende bestemmingen, en binnenslands jodelt het van de fietsende mensen, met als voorbeeld de provincie Drenthe die zo ongeveer overvoerd is met fietstoeristen. Fietsen is big business geworden, en dat vind ik blijkbaar niet leuk. En dat terwijl ik het als lid van de ENWB van het eerste uur toch juist toe zou moeten juichen dat er zoveel meer belangstelling is voor het fietsen.

Je kunt je wel afvragen hoe fiets-bevlogen al die vakantie- en recreatiefietsers zijn. Als je kijkt naar de outfit en het soort fiets waarmee de trips gemaakt worden is de overeenkomst tussen beide dat ze meestal gloednieuw zijn en dat mogelijk ook zullen blijven. De fiets als speeltje totdat het verveelt? En dan òp naar de volgende attractie?

Ik schrik van mezelf, want dit is behoorlijk reactionaire taal en dat ben ik op deze manier niet van mezelf gewend. Kortom: ik vertoon alle kenmerken van een innerlijk conflict en dat is meestal geen pretje. Fietsen is voor mij blijkbaar toch iets kleinschaligs, een beetje knullig, zonder Veronica-statements en Big Brother-hypes. En misschien vind ik wel gewoon dat een fietsvakantie alleen maar 'echt' is als je thuis je tuinhokje uitrijdt met volle bepakking en dit meteen ook de eerste etappe van je trektocht is...

Ik weet maar al te goed dat als je meer mensen op de fiets wilt krijgen je je juist moet richten op de moderne uitstraling die het fietsen kan hebben en op het comfort dat de tegenwoordige fietsen bieden. Ik hoop alleen wel dat ik in mijn vrije tijd niet verplicht word om mee te doen met het fietsen op z'n Veronica's. (De naam van deze tv-zender is trouwens onlangs vervangen door een andere, maar dat zal wel geen invloed hebben op de programmering.) Gelukkig hoor ik tegenwoordig in geen enkele doelgroep meer thuis, want met een af te leggen afstand van zo'n 40 kilometer in drie dagen tijds op een leeftijd van 40 jaar kun je me niet beschuldigen van 'jeugdig en actief', 'actieve 50-plusser', of 'the sky is the limit'. Voor mij geldt tegenwoordig het adagium 'heel kalmpjes aan, want anders breekt mijn lijntje', en dat past niet zo best bij de huidige fitheidscultus. ■



## Hellingproef voor fietsers

Bij het Centraal Station van Amsterdam is een nieuwe, tijdelijke fietsenstalling gebouwd die met 2500 stallingplaatsen de grootste van Nederland en vermoedelijk ook van de wereld is. De bouw van deze overigens drijvende stalling was noodzakelijk vanwege een grootscheepse verbouwing van Cuypers' Centraal Station en de aanleg van een metrostation voor de Noord-Zuid-lijn. Omdat er weinig ruimte was moest de stalling in de hoogte gebouwd worden, maar omdat het gebouw overal voorzien is van hellende vloeren kun je helemaal van boven naar beneden rijden of vice versa. En dat doen nogal wat Amsterdammers dus, ook al is het officieel verboden om in de stalling te fietsen. Maar wie zou zich een dergelijk pleziertje af laten nemen? (NRC, 11 april)

## Fietsen op design

De Australiër Marc Newson ontwierp de afgelopen jaren horloges, een auto en een privé-jet. In Nederland trekken echter vooral zijn fietsen de aandacht. Newson wil niet alleen stilistisch, maar ook technisch een perfect en innovatief resultaat bereiken en dat betekent dat zijn Biomega MNo1 en MNo2 hem heel wat

hoofdbrekens gekost hebben. Beide frames zijn gemaakt van het corrosievrije Superform, een materiaal dat vooral in de vliegtuig-industrie wordt toegepast. Bij zijn fietsontwerpen heeft Newson zich

laten leiden door het architectencredo 'less is more'. Wie een beetje stijlgevoel heeft zal het daarom geen moment betreuren dat van verlichting, kettingkast, standaard, spatborden en aparte modellen voor dames en heren geen sprake is. (NRC, 9 april)

PRIMA DE LUXE



Fietsen op design

## Straatschilderen

Op 14 april bericht het Eindhovens Dagblad dat de Gemeente na Pasen start met de aanleg van rode fietsstroken over een afstand van in totaal vijftien kilometer in een aantal straten in de wijken Gijzenrooi, Eckart, Oude Gracht en Vaartbroek/Heesteraker. Door de aanleg van fietsstroken worden de rijstroken smaller, waardoor de automobilisten hopelijk hun snelheid minderen en dus sneller stilstaan als er een fietser van rechts komt. In verband met de nieuwe verkeersregel 'Voorrang fietsers van rechts' die op 1 mei van kracht wordt moet de klus op die dag geklaard zijn. Volgens een woordvoerder van de Gemeente zal dat wel lukken omdat het gewoon een kwestie is van 'de straat overschilderen'. Dus van Paaseieren schilderen rechtstreeks door naar straat-schilderen...

## Wasturberen

In het NRC van 8 februari stond een aardig artikel over de psychologische aspecten van het wassen van de auto. Door mannen, want de meeste mannen krijgen hun vrouw niet zo ver dat ze 's zaterdags meehelpen de auto te wassen. Mannen die geen poot uitsteken in het huishouden, staan wel hele zaterdagen te poetsen op hun auto. Zijn die auto's werkelijk zo vies of lijden de heren collectief aan een obsessie?

Verkeerspsycholoog Cees Wildervanck deed een literatuuronderzoek naar de relatie die mannen met hun motor en andere vervoermiddelen hebben. Eén van de theorieën waar hij op stuitte was dat de periodieke wasbeurt van de motor opgevat moet worden als een verpakte vorm van masturberen. De motor wordt dan gezien als verlengstuk (sic!) van hun mannelijkheid. Motorrijders stallen hun helse apparaat het liefst in hun slaapkamer, wat aannemelijk maakt

dat hun motorfiets een libidinale behoefte bevredigt. Wildervanck denkt dat voor het wasen van de auto iets soortgelijks geldt. Een andere theorie heeft als uitgangspunt dat mensen zich identificeren met hun auto die ze daarom even goed sonderen als zichzelf.

Het zou natuurlijk ook gewoon zo kunnen zijn dat de liefde voor techniek die veel mannen eigen is hen aanzet tot het wasritueel rond de auto.

Nu rest mij de vraag: hoe het met de fietsende mannen Poetsen zij hun stalen ros ook iedere week? Of masturberen vaker waardoor zij deze behoefte niet meer hoeven te bevredigen d.m.v. een poetsritueel? Of hebben zij geen behoefte meer aan masturberen omdat zij zo vaak fietsen? Of...of...of?

U merkt het al: dit vraagstuk intrigeert mij. Ik poets mijn fiets nooit meer sinds het duidelijk werd dat een blinkende fiets eerder gestolen wordt dan een vuile uitzienende rammelkast. Eventuele conclusies komen op uw eigen conto.

## Kiss and ride

Gezien in Breda: een verkeersbord dat de gevaarlijke situaties moet tegengaan die ontstaan doordat ouders hun kroost met de auto bij school afzetten of ophalen. Schattig toch, zo'n bord? Het is mij niet bekend of het ook het gewenste effect heeft, maar zo'n voorbeeld verdient navolging. Misschien een goed idee voor de onderdelingen die met hetzelfde probleem kampen? ■





# Over- pein- zingen bij het oude papier



J a n v a n B e e k

Evenals bij de meeste leden van de Fiet-sersbond valt bij mij eens in de twee maan-den de Vogelvrije Fietser op de mat. Daarna volgt het min of meer vaste patroon: eerst een paar dagen op het stapeltje 'nog te lezen post', vervolgens op een lekkere lege avond, als mijn vrouw naar het zangkoor is, deze stapel wegwerken en tenslotte de onvermij-delijke gang naar de schuur, naar de oud papier-does. Ik ben niet zo'n bewaarder en bovendien vind ik het wel een leuke gedach-te, dat ik via een ingewikkelde kringloop, na verloop van tijd mijn eigen Vogelvrije Fietser weer terugkrijg. Met andere artikelen uiter-aard.

Al deze handelingen zijn zo gewoon, dat ze het vermelden in dit blad niet waard zijn, ware het niet dat ik me opeens, in de schuur, bewust werd van het feit dat ik op het punt stond ook de twee aanmeldingskaartjes voor nieuwe abonnees, die in ieder nummer zit-ten, bij het oud papier te deponeren.

Op dat moment flitsten er een paar bere-keningen door mijn hoofd. In onze regio zijn zo'n dikke duizend leden. Ieder zesmaal per jaar twee aanmeldingskaartjes. Als ieder lid haar/zijn 12 kaartjes nu eens in brievenbus-sen in de buurt stopt. In verschillende brie-venbussen vanzelfsprekend. Dan worden er jaarlijks in deze regio 12000 kaartjes uitge-zet. Uitgaande van een voorzichtige respons-prognose van bijvoorbeeld één op de dui-zend, is dat toch 12 nieuwe leden per jaar. Zomaar, extra, boven de 'normale' nieuwe aanmeldingen.

Waarom doen we dat eigenlijk niet? Na enig peinen kwam ik op een paar mogelijke verklaringen:

1. Leden van de fietsersbond zijn daar te sloom voor.
2. Leden van de fietsersbond zijn fata-listen die denken dat een klein beetje moeite doen de wereld toch niet verbetert.
3. Ik maak één of andere denk- of rekenfout.

Met deze laatste mogelijkheid houd ik evenwel niet echt serieus rekening. ■



## De virtuele schoolbus

Vrijwel overal in het land worden projecten opgezet om de verkeersoverlast en verkeersongevalligheid bij lagere scholen, veroorzaakt door ouders die hun kind met de auto wegbrengen, op een of andere manier te verminderen. Iedereen is het met dit principe eens, maar iedereen vindt dat de buurvrouw dan maar het goede voorbeeld moet geven, want "ik rij altijd heel langzaam en kijk juist altijd erg goed uit..."

Tot mijn grote vreugde las ik in het Eindhovens Dagblad dat het de Fietzersbond in Son gelukt is een actie op touw te zetten om kinderen vaker op eigen gelegenheid naar school te laten komen. Maar een dergelijk project vraagt vreselijk veel voorbereiding, enorme inzet van een groot aantal vrijwilligers en na afloop van de actie is het nog maar de vraag in hoeverre het gedrag echt veranderd is.

Ook in Engeland speelt dit probleem al jaren. Daar hebben ze het evenwel anders aangepakt: het heeft daar voor de ouders directe en tastbare voordelen om mee te doen en mee te blijven doen en externe vrijwilligers hoeven niet méér te doen dan het project aanzwengelen.

Men heeft daar de Virtuele Schoolbus uitgevonden. Een flink aantal straathoeken op weg naar school wordt uitgerust met virtuele en dus onzibare bushaltes. Ouders zorgen dat hun kind er daar op tijd staan om opgepikt te worden door moeder (de 'buschauffeur') die voorop loopt en wandeltempo bepaalt. De kinderen sluiten achter haar aan, twee aan twee, en de rij wordt gesloten door de 'conducteur-moeder'. Onder toezicht van deze 'bus' dan volgens een vaste route naar school, waarbij de moeders dus ook als klaarvungeren.

Aan het eind van de schooldag gaan ze op dezelfde manier weer terug naar de eigen virtuele bushalte. Kinderen mogen dus niet voor straf nablijven, want dan missen ze de bus.

De ouders zijn uitermate enthousiast, want ze moeten nu bij toerbeurt eenmaal per 2 weken opdraven in plaats van tweemaal per dag. Voor kinderen is het veel gezelliger om met vriendjes mee te lopen; bovendien doen ze zo ongemerkt allerlei informatie over het verkeer op, die ze zittend op de achterbank nooit gekregen zouden hebben.

Het lijkt mij een vreselijk goed idee en ik zal proberen er ook in de landelijke pers aandacht voor te vragen. De juiste aanpak is om door het directe voordeel breed uit te meten het egoïstische gedrag van de ouders te beïnvloeden. ■

### Heerbeeck College vrezen voor veiligheid schooljeugd 'fietzersroute Best wordt gevaarlijk'

Fietzersbond Best College zijn over het be- v. van Best voorrang te de Michiel illem de de Fiet- ddelbare n veilig ke fiet- gevaarlij- estrijdt

half p de Wit- Ko- de er- op r- l. 1

• Veel leerlingen van het Heerbeeck- Rijsterstraat/Willem de Zwij- ngehr-



voorrang hebben. Dat kan voor autorijders juist verwarrend en dus gevaarlijk zijn."

#### Principes

Die argumentatie wordt allesbehalve gedeeld door de Fietzersbond. Die vindt dat de Gemeente principes blijkbaar belangrijker vindt dan de veiligheid van de fietsers. De bond overweegt juridische stappen, zegt voorzitter H. Otten. Tegen het besluit van B. en W. kan bezwaar worden gemaakt. Als dat wordt afgebank mogelijk. Ook de school ziet liever dat de huidige indeling wordt behouden. De school vindt het heel belangrijk dat de gemeente situatie wil



# Uniformiteit is belangrijker dan fietsers

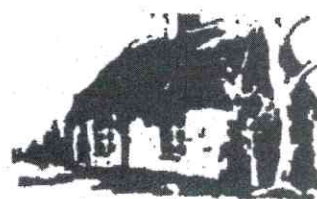
Tien jaar lang is de afdeling Best uitermate gelukkig geweest met de verkeersmaatregelen van de gemeente. Er was een open oor voor fietsproblemen, er werden kilometers fietspad aangelegd, er waren regelmatig vergaderingen met Fietsersbond en 3VO, kortom, alles was pais en vree. Nou ja, alles... Het onderwerp 'voorrang voor fietsers op rotondes' was onbespreekbaar, de gemeente zag het als levensgevaarlijk. Daarom waren wij extra verrast toen er een rotonde werd aangelegd op de belangrijkste schoolfietsroute en de gemeente eigener beweging voorstelde om op die ene arm van de rotonde de fietsers voorrang te geven. Dat kon ook gemakkelijk, want die zijstraat trok nauwelijks autoverkeer en zou in de nabije toekomst als 30 km-zone worden ingericht. Het was even wennen voor de automobilisten, maar al snel had iedereen het door.

Totdat er een bezwaarschrift werd ingediend door iemand die de fietsers op de hele rotonde in de voorrang wilde. De gemeente werd wakker, ging nog eens nadenken en besloot rigoureuus de voorrang weg te halen, want dan werd de voorrang op alle rotondes in Best tenminste weer uniform. Dat vond men belangrijker dan die 1500 fietsers die daar elke dag moeten oversteken.

De Fietsersbond heeft hier woedend op gereageerd en gaat bij de rechtbank in beroep.

Omdat een van de argumenten van de gemeente was dat de SRE deze uniformiteit voorschrijft, hebben wij een telefonische enquête gehouden, waarbij we van schrik van onze stoel vielen. Hoezo uniformiteit is belangrijk? Van de 24 gemeenten in de regio hebben er 10 de fietspaden op de rotonde in de voorrang, 9 hebben vrijliggende paden maar toch in de voorrang en 9 hebben vrijliggende paden buiten de voorrang. Oplettende lezertjes en snelle rekenaars komen dan uit op 28 gemeenten: dat klopt, want op diverse plaatsen komen twee of drie vormen voor. Hoewel dat voor alle verkeersdeelnemers ongetwijfeld verwarrend is, melden alle gemeenten dat het niet leidt tot ongelukken en dat ze erg tevreden zijn over hun eigen oplossing.

Wij hebben deze gegevens aan de gemeente Best overhandigd, in de hoop dat ze langzaam meer vertrouwen krijgen in de Bestse automobilisten en fietsers en van hun dwaling terugkeren. Maar wij vrezen dat de rechter er aan te pas zal moeten komen. ■



**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





# Actief voor oud en jong

Johan Ero

De laatste maanden zijn wij druk in de weer geweest met VFVR. Samen met de gemeente Son en Breugel en 'Kinderen Voorrang' hebben wij een aantal acties op touw gezet.

Kinderen Voorrang organiseerde een wedstrijd voor de basisscholen om een slogan voor VFVR te bedenken. De kinderen uit de laagste groepen konden een kleurplaat inkleuren. De winnende school krijgt een prijsje uit handen van de burgemeester.

Gezamenlijk verzorgen wij publicaties over dit onderwerp in het lokale huis-aan-huisblad 'De Brug'. Kinderen Voorrang levert slogans aan en de Fietzersbond een aantal cartoons; beide organisaties schrijven een aantal redactionele bijdragen. De gemeente plaatst de artikelen in 'De Brug' en regelt de infrastructuur voor het verkeer, zoals drempels leggen en borden plaatsen.

Op 19 april organiseerde de Fietzersbond een voorlichtingsmiddag voor senioren, met het volgende programma:

- Toelichting geven op de veranderingen in de verkeersregels die per 1 mei ingaan.
- Discussiëren over gevaarlijke situaties in en om het dorp.
- Afstellen van fietsen in De Boerderij
- Een korte fietstocht door Breugel onder begeleiding.

Er waren 15 deelnemers, waarvan 12 dames en 3 heren. Negen personen waren, waarschijnlijk vanwege het slechte weer, niet op komen dagen.

Wim Boon hield een voordracht over de veranderingen in de verkeersregels en behandelde algemene zaken zoals:

- Splitsing van verkeersstromen in auto's en bromfietsen op de hoofdbaan en fietsers op fietspaden.

- Opdeling van de gemeente in verkeersaders (50 km/uur) en verblijfsgebieden (30 km/uur).

Doel van deze maatregelen is meer veiligheid. Bij 30 km/uur is de remweg van een auto 10 m bij 50 km/uur al 20 meter. Fietzers van rechts komen, net zoals voor de oorlog, weer voorrang krijgen bij gelijkwaardige kruisingen. Een andere verkeerssituatie is noodzakelijk en nog belangrijker dan sancties.

Na de lezing braken de 'beloofde' buien los zodat de fietstocht in de omgeving niet doorging. Na afstelling van de fietsen vertrokken de meeste deelnemers naar huis. Het was jammer dat de regen hierdoor als een nachtkaaier uitging. Maar de verkeerssituaties waren besproken en daar ging het om.

Aan het begin van de middag was een vragenlijst ingevuld. Enkele belangrijke punten hieruit:

- De leeftijd van de deelnemers varieerde van 6 tot 81 jaar.
- Men wilde pas definitief stoppen met fietsen als de gezondheid het niet meer toeliet.
- Elf van de vijftien deelnemers fietsten nog elke dag.
- De fiets wordt het meest gebruikt voor boodschappen doen door 12 van de 15, op bezoek gaan door 6 van de 15 en in de natuur fietsen door 8 van de 15 aanwezigen.

Als voorlichtingsmiddel is deze middag zeker geslaagd. Er waren helaas niet voldoende alternatieven voor zinvolle bezigheden tijdens slecht weer.

Het feit dat slechts 20 personen zich hebben aangemeld, doet twijfel rijzen of mensen wel een hele dag zouden willen komen, zoals het POV van plan is. ■



## Bouwaanvragen zonder fietsenstalling

Dirk-Jan Bakker van de onderafdeling Eindhoven maakt momenteel zeer frequent bezwaar tegen bouwaanvragen die bij de gemeente worden ingediend waarbij te weinig plaats is ingeruimd voor fietsenstallingen.

Volgens artikel 218 van het Bouwbesluit moet alle nieuwbouw die geen woningbouw is (de zogenaamde utiliteitsbouw, zoals winkelpanden, kantoren, opslaghallen, etc.) voldoen aan de eis dat 2% van het gebruiksoppervlak gereserveerd is voor het stallen van fietsen. Omdat het voldoen aan een dergelijke eis geld kost, zijn niet alle bouwers

**Dirk-Jan Bakker/Dieneke van der Burgt**

bereid om er automatisch aan te voldoen. Ook is een dergelijke algemene eis voor alle soorten utiliteitsbouw niet altijd even logisch. Zo zal in een grote opslaghal over het algemeen maar een klein aantal mensen werken, terwijl een winkelpand elke dag door flink wat werknemers bevolkt wordt.

Ook de formulering betreffende het soort oppervlak dat gereserveerd moet worden voor fietsen laat te wensen over: er wordt alleen gesproken over 'ruimte' voor het stallen van fietsen. Wat voor ruimte dat dan moet zijn wordt niet nader omschreven. Het kan dus een stuk grond zijn dat bij een flinke regenbui verandert in een modderpoel, of een stippellijn in de hal waar menig een dus heel gemakkelijk ook iets anders neer kan zetten dan zijn of haar fiets. Maar alles is mogelijk: met wat goede wil kan er ook een pracht van een overdekte fietsenstalling verrijzen.

### Procedure

Alle ingediende bouwplannen liggen gedurende twee weken ter inzage bij de gemeente. Als een bouwplan niet aan de 2 procent-eis voldoet tekent Dirk-Jan protest aan in de vorm van een standaard-bezwaar o.g.v. artikel 218 van het Bouwbesluit. In de toekomst gaat de onderafdeling zich waarschijnlijk beperken tot nieuwe kantoren, omdat het belang van voldoende stallingruimte voor fietsen daar het grootste is.

### Bezwaar maken helpt echt!?

Het doel van steeds opnieuw bezwaar maken is om de gemeente er in het vervolg beter op te laten letten of de ingediende plannen aan de eisen voldoen. Dat bezwaar maken in sommige gevallen goed werkt blijkt wel uit het feit dat er nu al bij twee aanvragen werd vermeld dat het om een 'gebouw met fietsenstalling' ging. Een schril contrast hiermee vormen echter de bouwaanvragen voor het nieuwe bedrijventerrein 'Flight forum' bij Meerhoven: daar is vrijwel nergens een stallingruimte voor fietsen gepland. Zou het soms de bedoeling zijn om je karretje in een vliegtuighangar neer te zetten? Eens kijken hoe snel er dan aan fietsvoorzieningen gewerkt zou worden.

Myriam Daru leverde ditmaal een literaire bijdrage, in de vorm van het gedicht 'Ode aan de fiets' van Cees Buddingh.

## Ode aan de fiets

C. BUDDINGH'

voor Wim de Vries

Ook jij bent, weet je nog wel, als vervoermiddel voor de rijken begonnen; deftig besnorde heren in deftig, duur tweed met hun donzige dames freewheelend over rustieke weggetjes, waar zelfs geen boer het landschapsschoon durfde bezoedelen.

En nu: zo proletarisch dat je weer een statussymbool dreigt te worden voor dikke managers die op hun Jag of MG uitgekeken geraakt zijn: geen nood: als ze een paar keer 's avonds hun dijspieren voelen ga jij wel naar hun chauffeur.

Nee, jij bent en je blijft wat je nu al zo'n halve eeuw mocht zijn: het verlengstuk van armeluisbenen: kijk 's morgens maar eens, om zo'n uur of zeven, als de eerste fabrieksfluiten gaan: langs nog dichte garagedeuren zwermen ze dan bij tienduizenden aan.

Daarom is het goed in een stad of een dorp te wonen waar veel fietsers zijn: bovendien ben je reuk- en geluidloos – nu goed ja, je piept en kraakt soms een beetje, maar 't raderwerk dat voor een grijpstuiver jouw wielen laat draaien is nog veel meer door roest aangevreten.

Vandaag of morgen hoor je de klap: nu al zwermen hier en daar Lancia's, Studebakers en Bentleys als lemmingen over de wegen.

Al is de Mercedes ook nog zo snel, wij op de fiets achterhalen hem wel en dan wordt het lachen geblazen!



# Situatie Urkhovenseweg langzamerhand onhoudbaar

Rob van

Al eeuwenlang worden Geldrop en het Eindhovense stadsdeel Tongelre met elkaar verbonden door de Urkhovenseweg, een temidden van open akkers gelegen kronkelwegje dat de enige rechtstreekse verbinding vormt. Sinds enkele jaren mag dit weggetje zich in toenemende mate verheugen in de belangstelling van de blijde rijders in het gemotoriseerde blik. Automobilisten hebben de Urkhovenseweg ontdekt als een aantrekkelijke sluiproute om de drukke Eindhovenseweg en de rondweg in Eindhoven te vermijden. Dat hun winst ten koste gaat van iets anders hebben ze óf niet in de gaten óf het interesseert ze niet vanuit hun veilige cocon van staal en glas.

Ons interesseert het wel, we krijgen van verontruste fietsvrienden steeds meer klachten over gevaarlijke situaties, zoals bijna-aanrijdingen, in de berm gedrukt worden, gesneden worden, enzovoorts. We zijn met eigen ogen gaan kijken en wat hebben we gezien: een weg met onoverzichtelijke bochten, zo smal dat twee auto's elkaar net kunnen passeren; voor een rijwiel is er dan geen plaats. De wegganten zijn geheel kapot gereden en vertonen grote gaten, zodat fietsers een flink eind de rijbaan op moeten. 's Nachts is de weg onverlicht en dan is het aardedonker. De weg ligt buiten de bebouwde kom, je mag er 80 km/u en dus wordt er fors doorgereden. Al met al dus levensgevaarlijk.

Op 10 april hebben we in de ochtendspits staan tellen op de Hulsterbrug en we zijn flink geschrokken: tussen half acht en half tien zagen we 950 auto's, 32 brommers en 116 fietsen richting Eindhoven rijden en 207 auto's 14 brommers en 52 fietsers de andere kant uit komen. Van acht tot kwart over acht was het het drukste, bijna 200 auto's in een kwartier tijd, bijna file-rijden.

Als fietser op de Urkhovenseweg word je daar natuurlijk niet vrolijk van.

We zijn daarom naar de gemeenten Eindhoven en Geldrop gestapt. In Geldrop kon men weinig voor ons doen omdat de Urkhovenseweg vrijwel geheel op Eindhovens grondgebied ligt. Bovendien vervult de weg in de ogen van de gemeente Geldrop een belangrijke rol in de afwikkeling van het verkeer naar Eindhoven: "Zonder Urkhovenseweg zou de Eindhovenseweg dichtslibben" is hun standpunt. We krijgen wel hulp, ze gaan ons helpen met tellen door het plaatsen van professione-

le telslangen, zodat we een compleet beeld krijgen van het aantal auto's.

Zodra we die cijfers hebben stappen we op gemeente Eindhoven af; contacten hiervoor zijn reeds gelegd. Er is meer dan voldoende plaats voor vrij-liggende fietspaden langs de Urkhovenseweg, dus daar gaan we dan ook voor. Aan sommige ingrepen als een 60-km regime en fietsstegiestrookjes hebben we niets.

We zijn nog aan het kijken of we soortgelijke problemen op een zijstraat van de Urkhovenseweg (de Collseweg, óók een sluiproute, maar dan tussen Tongelre en Nuenen en nog smaller en waarschijnlijk nog drukker dan de Urkhovenseweg niet meteen mee kunnen nemen.

Mochten er fietsers zijn die ons willen helpen dan zijn die meer dan welkom. Neem contact met de onderafdeling Eindhoven of Geldrop. ■

## Geldrop opent eigen website

Dankzij de inspanning van ons bestuurslid R. Wijnhoven beschikt nu ook de onderafdeling Geldrop over een klein plaatsje op het grote wereldwijde web.

We zijn te bereiken op [www.dse.nl/Fietsersbond\\_geldrop/](http://www.dse.nl/Fietsersbond_geldrop/) en de site bevat onder andere een elektronische knelpuntennota, een archief met brieven van en naar de gemeente en een discussieforum. We hopen zo aan onze leden een actueel inzicht te geven in onze activiteiten en hen te informeren over onze inspanningen en resultaten.

Bij het bouwen van de site hebben we geen enkele hulp van het hoofdkantoor in Utrecht gehetgeen ons verbaasd heeft. Je zou van een organisatie die de professionele kant uit wil toch juist dit gebied enige standaardisatie, ondersteuning ook webhosting verwachten, maar dit bleek niet te zijn. Toen we naar andere fietsersbondsites gingen kijken ontdekten we dan ook een bont allegaartje van stijlen, sommige goed up-to-date en andere al drie jaar niet bijgewerkt. Wel een mooie afspiegeling van hoe we georganiseerd zijn, maar als geheel niet erg sterk, lijkt ons. Hoe dan ook: vereer de Geldropse site met een bezoek, kijk en oordeel zelf en.... kom nog eens terug!





## FIETS-4-DAAGSE KEMPENLAND

Jammer genoeg kan de Fiets-4-Daagse Kempenland dit jaar geen doorgang vinden. Oorzaak is de ontwikkelingen rond de Mond- en Klauwzeer epidemie. Er waren te veel onzekerheden voor de organisatoren, die deze beslissing zo lang mogelijk hebben uitgesteld.

### **FIETSTOCHT** **ZONDAG 20 MEI. 2001**

STARTEN TUSSEN 10.00 UUR EN 13.00 UUR  
VANAF CAFÉ:



Op zondag 20 mei 2001 gaan we weer van start met de eerste fietstocht van dit jaar bij 'Het Wapen van Zesgehuchten'. Een fietsevenement voor jong en oud: voor hen die de voorkeur geven aan fietsen en voor hen die sinds jaren niet meer gefietst hebben. De tocht biedt tevens de mogelijkheid zich te ontspannen in de natuur, waarbij men zo min mogelijk gehinderd wordt door het autoverkeer.

U kunt kiezen uit twee afstanden, te weten 39 en 58 kilometer. Er wordt gestart tussen 10.00 en 13.00 uur.

U kunt van tevoren inschrijven of op de dag van vertrek met een inschrijfkkaart: met deze kaart neemt u gratis deel aan de

loterij, die om ca. half vijf begint.

Voor beide afstanden bedragen de inschrijfkosten f 5,00 p.p. maar kinderen tot 12 jaar onder begeleiding fietsen gratis mee. Onderweg krijgt u iets te eten en drinken aangeboden door café:

'Het Wapen van Zesgehuchten', Hoog Geldrop 158, Geldrop, tel 040 2852826

Ook voor inlichtingen kunt u zich wenden tot het café.

### **Vanuit Geldrop naar de Philips Tuinen**

Op zondag 24 juni is er een open dag van de Philips Tuinen in het kader van duurzaam en ecologisch verantwoord produceren.

Om daar ecologisch verantwoord naar toe te gaan is de fiets uiteraard zeer geschikt. Vanaf 11.00 liggen in Het Wapen van Zesgehuchten (zie boven) daarom routebeschrijvingen klaar voor een 15 kilometer lange fietstocht naar de Philips Tuinen. De tocht is samengesteld door Jo van Hoof en staat garant voor kwaliteit. Deelname is gratis en op eigen gelegenheid.

### **Heezer Fietsweekend**

De Tourclub Heeze organiseert voor de veertiende keer het Heezer Fietsweekend. Dit jaar op vrijdag 3, zaterdag 4 en zondag 5 augustus. Vertrek tussen 9.00 en 15.00 uur, vanaf kantine Sportpark 't Lambrek, Sterksel-seweg, Heeze. Terugkomst mogelijk tot 18.00 uur. Inschrijfgeld f 10,- p.p. totaal of f 4,- p.p. per dag, kinderen 6-12 jaar f 2,-.

Er zijn routes van diverse afstanden (25, 40 en 60km) uitgezet, langs de vele mooie plekken in het Brabantse land. U kunt in eigen tempo deelnemen. De routes zijn minder geschikt voor racefietsen.

Meer info: Wim Camp, Tiros 4, 5591 PH Heeze, campsmeets@freeler.nl, 040-2260577.

## LANDSCHAP

reisboekwinkel

LANDKAARTEN  
REISGIDSEN  
ATLASSEN  
FIETSKAARTEN  
WANDELKAARTEN  
GLOBES  
TAALGIDSEN  
FOTOBOEKEN  
LANDENINFORMATIE  
REISVERHALEN  
PLATTEGRONDEN

[www.landschapreisboekwinkel.nl](http://www.landschapreisboekwinkel.nl)

Kleine Berg 3  
5611 JS Eindhoven

info@landschapreisboekwinkel.nl  
T 013 543 72 62 (tot juni)  
F 013 543 72 62 (tot juni)



# Resultaten Fiets

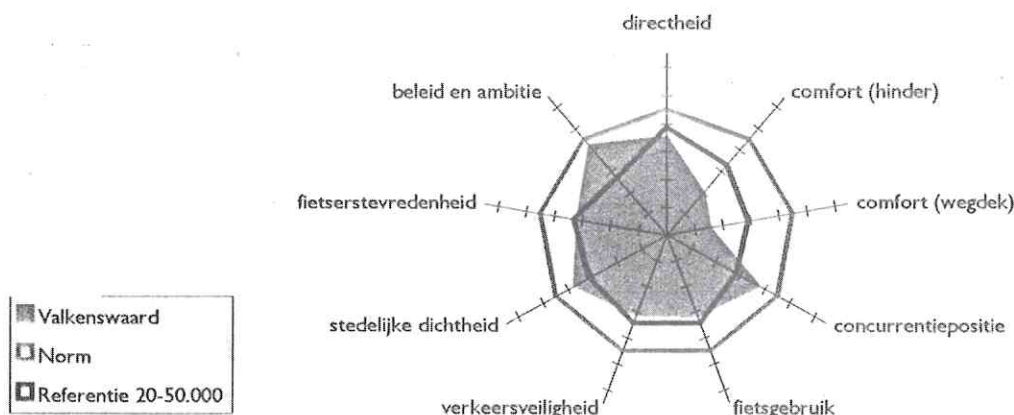
Frans Meurkens/Dieneke van der Burgt

**In Valkenswaard is het leven sterker dan de leer: op papier besteedt deze gemeente veel aandacht aan het fietsen en de aanleg van fietsvoorzieningen, maar de praktijk blijkt een stuk weerbarstiger te zijn.**

In het afgelopen jaar heeft de Fietsersbond in 59 gemeenten, waaronder Valkenswaard, een Fietsbalans opgemaakt. Het rapport met de resultaten is inmiddels in concept verschenen. Wij doen er alvast een greep uit.

In onderstaande grafiek wordt de beoordeling van de gemeente Valkenswaard weergegeven. Helaas bleken de gegevens van het aspect geluidsmeting onbruikbaar te zijn. Deze zijn daarom niet meegenomen in de beoordeling.

## Fietsbalans totaaloordeel



Bovenstaand spinnenwebdiagram toont duidelijk de sterke en zwakke punten van het fietsklimaat in Valkenswaard, zowel t.o.v. de norm als t.o.v. het gemiddelde van alle onderzochte gemeenten met 20-50.000 inwoners.

Valkenswaard scoort overwegend matig op de onderzochte aspecten. Daarbij zijn er zowel uitschieters naar boven als naar beneden. De scores van Valkenswaard zitten allemaal onder de norm.

### Sterke punten

De sterke kant van het fietsklimaat in Valkenswaard is het gemeentelijk fietsbeleid zoals dat op papier staat. Daarnaast heeft een fietser in Valkens-

waard relatief weinig last van oponthoud en hij weinig langzaam te fietsen of te lopen. Ook reistijdverhouding van de fiets t.o.v. de auto is goed. De fietsers in Valkenswaard zijn tevreden over de sociale veiligheid en de ambities van de gemeente.

### Zwakke punten

Zoals al is gezegd voldoet Valkenswaard bij geen enkel van de onderzochte aspecten aan de gestelde norm. Slechts bij drie van de negen aspecten scoort Valkenswaard beter dan het gemiddelde van de onderzochte gemeenten met 20-50.000 inwoners. Dit betekent dat op alle aspecten verbetering gewenst is. Hiermee wordt onderstreept dat een goed fietsbeleid op papier nog geen enkele garantie biedt voor een goed fietsklimaat. Daarvoor komt het immers aan op daadwerkelijk uitvoeren de juiste maatregelen.

Uitmate zwak scoort Valkenswaard op comfort, zowel qua hinder als qua wegdek. Een voortvarer en gedegen aanpak van geconstateerde tekortkomingen op deze onderdelen is zeer urgent.

### Een greep uit de conclusies en aanbevelingen

De wegdekwaliteit in Valkenswaard is zeer onvoldoende. De grote hoeveelheid klinker- en tegelverharding is hiervan de

belangrijkste oorzaak. Voor het verbeteren van het fietsklimaat zijn maatregelen op dit aspect onontbeerlijk. In concreto betekent dit dat het wensig is om een asfalteringsprogramma te starten voor fietsverbindingen. Tevens wijzen de resultaten van het onderzoek erop dat Valkenswaard meer aandacht dient te maken van onderhoud van het wegdek. De kwaliteit van asfalt en klinkerbestrating ligt onder het gemiddelde.

Ook op het aspect 'comfort' (hinder) is duidelijke verbetering gewenst. Vooral de zeer slechte score op 'verkeershinder' telt hierbij zwaar mee. Concreet zijn de aanbevelingen:



# alans Valkenswaard

- de gemeente zou moeten bekijken of op drukke fietsverbindingen niet vaker autoluwe infrastructuur danwel specifieke fietsinfrastructuur moet worden aangelegd;

- verminder de noodzaak om te stoppen (zie ook onder 'directheid'). Daarnaast moet bekeken worden of de voorrang op belangrijke fietsverbindingen consequenter ten gunste van de fietser kan worden geregeld.

De verkeersveiligheid voor fietsers moet voortvarend worden aangepakt d.m.v. het consequent doorvoeren van de principes van Duurzaam Veilig.

Concrete aanbevelingen:

- scheiding van verkeerssoorten wanneer hoge snelheden en grote verkeersintensiteiten onvermijdelijk zijn;

- verlaging van snelheid en intensiteit van het gemotoriseerde verkeer wanneer scheiding onmogelijk of ongewenst is;

- vereenvoudiging van manoeuvres op kruispunten en een goede doorstroming op de belangrijke fietsroutes (fietsers in de voorrang);

- een weginrichting die recht doet aan de omvang van het fietsgebruik. Dat betekent dat op de belangrijke fietsroutes rekening moet worden gehouden met de fietsintensiteit als het gaat om de (fiets)infrastructuur.

De 'directheid' voor fietsers moet verbeteren. Met gericht beleid op vermindering van omrijdfactor als het verminderen van oponthoud is duidelijk winst te boeken.

- Valkenswaard kan winst boeken met een meer op fietsers toegesneden afstelling van de verkeerslichten. Weliswaar is de doorrijdkans bij een verkeerslicht redelijk hoog, maar als een fietser rood licht treft, is de wachttijd meteen erg lang. Regelingen als 'vier richtingen groen' en tweemaal groen per cyclus voor fietsers, alsmede verlengde groen-fases voor fietsers kunnen daarbij dienstig zijn.

De totale concurrentiepositie van de fiets is in Valkenswaard matig. Deze score komt voor rekening van de zeer slechte score op de kosten. (Auto's kunnen onbetaald geparkeerd worden.) Op de reistijdverhouding fiets/auto scoort Valkenswaard goed. Ondanks de goede reistijdverhouding is het fietsgebruik in Valkenswaard matig, ook in vergelijking met andere gemeenten.

Concrete aanbevelingen:

- de gemeente moet overwegen om betaald parkeren in te voeren, bijvoorbeeld bij het centrum. Dit kan een goede stimulans zijn om voor de (korte) binnengemeentelijke verplaatsingen de fiets te pakken in plaats van de auto.

- De gemeente kan het fietsgebruik actiever promoten in zijn openbare uitingen.

De tevredenheid van de fietsers in Valkenswaard houdt niet over. Dit kan een goede reden zijn om het fietsklimaat in Valkenswaard te verbeteren:

- de aanpak van fietsendiefstal wordt als zeer negatief beoordeeld;

- matige tevredenheid over het fietscomfort;

- de gemeente moet zelf actief onderzoek doen naar de (on)tevredenheid van fietsers over het voorzieningenniveau en het gevoerde beleid. De resultaten van een dergelijk onderzoek stellen de gemeente in staat om de voorzieningen beter af te stemmen op de behoeften van de gebruikers, en het ontstaan van nieuwe knelpunten in een vroeg stadium te onderkennen.

**De onderafdeling Valkenswaard is heel tevreden over de manier waarop het landelijk bureau alle gegevens, samen met aanbevelingen en conclusies, in een eindrapport heeft verwerkt. Vervolgens is met het oog op de presentatie van het eindrapport i.s.m. de gemeente een tijdpad opgesteld:**

- 16 mei: presentatie eindrapport in Verkeersplatform Valkenswaard

- tweede helft mei/begin juni: opstellen aanbiedingsbrief bij het rapport

- 11 juni: bespreking eindrapport inclusief aanbiedingsbrief in portefeuille-overleg gemeente

- 19 of 26 juni: voorstel van portefeuille-overleg aan college; bespreking in b&w

- 10 september: bespreking rapport in raadscommissie Verkeer e.d.

- 27 september: bespreking rapport in gemeenteraadsvergadering

De officiële presentatie van het rapport zal op 10 september plaatsvinden, voorafgaand aan de vergadering met de raadscommissie Verkeer. Tot zover nieuws uit Valkenswaard. ■





# TONGELRE DUURZAAM MOBIEL

*Jan Kleyn (met dank aan Pepijn Klaassen – BMF voor zijn uitvoerige input.)*

Op 14 maart 2001 organiseerde de Brabantse Milieufederatie in wijkcentrum 't Oude Raadhuis een workshop over 'duurzame mobiliteit' in het Eindhovense stadsdeel Tongelre. De workshop had als doel met betrokkenen te bekijken, hoe Tongelre eruit zou kunnen zien als we ons op een meer duurzame manier zouden verplaatsen.

De workshop was bedoeld voor de actieve belangenorganisaties: bewonersgroepen, natuur- en milieclubs, organisaties op het gebied van verkeer, ouderen en vrouwen. De kerngroep Eindhoven van de Fietzersbond was vanzelfsprekend ook vertegenwoordigd (Aad Marseille).

De BMF werkt aan een brochure over het thema 'duurzame mobiliteit' waarin de resultaten van de workshop centraal staan. Op deze plaats volsta ik met enkele algemene observaties, vooral van punten die op fietsen betrekking hebben. Niet iedere lezer zal zich willen verdiepen in bijzonderheden met betrekking tot de inrichting van het verkeer in Tongelre. Deze samenvatting probeert echter te laten zien dat het mogelijk is concrete voorstellen te formuleren die het leven en bewegen in stadsdelen kunnen veraangename.

## Waarom Tongelre

Het kleinste stadsdeel van Eindhoven wordt gekenmerkt door een lappendeken van woonwijken tussen twee takken van de Dommel en het Eindhovense Kanaal. De woongebieden zijn in een relatief korte tijd (1910-1985) ontwikkeld rondom de oude dorpslintwegen. Al deze gebieden hebben een ander uitzicht en andere gebruiksmogelijkheden. Het groene Vildaan aan de rand van het centrum vormt een scherp contrast met het steenachtige Lakerloper. Beide wijken liggen binnen de Eindhovense rondweg. Buiten de rondweg in de naoorlogse periode werd gemaakt van 'De akkers'. Eind jaren '60 en begin jaren '70 zijn de buurten rondom 't Hofke en tussen de spoorlijn gebouwd. Vooral Geestenberg, de wijk waar je krakerij de buurtvoorzieningen kunt bereiken, geniet al sindsdien steeds landelijke bekendheid vanwege deze verkeersdige oplossing.

Binnenkort wordt begonnen met de bouw van de Zuid-oost, een wijk met bijna 1000 woningen aan de oostrand van de stad. Tevens zal gestart worden met sloop en nieuwbouw van een deel van Lakerloper om iets langere termijn kunnen andere delen van Lak



De Brabantse Milieufederatie (BMF) komt op voor een schoon milieu, een vitale natuur en een gevarieerd landschap. Zij vertegenwoordigt 130 vrijwilligersgroepen, waaronder de Fietzersbond onderafdeling Eindhoven. De BMF is onderdeel uit van de natuur- en milieubeweging in Nederland, onder meer via een netwerk met de 11 andere provinciale milieufederaties en de Stichting Natuur & Milieu.

De BMF komt met inspirerende beleidsvoorstellen en zoekt samenwerking met de achterban en natuur- en milieorganisaties, met overheden en andere maatschappelijke groeperingen om te komen tot een duurzame samenleving.

In 2000/2001 heeft de BMF, samen met de milieufederaties van de provincies Utrecht en Flevoland, het project 'Duurzame stadswijken en mobiliteit' uitgevoerd. Onderwerp van dit project was het vragen van aandacht voor de relatie tussen ruimtelijke ordening en verkeerskunde, met het oog op verbetering van de leefbaarheid en de kwaliteit in woonwijken. De workshop in Tongelre is onderdeel van dit project.



maar ook van De Doornakkers, in aanmerking komen voor grootschalige vernieuwingen. Alles bij elkaar betekent dit, dat er veel aanleiding is om verbeteringen door te voeren.

Voor Tongelre Zuidoost is een studie 'Verkeersprestatie op Locatie' (VPL) uitgevoerd. Hierin zijn de mogelijkheden van verschillende ontsluitingsstructuren en inrichtingen doorgelicht op hun gevolgen voor het energiegebruik. De conclusies hieruit geven ook aanleiding om na te denken over de aanpassingen die nodig zijn voor de infrastructuur in de omgeving. Uit deze studie blijkt onder meer dat er behoefte is aan een snelle fietsverbinding tussen Tongelre Zuidoost en het centrum. Ook andere delen van Tongelre zouden gebaat zijn bij zo'n route. Het aanleggen van deze fietsverbinding valt echter buiten de planexploitatie.

In Eindhoven is recentelijk een mobiliteitsplan vastgesteld. Het Stadsdeelkantoor heeft het voornemen geuit om een verkeerskaart te maken voor Tongelre, als onderdeel van de uitwerking van dit mobiliteitsplan op stadsdeelniveau.

### Hoe willen we ons verplaatsen?

Verkeersgedrag begint met de keuze voor een bepaald vervoermiddel. Deze keuze wordt meestal al binnenshuis gemaakt, voordat men op pad gaat. Daarbij spelen twee zaken een rol: de beschikbaarheid van het vervoermiddel vanuit de woning, en de bruikbaarheid van het vervoermiddel op de gehele route. De volgende zaken kunnen daarbij worden onderscheiden:

- Locatie en bestemming: zowel afstand als bereikbaarheid en toegankelijkheid van de bestemming.
- Beschikbare tijd voor de verplaatsing.
- Welvaart: beschikbare middelen voor de verplaatsing, zowel fysiek als financieel.
- Gemak waarmee men zich kan verplaatsen, gekoppeld aan het comfort van de verplaatsing.
- Behoeftte aan privacy tijdens de verplaatsing, vaak ook de behoefte aan status.
- De gezondheidssituatie van degene die zich verplaatst kan van invloed zijn op de vervoermiddelkeuze.

Door afnemende frequentie en toenemende kosten is de positie van de bus verslechterd. Ook in het licht van het bovenstaande zou, voor kortere afstanden, voor veel mensen de keus op de fiets kunnen vallen of zelfs op lopen. Echter het toegenomen autoverkeer maakt het zich per fiets of te voet verplaatsen steeds minder aantrekkelijk. Dit zijn ontwikkelingen die lijnrecht tegen verantwoorde mobiliteit in gaan. Daarom zijn tijdens de workshop twee ingrijpende voorstellen nader verkend: autovrije zones, rondom scholen en Haagdijk (deels) autovrij.

### Autovrije zones om scholen

Als een trein door Tongelre rijdt, gaan de spoorbomen dicht. We willen de trein niet mengen met andere verkeerssoorten vanuit het oogpunt van veiligheid. Het vreemde is, dat we diezelfde stap niet zetten t.o.v. schoolkinderen. Met name de jongere kinderen op de basisschool hebben behoefte aan meer bescherming tegen andere verkeersdeelnemers.

Daarom het voorstel om rondom het begin en einde



*Heerlijk, die klinkerwegen, vooral bij nat weer.*



*Ruim baan voor de auto met goed plaveisel. Deze 'autostrook' zou overigens ook uitstekend dienst kunnen doen als een wat breed uitgevallen fietspad.*



# DUURZAAM MOBIEL

## Duurzaamheid

Duurzaam wil zeggen, dat we voldoende ontplooiingsmogelijkheden hebben, zonder die van anderen (waaronder generaties na ons) te beknotten.

Een voorbeeld op het gebied van verkeer: mensen die met de auto naar de binnenstad te gaan en dan vast komen te zitten tussen alle andere mensen die deze keuze hebben gemaakt. Zo hinderen we elkaars ontplooiingsmogelijkheden. De drukte en geluidshinder die veroorzaakt worden door verkeer leggen ook weer een druk op het woongenot van omwonenden. Hun verstoorde nachtrust kan gevolgen hebben voor hun ontplooiingsmogelijkheden.

Tenslotte, als we in enkele decennia tijd de fossiele brandstoffen opstoken voor verplaatsing, welke mogelijkheden zijn er dan voor toekomstige generaties om een vergelijkbaar welzijnsniveau te bereiken?

## Mobiliteit

De mogelijkheid om je te kunnen verplaatsen is een belangrijk recht van mensen. Tenslotte kun je niet alle activiteiten op dezelfde plaats uitvoeren. Onze samenleving is er zelfs op ingericht, want we wonen vaak op een andere plek dan waar we werken, en we hebben speciale plaatsen voor scholen, winkels en andere voorzieningen.

Mobiliteit hoeft op zich geen probleem te zijn, als hij maar op duurzame wijze tot stand komt.

## Duurzame mobiliteit

- Goede toegankelijkheid van maatschappelijk belangrijke objecten en gebieden: scholen, winkels, recreatie, etc.
- Verkeer met zo min mogelijk overlast voor de omgeving: geluid, veiligheid, visueel.
- Verkeer met veel minder gebruik van fossiele brandstoffen.
- Bieden van goede gebruiksmogelijkheden voor overlast-arme en energiezuinige vormen van verplaatsing: te voet, per fiets, per openbaar vervoer (in die volgorde)

van de schooltijd de straten rondom scholen rigoureus af te sluiten voor (gemotoriseerd) verkeer. Je kunt zelfs denken aan het gebruik van slagbomen, zodat schoolkinderen veel veiliger rondom de school kunnen verkeren.

## Haagdijk autovrij

De Tongelresestraat ter hoogte van het winkelcentrum Haagdijk is afgelopen jaar opnieuw ingericht. De situatie is echter weinig verbeterd. Foutparkeerders blokkeren fietsstroken, druk autoverkeer maakt oversteken erg moeilijk en er is weinig ruimte voor voetgangers vanwege verkeerd geplaatste fietsenrekken en reclameborden. Het verblijfsklimaat in dit winkelhart voor 15.000 inwoners is beneden peil.

De 'vlek' Haagdijk komt in een latere fase van de herstructurering nog aan bod. Er kan dan gedacht worden aan een andere verkeersontsluiting van het gebied, waardoor de winkelstraat zelf (deels) autovrij of meer auto-arm gemaakt kan worden. Het autoverkeer van bezoekers en leveranciers kan aan de achterzijde van de winkels gesitueerd worden, waardoor de straat zelf minder voor autoverkeer gebruikt hoeft te worden.

## Nieuwe mogelijkheden

- Diverse 30 km/u zones zijn in het kader van Duurzaam Veilig in aanbouw, ook op straten die nu nog voor autoverkeer zijn ingericht (Urkhovenseweg, 't Hofke)
- Vanuit het rijk wordt gestreefd naar ongelijkvloerse kruisingen voor spoorlijnen. Je kunt dan kiezen voor fietstunnels in plaats van overgangen voor alle verkeerssoorten, waardoor sluipverkeer minder mogelijkheden heeft.
- In de plannen voor Tongelre Zuidoost wordt voorgesteld de bestaande tunnel Doolstraat alleen voor fietsverkeer te bestemmen.
- De groene long in de wijken Geestenberg en Muschberg maakt sluipen door deze wijken lastig tot onmogelijk.

## Knippen en segmenteren

Tijdens de workshop is bekeken welke mogelijkheden zich voordoen om de omstandigheden voor doorgaand autoverkeer te verslechteren, zonder dat de toegankelijkheid van de wijken zelf teveel wordt aangetast. De bestaande doorsnijdingen in Tongelre, met name de spoorlijnen, zijn hierbij als aanleiding gebruikt. Door een combinatie van fietstunnels en tunnels voor alle verkeer wordt Tongelre voor het autoverkeer sterk gesegmenteerd.

Iedere wijk heeft minimaal twee toegangen, waardoor de bereikbaarheid is gegarandeerd. Daarnaast is in elke wijk een eigen voorzieningencentrum (winkels en scholen) aanwezig, zodat men voor dagelijkse voorzieningen niet de wijk uit hoeft. Winkelcentrum Haagdijk is vanuit alle wijken goed bereikbaar gehouden. Voor het fietsverkeer en de bussen blijven kortsluitingen tussen de wijken aanwezig.

## Kindlint

Binnen de wijken moeten de voorzieningen beter bereikbaar worden gemaakt voor fietsers en voetgangers. De voorzieningen moeten daarbij geconcentreerd worden bij routes die geschikt en interessant zijn voor dit langzaam verkeer. Naast winkels en scholen moet hierbij ook



gedacht worden aan speelplekken, bushaltes, kinderopvang en dergelijke. Deze benadering, ook wel aangeduid als kindlint, functioneert momenteel al in Geestenberg en Muschberg.

### Fietsklimaat

In zijn algemeenheid is het fietsklimaat in Tongelre slecht te noemen:

- Er zijn nauwelijks tot geen vrijliggende fietspaden.
- Autoverkeer gaat met hoge snelheden over routes door wijken.
- Slechte doorstroming voor fietsers, veroorzaakt door slechte afstelling van verkeerslichten; slechte voorrangssituatie op kruisingen en krap bemeten bochten en oversteken.
- Slecht onderhoud van bestrating (veelal oude klinkerstraten), soms met een enkel laagje asfalt dat na iedere winter vele gaten vertoont.
- Fietsers zijn door het ontbreken van vrijliggende paden en onveiligheid op de hoofdroutes vaak aangewezen op woonstraten door de wijk. Deze liggen vol met drempels, die hinderlijker zijn voor fietsers dan voor de auto's waarvoor ze bedoeld zijn.
- Straten staan vol geparkeerde (vracht)auto's, soms is er zelfs sprake van bedrijfsopslag op straat (Ruysdaelbaan).

### Gunstige voorwaarden

De omstandigheden voor goede fietsvoorzieningen zijn wel degelijk aanwezig:

- Veel voorzieningen bevinden zich binnen het stadsdeel, dus op fietsafstand.
- Kleine afstand tot stadscentrum en aanwezigheid van groen voor recreatie.
- Recreatieve route door Urkhoven.
- Tongelre Zuidoost zorgt voor minimaal duizend nieuwe fietsers.
- De vraag naar een vrijliggende fietsverbinding richting centrum wordt door de VPL-studie verder onderbouwd.
- Initiatieven om een 'fiets snelweg' tussen Eindhoven en Helmond te realiseren (VLITS).

### Hoogwaardige fietsroute

Tijdens de workshop werd ook het idee van een hoogwaardige fietsroute uitgewerkt, die door het merendeel van de bewoners te gebruiken moet zijn. De bouw van Tongelre Zuidoost wordt gezien als aanleiding. De fietsweg moet dus zeker dit gebied ontsluiten. Tevens heeft Tongelre Zuidoost een functie voor doorgaand fietsverkeer voor verbindingen naar Geldrop (Noord) en Mierlo, maar ook voor recreatief verkeer de stad uit.

Een andere aanleiding vormt de fietssnelweg tussen Helmond en Eindhoven. Onduidelijk is nog wat het precieze tracé zal zijn, maar zeker is dat die door Tongelre zal gaan. In de workshop is aangenomen dat deze

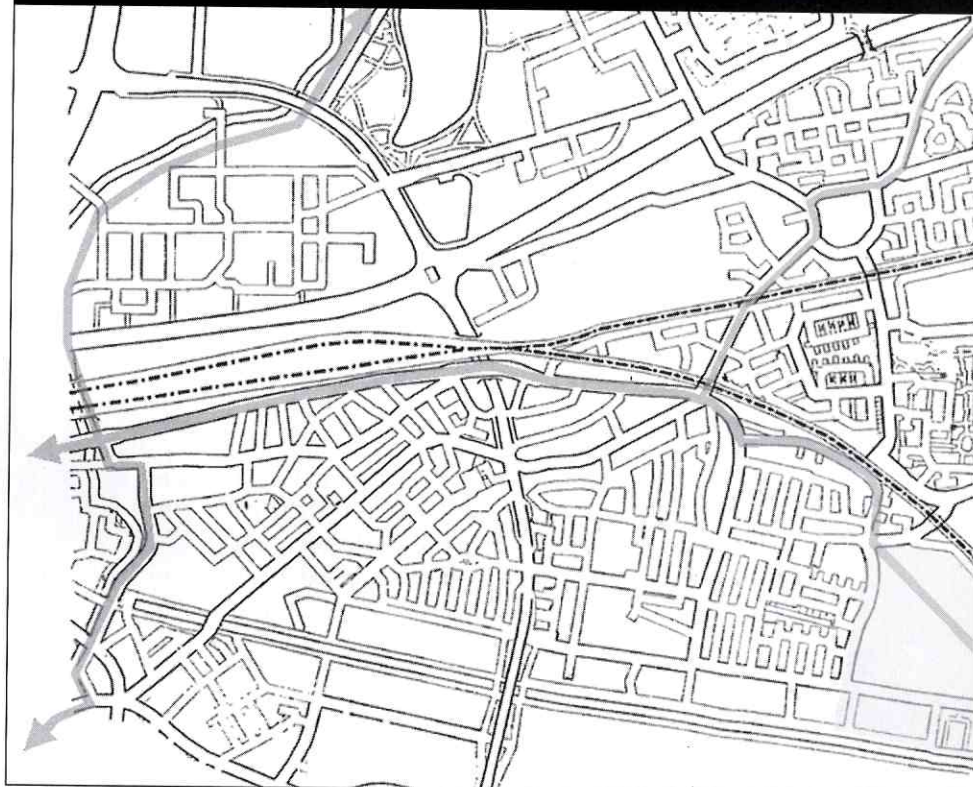
route ter hoogte van de Eisenhowerlaan Eindhoven zal binnen komen. Mocht een tracé parallel aan het spoor of Eindhovensch Kanaal worden gerealiseerd, dan is aantakking aan deze route natuurlijk ook mogelijk.

### Fietsstraat

In de workshop is gekozen voor de vrijliggende fietsroute via Hefveld, Kalverstraat en Fuutlaan, aangevuld met een grote aftakking via de Tongelresestraat en 't Hofke naar de Eisenhowerlaan, waar aansluiting op de fietssnelweg mogelijk is. Het tracé Kalverstraat - Fuutlaan is gekozen omdat daar van een bestaande ongelijkvloerse kruising van de Rondweg gebruik kan worden gemaakt. Er is gedetailleerd en creatief gekeken hoe dit gerealiseerd kan worden. Een deel van de route (Hefveld) zou een Fietsstraat kunnen worden: een brede geasfalteerde fietsweg met aan weerszijden stroken klinkers voor autoverkeer. Deze oplossing is o.a. te bewonderen in Grubbenvorst en Houten, een bijzondere gewaarwording!

Een en ander overziende kun je zeggen: "voer genoeg voor plannersmakers". Laten we hopen dat de gefundeerde aanpak van de BMF ook bestuurders, hier en elders, zal aanzetten tot duurzaam mobiel denken! ■

*Het voorgestelde tracé van de hoogwaardige fietsroute die Tongelre met het centrum moet gaan verbinden.*





## Randweg Heeze

**In verband met MKZ-crisis werd de voorlichtingsbijeenkomst over de randweg afgelast. De gemeente heeft inmiddels een tracé in twee fasen bepaald.**

De eerste fase betreft het doortrekken vanaf de Oudenmolen tot aan de Leenderweg; de tweede fase gaat verder onder het spoor en de Aa door naar de Somerenseweg. Fase 1 kost zo'n 7 miljoen, bevat een eenzijdig, drie meter breed tweerichtingsfietspad, grotendeels langs de hoogspanningsmasten. Fase 2 kost zo'n 30 miljoen, bevat een dure en lange tunnel maar voorziet niet in een fietspad.

De hele bedoeling van de randweg is om het centrum, met name de Kapelstraat, rustiger en veiliger te maken. Dit doel wordt bij lange na niet bereikt. Als alleen fase 1 wordt uitgevoerd gaat de Kapelstraat in verkeersdrukke omlaag van 11.500 naar 6.600 motorvoertuigen per dag, nog steeds teveel om hier een gezellig winkelgebied van te maken. Ook bij uitvoering van fase 2 blijft de Kapelstraat ongeveer zo druk, omdat men aanneemt dat automobilisten de kortste of snelste weg nemen. Zelfs als de Kapelstraat een 30km/u gebied wordt, zullen veel mensen die route blijven nemen en niet de randweg. Fase 2 leidt eigenlijk alleen tot lokale verbetering op Ginderover, Nieuwendijk en Oude Stationsstraat.

Wij vinden dan ook dat er extra flankerend beleid nodig is om het gebruik van de randweg te stimuleren. Andere gemeentes hebben die keuze ook durven maken.

Verder maken wij ons zorgen over de ontstane drukte op de Muggenberg. Nabij de rotonde neemt de drukte toe van 4500 naar 8700 motorvoertuigen; hier zijn twee oversteekplaatsen zonder middenberm. Het fietspad langs de Muggenberg zou volledig tot aan de rotonde tweerichtingsverkeer moeten worden, en voorrang op deze rotonde komt natuurlijk weer ter sprake!

Tenslotte vragen wij ons af hoeveel mensen gebruik gaan maken van het fietspad langs het tracé van fase 1. Eigenlijk is het voor bijna niemand de kortste route. Wij denken dat dit fietspad achterwege kan blijven, en zien veel liever dat er elders keuzes voor de fiets gemaakt worden: leg op de nu onverharde Buldersweg een geasfalteerd fietspad aan, geef de fietser in de Schoolstraat en Emmerikstraat meer ruimte, en maak later een ontsluitend fietspad door de nieuw aan te leggen wijk De Bulders. Graag horen we ook uw mening hierover!

## Nieuwendijk Heeze

De gemeente heeft een informatiebijeenkomst over de Nieuwendijk gehouden. Op deze weg (met volgeparkeerde suggestiestroken) blijken verras-

send veel fietsers te rijden: 1500 per etmaal. De fietser krijgt in de nieuwe plannen daarom meer ruimte: een fietspad, danwel aanliggende fietsstrook, van 1m90 breed. Er wordt nog gekeken of asfalt mogelijk is. Wij vinden natuurlijk van wel en de deskundigen van de CROW zijn het met ons eens.

**Arnold Nie**

## Meer fietsen is mooier

De overheid is bezig met MKZ-bestrijding. Dat heeft nogal wat consequenties. Over de meeste daarvan mag ik op deze plaats echter niet te veel zeggen. Want nog niet zo lang geleden heeft de Fietzersbond gediscussieerd over haar missie. Het ging om de vraag of we de belangen van fietsers verdedigen, of ook andere standpunten innemen (zoals tegen het autogebruik). Men heeft besloten zich te concentreren op het eerste: veiligheid en comfort van de fietser. Vaak gaat die keuze ten koste van de ruimte voor de auto, maar dat is meer een gevolg dan een wens.

De Fietzersbond heeft ethiek niet meer in haar programma staan. Het zinloos doden van dieren kan ik hier dus niet bespreken. De Fietzersbond heeft milieu niet meer in haar vocabulaire. Het vernietigen van slachtvee is direct te vertalen in milieuschade, maar ik moet mijn mond houden. De Fietzersbond heeft maatschappelijk belang nu niet meer genoemd. De emotionele schade voor boere familie en omstanders mag ik dus niet noemen. Nee, de Fietzersbond concentreert zich op de fietser en daartoe zal ik mij hier beperken.

Voor fietsers betekent MKZ: Meer Kilometers Zeker. Natuurgebieden zijn afgesloten, en juist daarin liggen fietspaden die voor veel mensen doorgaan routes naar school of werk betekenen. Al bij de eerste signalen werden de fietsroutes door natuurgebieden met natuurlijke beschaving afgesloten; in de praktijk waren alle wildroosters gesloten. Eind maart werden alle natuurgebieden afgesloten. Alleen de echt doorgaande (geasfalteerde) fietsroutes bleven open, voor zover ik dat heb kunnen waarnemen, met hier en daar een enkele uitzondering. Merkwaardigerwijze worden routes langs boerderijen dan niet afgesloten, en fietsroutes vlak langs spoorlijnen en snelwegen wel. Terwijl ik dit schrijf, zijn alle gebieden weer vrijgegeven, met uitzondering van de Belgische grens. En natuurlijk Waalre, dat graag een paar weken achterloopt. Of voorloopt, als je pessimistisch bent. Meer kilometers dus: fietsen is mooi, meer fietsen is mooier.



# Voorrang fietsers van rechts in Nuenen

Jos Blatter

Legenda  
 Network  
 — Primaire netwerk  
 — Secundaire netwerk

De gemeente Nuenen wilde voorafgaand aan de invoeringsdatum van de maatregel 'Vorrang fietsers van rechts' de verkeersaders in de voorrang te zetten en verder maatregelen nemen op mogelijke gevarenpunten die ten gevolge van de nieuwe verkeersregel kunnen ontstaan. Daarom heeft de gemeente het adviesbureau DHV uit Helmond gevraagd de kruispunten in Nuenen te inventariseren en voor deze kruispunten de consequenties met betrekking tot de nieuwe verkeersregel te bepalen.

## Uitgangspunten

Bij de inventarisatie van de kruispunten is rekening gehouden met het programma Duurzaam Veilig en met het Fietsplan (besproken in Ventiel 101) dat voor de gemeente is opgesteld:

- Gebiedsontsluitingswegen zijn op dit moment al ingericht als voorrangsweg. De kruispunten op deze wegen zijn derhalve buiten de inventarisatie gehouden.
- Erftoegangswegen zijn een onderdeel van een verblijfsgebied, dat al is dan wel wordt ingericht als 30 km- gebied binnen de bebouwde kom (type B) of 60 km-gebied buiten de bebouwde kom. Geen van de huidige en toekomstige erftoegangswegen wordt als belangrijke verkeersader beschouwd, waardoor in principe alle kruispunten in een verblijfsgebied gelijkwaardig zijn, echter met uitzondering van uitritten.
- Afzonderlijke, dus gescheiden liggende fietspaden, die onderdeel uitmaken van een primair of secundair fietsnetwerk hebben voorrang op kruisende erftoegangswegen type B. Als het fietsnetwerk gebruik maakt van erftoegangswegen waar ook gemotoriseerd verkeer gebruik van maakt, zijn de kruisingen gelijkwaardig.
- Bij erftoegangswegen die ook bestemd zijn voor gemotoriseerd verkeer, mogen overeenkomstig het fietsplan fiets(suggestie)stroken worden toegepast (bijv. in de wijk Refeling). Deze fietsstroken moeten bij gelijkwaardige kruisingen worden onderbroken, om niet de indruk te wekken dat de betreffende kruising een voorrangskruising is. Bij een doorlopende fietsstrook zou deze indruk wel gewekt kunnen worden!

- Op alle plaatsen waar fietsers een busbaan kruisen worden de fietsers uit de voorrang gehouden.
- Bij kruisende, vrijliggende fietspaden heeft het primaire fietspad voorrang op de secundaire route. Bij gelijkwaardige fietspaden is de kruising een gelijkwaardige kruising, waar blokmarkering moet worden toegepast.

## Beoordeling

Bij overleg met de gemeente en bij inventarisatie 'in het veld' zijn de kruispunten o.a. beoordeeld op zichtbaarheid van en uitzicht op het kruispunt, de snelheden en de intensiteit op het kruispunt, aard en aantal van ongevallen en eventuele klachten vanuit de bevolking.

## Te nemen maatregelen

Men gebruikt bord Jo8 en de blokmarkering, dit is een markering met een attentieverhogende werking. Deze blokmarkering vormt echter een tijdelijke maatregel, die wordt aangebracht bij gelijkwaardige kruispunten waar later een plateau wordt aangebracht.

Waar het bij ongelijkwaardige kruisingen wenselijk is om in de toekomst een plateau aan te leggen wordt voorlopig een druppelvormige wegmarkering aangebracht.

## Vorrang regelen

Bij een uitrit dient de voorrang te worden aangegeven door haaiantanden en het bord Bo6. Bij de inventarisatie bleken er geen belangrijke verkeersaders door verblijfsgebieden te lopen waar een eventuele voorrang tijdelijk moest worden geregeld. Te treffen voorrangsregelingen hebben voornamelijk betrekking op bepaalde fietsroutes.

## Uitritten

In Nuenen komt een grote variatie aan uitritten voor. Een goed vormgegeven uitrit moet als deel van een voorrangskruising worden gezien. ■



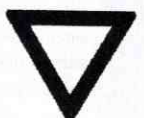
Jo8



blokm  
kering



wegm.  
kering



Bo6



# Servicepagina • Servicepagin

## 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 Galerie  
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 06.00 - 00.30  
za 07.00 - 00.30  
zo 08.00 - 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 Mi  
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

### Smetsers 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](http://www.fietsersbond.nl)  
[www.startpagina.fiets](http://www.startpagina.fiets)  
[www.anwb.nl.fietsweer](http://www.anwb.nl.fietsweer)

## Service telefoon

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



# Servicepagina • Servicepagina

## Schademeldingen fietspaden

### Asten

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

### Bergelijk

Bergelijk, 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, Vlieden  
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. Arkesteijn

### 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 Spoorwegen 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 Astén

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

### Heezer Fietsweekend

Afstanden: 25, 10, 60 km  
W. Camp  
Tiroos 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 - vacature

#### Secretaris

Paul Compen,  
Anna Paulownalaan 24,  
5583 BE Waalre,  
040 2216087  
paulcompen@planet.nl

#### Penningmeester

Franka Goris  
Montgomerylaan 308  
5623 LC Eindhoven  
040 2447934  
Postgiro 755719

## 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  
Dienke van der Burgt  
Paul van den Heuvel

### Vormgeving Ventiel 103

Henk Jan Drenthen

### Fotografie

Myriam en Roel Daru  
Dienke van der Burgt

### Drukwerk

Drukkerij 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

Johan Ero  
Kempenlaan 7, 5691 LS,  
0499 471153

### 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

### 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 VI  
0497 514627

### Bladel

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

Kosten van een advertentie:

|        | per nummer | per jaar |
|--------|------------|----------|
| A4     | f 200,-    | f 750,-  |
| A5     | f 120,-    | f 400,-  |
| A6     | f 75,-     | f 250,-  |
| 1/2 A6 | f 40,-     | f 150,-  |

Advertenties van leden 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 '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](http://www.spidernet.nl/~de_liggende_hollander)**

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

**Gevraagd: Bevestigingsmateriaal voor een Maxi-Cosi op de fietsbagagedrager.** Emilie Swinkels-de Rijk, Orionstraat 22, Eindhoven, tel.: 040-2412657. E-mail: [emilie@swinkelsgroep.nl](mailto:emilie@swinkelsgroep.nl)

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

## Kopij en illustraties

Het volgende nummer van het Ventiel verschijnt in september 2001. Kopij s.v.p. vóór 1 augustus 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](mailto:jankleyn@iae.nl)



# Ventiel 103

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

