

etiket

**Verkeerslichtenonderzoek:
gemeenten nu aan zet**

**Schoolstallingen:
het blijft tobben**



**Fietsstraten:
verwarring alom**

**Lessen uit het Eindhovense
stallingsdebacle**

Fietsersbond Ventiel 150

Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant • juni 2013



Dé biologische supermarkt van Eindhoven

Bewust lekker eten is een betaalbare keuze geworden dankzij EkoPlaza, de biologische supermarkt. Proef de pure smaak van voeding die op een natuurlijke manier is geproduceerd. Geniet van de wetenschap dat u uw lichaam voedt met de beste producten, zonder daarmee het milieu onnodig te belasten. En, door de transparante samenwerking met boeren en telers, kan EkoPlaza haar prijzen als biologische supermarkt betaalbaar houden. Zoals het natuurlijk hoort; het beste voor iedereen.

Voor aanbiedingen, openingstijden en de lekkerste recepten, kijk op www.ekoplaza.nl.

Graag tot ziens bij EkoPlaza Eindhoven.

EkoPlaza Kruisstraat
Kruisstraat 128a
5612 CM Eindhoven

Openingstijden:
ma t/m vr: 09.00 tot 19.00 uur
zat: 09.00 tot 17.00 uur

EkoPlaza Geldropseweg
Geldropseweg 54
5611 SJ Eindhoven

Openingstijden:
ma t/m vr: 09.00 tot 19.00 uur
zat: 09.00 tot 17.00 uur

De vijf keuzes van EkoPlaza

EkoPlaza kiest voor betaalbaar biologisch
EkoPlaza kiest bewust voor lekker eten
EkoPlaza kiest voor persoonlijk en dichtbij
EkoPlaza kiest voor verrassend en gevarieerd in bio
EkoPlaza kiest voor samen



Volg ons op:  

www.ekoplaza.nl

DE MOBIELE FIETSENMAKER BEWAARKAART



VOOR REPARATIE EN ONDERHOUD VAN:



OP AFSpraak BIJ U AAN HUIS OF OP HET WERK.
U HOEFT GEEN LID TE ZIJN.
OOK OMBouw VAN UW GEWONE FIETS
NAAR EEN ELEKTRISCHE FIETS.

De Mobiele Fietsenmaker
Servicelijn 088 112 112 3
Telefoon 06-2184 8165



Wolfshoek 3 • 5511KH Knegsel • Telefoon 06 - 2184 8165
bertvaneeten@fietsned.nl • www.fietsned.nl

Samenwerken aan mooie fietsregio

Voor u ligt de 150^e uitgave van Ventiel, een bijzonder feestelijke uitgave. Ik feliciteer de redactie van harte met deze prestatie. Ventiel is een mooi kwartaalblad over fietsen in Zuidoost-Brabant. En wat fietsen we in deze regio veel. Ikzelf heb bijvoorbeeld tijdens mijn middelbare schooltijd veel gefietst. Elke dag van Beek en Donk naar Helmond, weer of geen weer. Ik heb er goede herinneringen aan, want het was altijd gezellig om samen met mijn dorpsgenoten naar school te fietsen. En bovendien ook erg gezond!

Vanwege mijn functie als burgemeester van Helmond ben ik nu vaak genooddaakt om met de auto naar mijn werk te gaan. Ik fiets nu dus voornamelijk recreatief. Lekker in het weekend fietsen, bijvoorbeeld in de omgeving van de Oirschotse bossen. Genieten van de rust en de natuur en dan eindigen op een leuk terras.

We hebben in Zuidoost-Brabant prachtige recreatieve toeristische fietsroutes. Bij ons in Helmond heb je bijvoorbeeld Rondje Helmond, een route die je voert langs alle prachtige plekken in en om onze stad. En het fietsroute-netwerk De Peel biedt veel mogelijkheden voor schitterende fietstochten in deze regio. Zo kan iedere fietser optimaal genieten van het mooie Zuidoost-Brabant.

Dat is het mooie van fietsen, het kan als woon-werkverkeer of op weg naar school, om te gaan winkelen maar ook fietsen als sport en recreatie. Fietsen is goed voor ons, het is gezond en het is milieuvriendelijk. In Ventiel komen al deze motieven bij elkaar. De Fietzersbond Zuidoost-Brabant streeft naar het 'fietsveilig' en

'fietsvriendelijk' maken van het verkeer in onze regio. Fietsen moet veilig zijn en het verkeer moet zo ingericht zijn dat het fietsen aanmoedigt: van de aanleg en het onderhoud van fietspaden tot en met de afstelling van verkeerslichten.



De Fietzersbond afdeling Zuidoost-Brabant behartigt actief de belangen van fietsers op regionaal niveau. Ook het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven werkt op regionaal niveau. Het samenwerken met veel verschillende partners en het laveren tussen de verschillende belangen is ons ook niet vreemd. En daarin

kunnen we elkaar goed vinden. Samen werken we aan een mooie fietsregio, met goede fietspaden, fietsoversteken en fietsstallingen. Zowel de Fietzersbond als het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven willen zoveel mogelijk mensen stimuleren om vaker de fiets pakken.

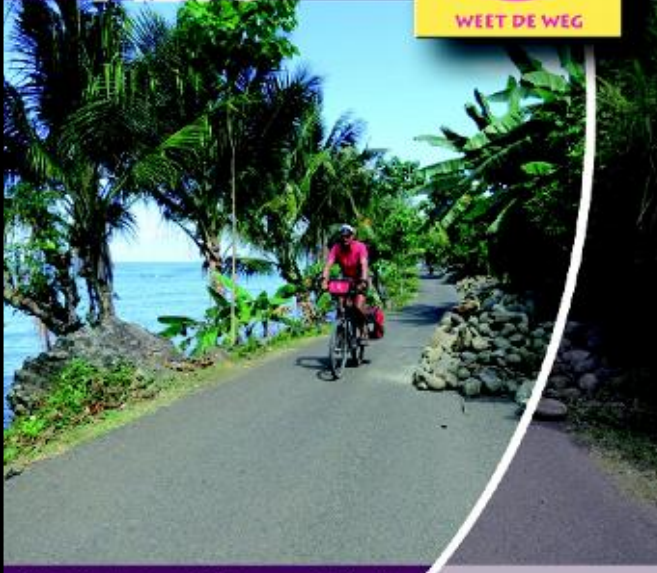
En dat heeft geleid tot veel mooie projecten, denk aan de fietsroute langs duurzame architectuur in Eindhoven. Of het plaatsen van het fietsreparatiehulpmiddel de FIXIT op acht fietslocaties in onze regio. En het verkeerslichtenonderzoek door de Fietzersbond. En natuurlijk het gezamenlijk opzetten van een netwerk aan fietspaden door de regio.

Hopelijk kunnen we nog lang samenwerken aan een mooie fietsregio.

Ik wens u veel fietsplezier.

**Elly Blanksma, burgemeester van Helmond
en portefeuillehouder mobiliteit
Samenwerkingsverband Regio Eindhoven**

Individuele
fietsvakanties
in **Azië**



ASIAN WAY OF LIFE
WEET DE WEG

Bezoek onze website www.awol.nl
info@awol.nl
Tel: 033-4331081

TRIAFIETSEN

Service bestaat!
U vindt het
HIER



Verkoop, onderhoud en
reparatie van nieuwe
en gebruikte fietsen

Papenhoef 21, Lieshout www.triafietsen.nl

Goldline
GIANT
FONDRIEST
Gazelle
BOVAG

*juist omdat het er zo gewoon is,
is deze plek zo markant...*



HERBERG SINDS 1987
DE MORGENSTOND

St. Barbarastraat 35, Griendtsveen www.herbergdemorgenstond.nl
tel. 0493 - 529 251 www.happenentrappen.nl
Nabij knooppunt 26, richting 27

**EUGÈNE PITERS
WIJNEN**

**NEDERLANDSE OVERWINNING
OP DE MONT VENTOUX!!!**

De Mont Ventoux ... een indrukwekkende kolos die, gelegen in de Rhône-vallei, zo maar uit het niets tot een imposante hoogte oprijst. Zeker in de welerwereld een beroemde berg waar gevestigde reputaties sneuvelden, maar waar ook nieuwe sterren aan het firmament zijn verschenen. Veel heroïsche gevechten zijn hier gestreden. De mens tegen zichzelf en tegen de elementen, puur, eerlijk en keihard!

De Mont Ventoux ... ook het toneel van een andere strijd, die van **Daan en Elvira van Dijkman, sinds 1998 eigenaar van het Domaine de Marotte**. De passie en het enthousiasme waarmee deze twee Nederlanders op de zuidhellingen van deze berg aan het werk zijn, werkt zéér aanstekelijk!

NIEUWSGIERIG?

Bel ons (040-2438377) en wij sturen u geheel vrijblijvend uitgebreide documentatie en een aantrekkelijk aanbod.

Vesidijk 2c • 5611 GC Eindhoven
Telefoon 040 2438377 • Fax 040 2438377

**culinaire pleisterplaats bij een
heerlijke fiets- of wandeltocht**

De Hoijsse Hoeve in Someren is een culinaire pleisterplaats bij een heerlijke fiets- of wandeltocht door bos en hei in Brabant.

De Hoijsse Hoeve heeft interessante fiets- en wandelarrangementen inclusief fiets- en wandelkaarten.

De Hoijsse Hoeve is aangesloten bij de culinaire fietsarrangementen van 'Happen en Trappen'.



De Hoijsse Hoeve
Restaurant & Pannenkoekenhuis

Hoijssestraat 20 | Someren | 0492 331475
www.hoijssehoeve.nl

Openingsstijden:
din t/m zon. vanaf 12.00 uur
(keuken 12.00 - 21.00 uur)
Maandag gesloten



INHOUD

- | | | | |
|-----------|--|-----------|--|
| 6 | Kort door de bocht
<i>Wim Boselie</i> | 22 | Heeze-Leende: Met slag en stoot
<i>Arnold Niessen</i> |
| 7 | Bestuursperikelen
<i>Annemie Driessen</i> | 24 | Hoe Lock'n'Go no-go werd en Velomove moest bewegen
<i>Francien Dechesne</i> |
| 8 | Wim Raaijmakers over 38 jaar Fietzersbond
<i>Maria van Rooijen</i> | 26 | Veldhoven: Tevreden met gemeentelijk fietsbeleid
<i>Jan Scholten</i> |
| 11 | Verkeerslichtenonderzoek: De bal ligt nu bij gemeenten
<i>Gerard van den Broek</i> | 27 | Uit het dagboek van een slapend lid
<i>Paul Beekman</i> |
| 14 | Inventarisatie fietsstraten: Gebrek aan regels schept verwarring
<i>Marten Sikkens, Annemie Driessen</i> | 28 | Vervolgonderzoek: Fiets en school - het blijft tobben
<i>Wim Boselie</i> |
| 18 | Eindhoven: Wint de aanhouder?
<i>Peter Plantinga</i> | 30 | 'Mensen willen best betalen voor automatische fietsklemmen'
<i>Maria van Rooijen</i> |
| 19 | Best: Trots op het station
<i>Hetty Otten</i> | 33 | Organisatie van de regio |
| 19 | Geldrop-Mierlo: Van voorrang op rotondes tot gratis stallen
<i>Rob van Stratum</i> | 34 | Servicepagina |
| 20 | Helmond fietst (meer)!
<i>Paul Kloet</i> | 36 | Colofon |

Verbijsterende opstelling overheden

Op 5 april werd in een artikel in het Eindhovens Dagblad aandacht besteed aan de Brugstraat in Mierlo.



Daar past best nog een fietser tussen

Deze straat werd vorig jaar heringericht, maar het is er voor de fietser niet veel beter op geworden. Er is een 30 km-zone ingesteld, er zijn wegversmallingen en een kronkel aangebracht en de fietsers moeten het doen met smalle fiets-suggestiestrookjes. Gelukkig mogen bussen en vrachtauto's er niet meer komen.

Vlak na de opening van de vernieuwde Brugstraat maakten de meeste automobilisten nog gebruik van een alternatieve route via de Industrieweg en de Geldropseweg, maar dat gaat nu niet meer omdat de Industrieweg zelf nu op de schop gaat.

De automobilisten rijden nu gewoon op de fietsstroken: in de kronkel geldt het recht van de sterkste. In deze verkeersjungle wordt dan ook nog eens veel te hard gereden. In de 30 km-zone is de gemiddelde snelheid nu 38 km per uur!

Dit wetteloze gedrag wordt door wethouder Van Hirtum ook nog eens schappelijk genoemd! Het is maar wat je schappelijk noemt, 25 procent te hard, gemiddeld!

Om het nog erger te maken zullen ook de vrachtauto's terugkeren in de Brugstraat, want het absolute verbod op vrachtauto's komt binnenkort te vervallen, het vrachtautoverbodsbord krijgt een onder-

bordje: 'm.u.v. bestemmingsverkeer'. Dat is dus de facto een openstelling, want zo'n uitzondering is niet te handhaven.

Dankzij de knieval van de politiek wordt de schoolgaande fietsjeugd van Mierlo straks blootgesteld aan het genadeloze geweld van zwaar vrachtverkeer. De politie gaat ook niet handhaven, want ook voor de sterke arm is de overschrijding niet erg genoeg.

Onze enige hoop is gevestigd op de bewoners van de

Brugstraat, die ook balen van al dat geweld in hun straat. We zullen de naderende gemeenteraadsverkiezingen aangrijpen om de verantwoordelijke politici in het zonnetje te zetten en we houden de zaak nauwlettend in de gaten.

Rob van Stratum

Dan ga je toch gewoon óp het fietspad staan!

De gemeente Eersel heeft in 2012 de voormalige Provincialeweg ten noorden van het dorp helemaal op de schop genomen. Daarbij is het



En toch mag je hier parkeren

gedeelte tussen de Postelseweg en de Bospoort komen te vervallen, inclusief de ventweg die er lag tussen Hint en Bospoort.

In plaats daarvan zijn er nu een breed tweerichtingenfietspad en een parkeerplaats aangelegd op de plaats van de vroegere hoofdweg. Vanwege twee bestaande in- en uitritten is het fietspad gedeeltelijk een gewone weg, maar wel een smalle. Een bord dat parkeren verbiedt zou hier niet misstaan. Kom op gemeente Eersel, doe er wat aan.

Komt het nog ooit goed?

In Eindhoven wordt in het stadsdeel Stratum al heel lang gewerkt aan een flinke stadsvernieuwing. Wie de Leostraat wel eens passeert (dat is een stukje Ring



Rechtdoor is het asphalt ook goed genoeg voor fietsers

tussen de Aalsterweg en de Leenderweg) heeft ongetwijfeld de afgelopen jaren aan de zuidkant de nieuwbouw zien groeien, nadat de wijk eerst volledig plat was gegaan. Omdat er dicht tegen de Ring aan werd en wordt gebouwd, is de ventweg halverwege op slot,

ook voor fietsers. Waarom? Er wordt helemaal niet gebouwd, er ligt keurig asphalt, maar een omweg moet gemaakt worden.

150 Ventielen

Het Ventiel

Ieder kwartaal valt het Ventiel op de deurmat met nieuws over het fietsgebeuren uit de regio en telkens ben ik weer nieuwsgierig wat er in staat en wat de medefietsers in alle gemeentes van de regio ervaren hebben. Ik lees nu ongeveer twintig jaar intensief het Ventiel en ik vind dat het blad er iedere keer goed uitziet: de bladindeling is rustig, het leest vlot en de (broodnodige) advertenties sluiten aan bij mijn interesses. Het Ventiel stimuleerde mij om mee te doen met de fietsreparatiecursus.

Het blad is niet alleen kwalitatief maar ook qua opmaak gegroeid. Tot en met nummer 99 werd het Ventiel op A5 formaat gedrukt, nu op A4. De overstap is vooral gemaakt omdat hij meer mogelijkheden in de opmaak geeft: foto's komen beter over.

De kracht van het Ventiel is ook dat veel onderafdelingen en contactpersonen over het lokale fietsgebeuren vertellen. Daardoor is het blad een bindend element in de regio. Hun verhalen zijn leerzaam voor alle leden in onze regio.

Om te zorgen dat het Ventiel bij u in de bus komt is er een heel distributieapparaat actief. Van de drukker gaan de bladen naar Ans en Wim Verhagen. Zij zorgen voor de etiketten en maken er grote pakketten van, die afgehaald worden. Deze afhalers maken er kleinere pakketten van en geven die af bij de uiteindelijke bezorgers. Deze mensen ziet u (misschien) het Ventiel bij u in de brievenbus stoppen. In totaal zijn er ongeveer 120 mensen die 1460 'Ventielen' bezorgen. Als bestuur zijn we al die bezorgers heel dankbaar.

Geprofessionaliseerd

Met Maria van Rooijen als eindredacteur is het Ventiel nog meer geprofessionaliseerd. Samen met Fred Heutink, Jim Bullock en Willemien Snieders vormde ze de redactie. We hebben als bestuur in de Ventielkeuken mogen kijken bij het maken van het jubileumnummer en zijn onder de indruk geraakt van de energie en de tijd die het maken van een Ventiel kost. Het viel ons bijvoorbeeld op hoeveel tijd de eindredactievergadering kost. In mijn agenda

had ik één uur gereserveerd, dit voorstel werd meewarig aangehoord en ik heb nu drie uren in mijn agenda gezet. Helaas is Maria kort geleden verhuisd, waardoor ze de eindredactie heeft moeten opgeven. Dat we haar inspanningen erg waarderen, hebben we niet ongemerkt voorbij laten gaan: zij heeft terecht de Jac de Jongetrofee gekregen. Wim Boselie is haar opvolger en we zijn ervan overtuigd dat hij een goede opvolger zal blijken te zijn.

Website

Afgelopen januari is de website van onze regio gelanceerd (www.zuidoostbrabant.fietsersbond.nl). Wij gebruiken dit medium om korte en actuele berichten te plaatsen waardoor in het Ventiel meer kan worden ingegaan op inhoudelijke zaken. De drijvende kracht achter deze site (en alle andere IT- zaken) is Marten Sikkens.

Het bestuur en de regio

In 2012 zijn we als bestuur begonnen met een kennismakingsronde langs alle gemeentes in de regio Zuidoost-Brabant. Tot nu hebben we vijf gemeentes gepland, bij één gemeente was te weinig animo, en bij vier gemeentes zijn we op bezoek geweest. Voor ons, en ik denk ook voor de leden in die gemeentes, was dit inspirerend. Wij raakten onder de indruk van het enthousiasme en van wat er allemaal bereikt is. We gaan verder met de kennismakingsbezoeken.

Het voorwoord van dit jubileumnummer is geschreven door de portefeuillehouder mobiliteit van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE), mevrouw Elly Blanksma. Dat zou wel eens een bijzonder voorwoord kunnen zijn geweest, omdat de verwachting is dat het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) in 2014 ophoudt te bestaan. Wij volgen de ontwikkelingen op dit gebied natuurlijk nauwkeurig en houden jullie op de hoogte.

Wij zijn blij met 'Ons Ventiel' en we wensen jullie veel leesplezier met dit jubileumnummer.



Bent u nog geen lid ?

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 24 euro per jaar, maar jongeren onder de 18 jaar worden voor 9 euro lid van de Fietsersbond.

U ontvangt dan het tweemaandelijkse tijdschrift Vogelvrije fietser.

Voor 12 euro 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.

‘Met overleg hebben we veel bereikt’

Maria van Rooijen

Hij was een van de oprichters van de landelijke Eerste Enige Echte Nederlandse WielrijdersBond en, in datzelfde jaar 1975, van de lokale afdeling Helmond. Nog steeds is Wim Raaijmakers (64) hét gezicht van de Fietsersbond in Helmond. Een gesprek over verleden, heden en toekomst. ‘Dat Helmond werd uitgekozen als Fietsstad van Nederland was eigenlijk een truc.’

In zijn tuin staat een vooroorlogse fietskar. Een oude, vertimmerde Pendax, die eenvoudig is vast te gespen aan de trekhaak onder het zadel. Wim Raaijmakers vervoert er van alles mee, tot boomstammen aan toe. Hij heeft wel een auto, maar korte ritten – ook die naar Eindhoven – gaan fietsend. 38 Jaar geleden was hij een van de oprichters van de Eerste Enige Echte Nederlandse WielrijdersBond (ENWB), die later via Eerste Enige Echte FietsersBond (ENFB) omgedoopt werd in Fietsersbond. Raaijmakers werkte in die tijd als opbouwwerker stadsvernieuwing in Helmond en was in dienst bij Werkgroep 2000, een organisatie die probeerde burgers te betrekken bij de ruimtelijke ordening. Het was de tijd van woonerven, Stop de kindermoord, allerlei initiatieven om autoverkeer te ver-



‘Ik kan er boomstammen mee uit het bos halen.’

minderen en de woonomgeving veiliger te maken. Vanuit Werkgroep 2000 ontstond het idee om de ANWB, die zich nauwelijks om fietsers bekommerde, tegengas te geven en daarvoor een landelijke club op te richten. Al snel startte Raaijmakers samen met Leon Michielsen een lokale afdeling in Helmond.

Waarom?

‘Net zoals in het hele land was er in Helmond een armoe-dige fietsinfrastructuur. Auto’s raasden op grote wegen door de stad. Voor fietsers was er eigenlijk niets. Helmond was in de jaren 70 uitgekozen tot groeistad. Het aantal inwoners zou uiteindelijk groeien van zestigduizend naar tachtigduizend. Ook omdat ik in die tijd voor de PPR (een van de voorlopers van GroenLinks) in de gemeenteraad zat hadden wij korte lijntjes met het gemeentebestuur en ambtenaren. Die ambtenaren hadden al wel oog voor de fiets. Het eerste wat ze bij het ontwerp van nieuwe wijken,

‘Wij waren geen actiegroep die straten blokkeerde.’

zoals Rijpelberg en Brouwhuis, intekenden waren vrijliggende fietspaden. Maar de fietsinfrastructuur in die nieuwe wijken werd pas echt goed met het aantreden van wethouder Jan van der Zanden, in 1982. Jan was een fietser pur sang, heeft nooit een rijbewijs gehad. Hij zorgde bijvoor-beeld voor uitstekende fietsverbindingen tussen de nieuwe

wijken en het centrum. Er kwamen vrijliggende, brede, geasfalteerde fietspaden en fietsbruggen over het nieuwe kanaal ten oosten van de stad.’

Welke rol speelde de Fietsersbond daarbij?

‘Onze afdeling heeft altijd uit maar een klein clubje actieve leden bestaan. Wij waren geen actiegroep die bijvoorbeeld straten blokkeerde. Wij probeerden met formeel en informeel overleg de gemeente te beïnvloeden, zodat ze randvoorwaarden schiep voor optimale fietsvoorzieningen. Als bepaalde plannen op weerstand stuitten bedachten we er samen met de wethouder en ambtenaren wat op. Bijvoorbeeld toen belangengroepen, met name een aantal winkeliers, zich verzetten tegen de aanleg van een vrijliggend dubbel fietspad door de Molenstraat. Daar stond een middelbare school. Ik stapte naar de directeur en wees hem op het belang van een veilig fietspad voor zijn scholieren. We

maakten samen een persbericht en tijdens de inspraakavond vulden elkaar op de juiste momenten aan. Op die manier hebben we steeds gewerkt: we zochten medestanders, schakelden de media in, bestookten raadsleden en zo is het ene na het andere mooie fietspad gerealiseerd. Helmond was in de jaren tachtig een van de eerste gemeenten met

een Fietsbeleidsplan. Dat plan legde de basis voor een nieuw netwerk van fietsroutes en leidde tot veel fietsvriendelijke maatregelen, zoals opheffing van éénrichtingsverkeer voor fietsers in veel straten en “rechtsaf door rood” voor fietsers.’

En zo werd Helmond in 1987 uitgeroepen tot Fietsstad van Nederland?

‘Dat was eigenlijk een truc. Nu heb je daar een onafhankelijke commissie van deskundigen voor die met allerlei criteria werkt. Maar in die tijd riep de ENFB lokale afdelingen op zelf een aantal zaken te meten. Ik heb in mijn eentje een aantal routes gefietst en, met stopwatch in de hand, zaken geregistreerd als wachttijden voor verkeerslichten en barrières die ik onderweg tegenkwam. Van de tien deelnemende gemeenten kwam Helmond als beste uit de bus!’

Welke effect heeft dat gehad?

‘Het was een aanmoedigingspremie voor de gemeente om er nog een paar tandjes bij te zetten. Ze had een reputatie hoog te houden. Uit die periode dateert ook het plan voor het Vlits-fietspad. Vlits stond voor vernieuwend, licht, individueel transportsysteem. Jan van der Zanden had het samen uitgedacht met Paul Kloet, toenmalig hoofd-ambtenaar verkeer. Het Vlits-fietspad bestond uit drie onderdelen. Het moest een hoogwaardige fietsverbinding worden tussen Helmond en Eindhoven, met onder andere asfalt dat energie opwekte. Ze wilden een nieuw voertuig ontwikkelen, waarin je altijd wind mee had en droog zat. En de lancering moest gepaard gaan met een grootschalige campagne die mensen moest bewegen de auto in te ruilen voor het nieuwe voertuig. De hele wereld is er op af gekomen. Je wilt niet weten hoe druk Jan en Paul het op het gemeentehuis hadden. Uiteindelijk is het project gestrand, vooral omdat de TU/e, de Grontmij en de Brabantse Ontwikkelingsmaatschappij er niet in slaagden gezamenlijk zo’n voertuig te ontwikkelen. Omdat Helmond bleef volhouden heeft het SRE het snelfietspad weer op de agenda gezet. Maar dat mag je geen Vlits noemen, er komt geen technologisch vernieuwend voertuig aan te pas. Met de elektrische fiets is dat ook achterhaald. Nu krijgen we een rechtstreekse fietsverbinding naar Eindhoven, die met ongelijkvloerse kruisingen langs de spoorlijn loopt. Alleen bij Mierlo zit er nog een rare bocht in, omdat Geldrop/Mierlo het convenant over het fietspad niet wil ondertekenen. Maar ik voorspel dat Mierlo dat stukje fietspad straks heus wel over haar gemeentegebied zal laten lopen.’

Dankzij Jan van der Zanden heeft Helmond zo’n goede fietsinfrastructuur gekregen. Kan een individuele wethouder zo veel betekenen?

‘Absoluut. Jan bleef tot 1998. Zijn opvolgster had weinig met fietsen. Bovendien vond dat nieuwe gemeentebestuur dat het wel even genoeg geweest was met al die fietsvoor-

zieningen. Er trad stagnatie op - de wet van de remmende voorsprong. In 2000 deden we mee aan de Fietsbalans 1 van de Fietzersbond. Helmond scoorde maar matig. We hebben toen voor het college van B en W een fietstocht langs alle knelpunten georganiseerd. Die tocht leverde voor de wethouder een leuke foto op in de krant, maar de focus van haar beleid bleef gericht op de auto. Die moest zo gemakkelijk mogelijk in de stad kunnen komen. Met het gemeentebestuur dat daarna kwam konden we weer wel goed zaken doen. De verkeerswethouder was van D66/-GroenLinks. Wij kregen het college zo ver dat het in zijn programma de ambitie opnam om in de periode 2002 tot 2010 het aandeel fiets in het totale verkeer te verhogen van

30 naar 40 procent. Volstrekt onhaalbaar natuurlijk, maar de fietser stond weer in de belangstelling.’

In die periode werd het project ‘Houdt de Fiets’ uitgevoerd. Met welk resultaat?

‘Dat was een initiatief van ons. De gemeente, de politie en de Fietzersbond legden in 2003 in een convenant een plan van aanpak vast, waarmee het aantal fietsdiefstallen in 2006 een kwart lager zou moeten zijn dan in 2002. Er kwamen gratis bewaakte fietsenstallingen. Oude fietsenrekken werden ver-

vangen door “tulpen” waaraan je de fiets kunt vastbinden. De gemeente gaf veel voorlichting over hoe je diefstal kunt voorkomen – de fietsendief van de Fietzersbond is herhaaldelijk opgetreden. En de politie ging intensiever achter fietsendieven en helers aan. Het streefcijfer werd inderdaad gehaald. Maar ondertussen zit het aantal fietsdiefstallen weer op het oude niveau, omdat de politie geen geld meer heeft om er extra mensen voor in te zetten.’

In de tweede Fietsbalans van 2007 kwam Helmond met haar fietsenstallingen als hoogste uit de bus. Hoe belangrijk is de Fietsbalans?

‘Heel belangrijk. Helmond had dan wel prachtige gratis bewaakte fietsenstallingen, maar op overige zaken, zoals fietsveiligheid en fietscomfort, scoorde Helmond slecht. Wij hebben het gemeentebestuur zwaar onder druk gezet om met een nieuw Fietsbeleidsplan te komen. Dat is gelukt. Het college van B en W stelde in 2009 een meerjarenvisie met bijbehorende budgetten vast. Belangrijker is nog dat die meerjarenvisie elk jaar geconcretiseerd wordt in een Fietsactieplan. Daarin staan de plannen voor het komend jaar en die worden aan de gemeenteraad voorgelegd.’

Dus Helmond zou bij een volgende Fietsbalans goed scoren?

‘Helmond is er wat fietsvoorzieningen betreft de afgelopen decennia sterk op vooruitgegaan. Maar we zijn er nog lang niet. Er wordt flink bezuinigd op het fietsbeleid. En sommige zaken zijn nog steeds niet goed geregeld. In Helmond hebben fietsers geen voorrang op rotondes, behalve op de



‘Ik vraag me af hoe lang de Fietzersbond in zijn huidige vorm nog blijft bestaan.’

rotonde Nachtegaallaan. Zeer verwarrend en onveilig. We zijn er niet in geslaagd in het voetgangersgebied een uitzondering te maken voor de Markt. Wij vinden dat fietsers wel over de Markt zouden mogen fietsen. Het is ook nog de vraag hoe de stallingsvoorzieningen bij het nieuwe centraal station gaan uitpakken. NS bouwt een twee-laags overdekte stalling voor tweeduizend fietsen, die uitgebreid kan worden naar drieduizend.

NS wil de helft voor haar rekening nemen, dat worden betaalde plekken. De andere helft zou gratis zijn en voor rekening van de gemeente. Maar dan wordt de druk op de gratis stalling

veel te groot. Wij hebben steeds aan de gemeente voorgesteld om met de NS te regelen dat deze nieuwe stalling ook geheel onder het gratis regiem komt te vallen, naar het voorbeeld van Zutphen. Eventueel als pilot in een nieuwe constructie, die elders ook is toe te passen. Het stallingprobleem bij NS-stations is landelijk. Daarmee zou Helmond mooie sier kunnen maken. Maar ik ben bang dat dat er niet van komt. En dan is er nog die ambitie om het fietsaandeel in de totale verkeersstroom te verhogen naar 40 procent. Die heeft het gemeentebestuur allang los-

gelaten. We moeten nu alles op alles zetten om die 30 procent te halen.'

De vaste kern van jullie afdeling bestaat uit oud-wethouder Jan van der Zanden, oud-verkeersambtenaar Paul Kloet en jij. Jullie zijn alle drie met (vroeg)pensioen. Hoe zie jij de toekomst van de Fietzersbond?

'Investeren in een goede fietsinfrastructuur blijft hoogst

actueel. De autowegen slibben dicht, iedereen begrijpt dat er meer en veilige alternatieven moeten komen voor langzaam verkeer. Daarvoor heb je goede lokale ambtenaren nodig en een belangenorga-

nisatie die met het ministerie over landelijke items praat. Maar ik betwijfel of dat de Fietzersbond moet zijn, een organisatie die voor een deel drijft op vrijwilligers. Ik denk dat de Fietzersbond, in haar huidige vorm, haar langste tijd heeft gehad. De leden vergrijzen. Het boeit de jeugd absoluut niet. Ik denk weleens, stel je voor: de Fietzersbond heft zichzelf op. En de ANWB, de Algemene Nederlandse WielrijdersBond, krijgt een afdeling voor het behartigen van de belangen van fietsers. Dan heb je een club van 3,5 miljoen leden. Misschien kan die wel veel meer bereiken.'

'Bij het Vlits-pad hoorde ook een nieuw voertuig waarin je altijd droog zat en wind mee had.'

HISTORIE

Bestemmingsplan centrum Eindhoven

In 1975 wordt de Eindhovense afdeling van de ENWB (de oude naam van de Fietzersbond) opgericht. De eerste Ventielen verschijnen op de achterkant van posters, die onder andere mensen oproepen mee te doen aan demonstratieve fietstochten door de binnenstad van Eindhoven. Die eerste exemplaren hebben wij helaas niet in ons bezit, maar gelukkig schrijft het landelijke blad *Vogelvrije Fietser* regelmatig over het Eindhovense gebeuren, en over die tijdschriften beschikken we wel. Zo lezen we in het tweede nummer (mei 1976) dat die fietstochten voeding hebben gegeven aan een ENWB-reactie op een gemeentelijke nota over een nieuw bestemmingsplan voor de binnenstad. Die nota is bedoeld als een discussiestuk. Belanghebbenden mogen meepraten over de inrichting van de binnenstad.

Volgens de ENWB krijgt de auto in de gemeentelijke plannen veel te veel baan, de situatie voor de fietser verslechtert. De ENWB stelt voor om het fietsen in de binnenstad aangenamer te maken door eenrichtingsverkeer voor fietsers op te heffen, meer en betere stallingsmogelijkheden te creëren voor fietsen, bepaalde straten autovrij te maken en vrijliggende fietspaden aan te leggen langs de radiaalwegen tot in het centrum. Omdat de binnenstad voor de fietser in vele richtingen niet is te doorkruisen, heeft de afdeling een plan uitgewerkt met doorgaande fietsroutes.

Een half jaar later, in de *Vogelvrije Fietser* van december 1976, schrijft de afdeling nogmaals over de gemeentelijke nota. De gemeente blijkt de inspraakprocedure over de nota te hebben gestopt. Er zouden te weinig mensen hebben gereageerd en het zou te veel tijd gaan kosten om alle commentaar te verwerken (let op de tegenstrijdigheid...). 'Samen met nog vijftien andere groeperingen', zo schrijft Dorus van Hooff van de Eindhovense afdeling strijdvast, 'gaan we nu de gemeente duidelijk maken dat er héél véél mensen zijn die zich niet voor de gek willen laten houden.'

In datzelfde stukje nog een wetenswaardigheid: Eindhoven is de gemeente met het hoogste percentage auto's per inwoner.

De bal ligt nu bij de gemeenten

Gerard van den Broek

Het verkeerslichtenonderzoek van de Fietsersbond heeft in Eindhoven geleid tot een brede discussie over nut en noodzaak van stoplichten. Maar uit navraag van de redactie blijkt dat lang niet alle gemeenten in Zuidoost-Brabant zo voortvarend met de onderzoeksbevindingen aan de slag zijn gegaan.

In de periode november 2011 tot april 2012 verzamelden ruim dertig vrijwilligers van de Fietsersbond gegevens van 355 verkeerslichten in vijftien gemeenten in Zuidoost-Brabant. Het ging hierbij om verkeerslichten waar fietsers een eigen licht hebben, met een verlicht fietsje, dus geen kruispunten waar een enkel verkeerslicht zowel auto's als fietsen reguleert. We keken niet alleen naar de tijd dat fietsers moeten wachten op groen, maar ook naar een groot aantal andere details, zoals het aantal rijbanen dat fietsers moeten oversteken, of de opstelruimte voor fietsers voldoende is, of rechts afslaan fietsers moeten wachten op groen of dat ze via een bypass direct kunnen afslaan, of er een drukknop aanwezig is en of die ook werkt, of er in de directe omgeving van de paal een detectielus zichtbaar is en of die werkt en of fietsers in alle richtingen tegelijkertijd groen krijgen. De metingen vonden zo veel mogelijk in de spits plaats.

Vaak stoppen

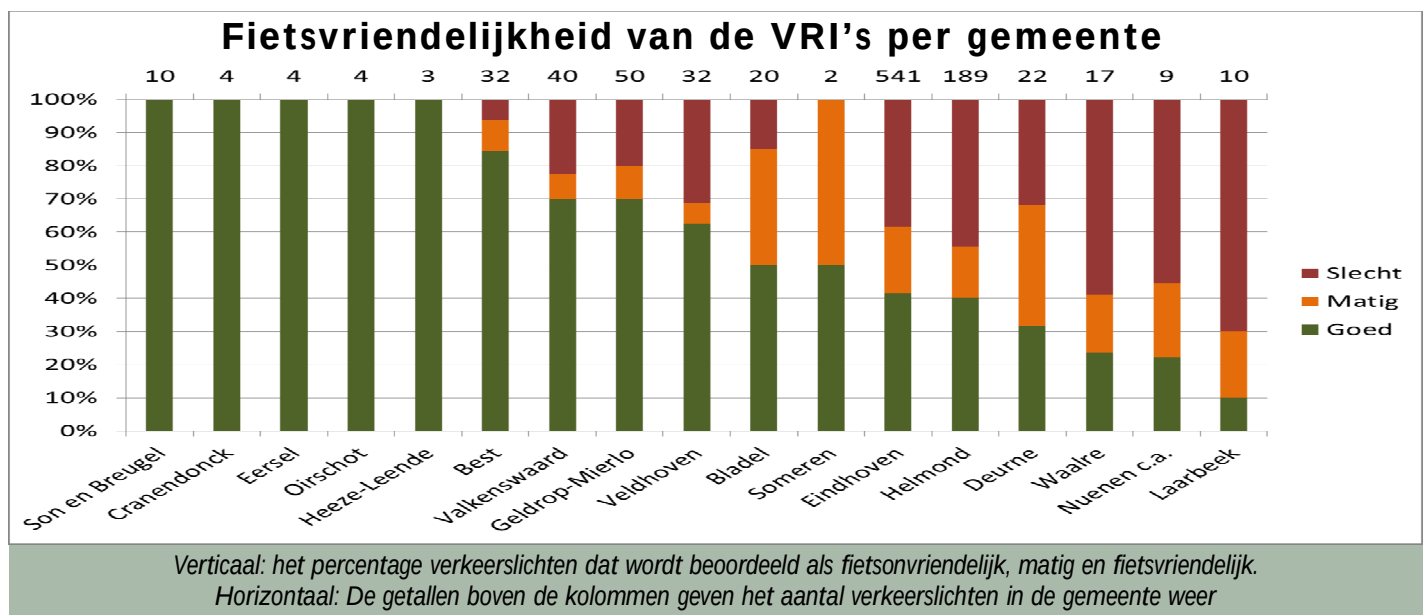
Uit het onderzoek kwam naar voren dat er nogal wat te verbeteren valt voor fietsers. Ruim een derde van de verkeerslichten in de regio is zeer fietsonvriendelijk: fietsers moeten daar vaak stoppen en nog lang ook. Bij een op de tien kruispunten zelfs langer dan honderd seconden. Bij sommige verkeerslichten was de groentijd voor fietsers zo kort dat ze nauwelijks voldoende tijd hadden om de rijbanen in een keer over te steken.

Zie onderstaande grafiek. In Ventiel 146 hebben we hier uitgebreid aandacht aan besteed.

Op basis van de bevindingen formuleerde de Fietsersbond een aantal aanbevelingen. Zo moeten fietsers in een cyclus twee maal groen krijgen. Een apart verkeerslicht voor rechtsaf is zelden nodig. Meestal is rechtsaf door rood mogelijk, al dan niet met een bord of lamp. Het beste is een bypass. Waar veel fietsers door rood rijden moeten wachttijden korter gemaakt worden. Bij detectielussen moet aan de fietser worden duidelijk gemaakt dat hij is gesignaleerd. Tot slot raadt de Fietsersbond aan om de Ontwerpwijzer Fietsverkeer van het verkeersexpertisecentrum CROW te volgen. Daarin wordt als maximale wachttijd voor recht doorgaand verkeer binnen de bebouwde kom negentig seconden en buiten de bebouwde kom honderd seconden vermeld.

Teleurstellend

We hebben in januari 2012 een samenvatting van het onderzoek en onze aanbevelingen naar alle verkeersambtenaren van de 21 gemeenten die onder het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven (SRE) vallen gestuurd. Hoewel de media ruimschoots aandacht besteedden aan ons onderzoek – zelfs op landelijk niveau – kwamen van de gemeenten weinig reacties. Daarom hebben we een jaar later, afgelopen februari, aan alle verkeersambtenaren van de SRE-gemeenten (behalve Eindhoven en Helmond) per e-mail gevraagd of ons onderzoek geleid heeft tot aanpassingen van verkeerslichtinstallaties. Hoewel sommige gemeenten wel degelijk de resultaten en onze adviezen ter harte hebben genomen, stelde een aantal kleinere gemeenten ons teleur. Onze indruk is dat als de resultaten voor een gemeente positief uitvallen ons onderzoek omarmd wordt, maar als die negatief uitvallen actie uitblijft.



Geen reactie

Zo hebben Oirschot en Veldhoven tot nu toe wederom niet gereageerd op onze e-mail. Terwijl acht van de 32 verkeerslichten in Veldhoven toch slecht scoorden wat betreft wachttijden. De verkeerslichten in Bladel, Someren en Laarbeek vallen onder beheer van Rijkswaterstaat. Ons verzoek aan Rijkswaterstaat om een reactie is vooralsnog niet beantwoord. Son en Breugel, Cranendonck en Best concluderen uit het onderzoek dat er niets mis is met hun verkeerslichten en zijn daarom niet van plan om ze aan te passen. Eersel laat weten nog niets met de resultaten gedaan te hebben vanwege langdurige ziekte van de verkeersambtenaar. De nieuwe is nog te kort in dienst om 'de resultaten te vertalen in aanpassingen en procedures.'

Geen aanpassingen

De verkeersambtenaar van Geldrop-Mierlo (tien van de vijftig verkeerslichten scoren slecht, vijf matig) vindt het onderzoek 'te vaag' om er concrete zaken uit te halen. Om meer informatie onzerzijds vraagt hij niet, wel legt hij uit wat het beleid in zijn gemeente is. 'Bij verkeerslichten krijgen fietsers en voetgangers standaard drukknoppen met terugsignalering. Op plaatsen waar de wachttijden voor fietsers en voetgangers kunnen oplopen door het hoge verkeersaanbod plaatsen we wachttijdvoorspelers. Bij bestaande installaties zijn dit echter over het algemeen vrij dure ingrepen en dat doen we daarom enkel bij een algehele vervanging van de installatie. Het is dus niet zo dat we door dit rapport nu ineens extra budget beschikbaar hebben om deze zaken op voorhand te wijzigen. Fietsers twee keer in één cyclus laten terugkomen doen we steeds vaker als het verkeersaanbod dat toelaat. Dit betekent dat we het verkeersaanbod continue tellen op de koplussen. Boven een ingestelde waarde komt de fietser er één keer per cyclus in, onder deze waarde mag de fietser er twee keer inkomen. Per locatie wordt de afweging gemaakt of een wijziging in de regeling als hier bedoeld zinvol is. We zijn ons ervan bewust dat er ook in Geldrop locaties zijn aan te wijzen die verbetering behoeven. Dit zijn veelal de oudere installaties (twintig jaar en ouder). Er zijn in die gevallen echter vaak andere redenen (budget, geplande vervanging/herinrichting, wijziging in verkeersstromen) die het weinig zinvol maken om daar op korte termijn verandering in aan te brengen.'

Oude situatie gehandhaafd

Ook de gemeente Waalre (ruim de helft van de zeventien verkeerslichten scoorde slecht) gebruikt veel woorden om aan te geven dat de onderzoeksresultaten niet zullen leiden tot concrete verbeteringen voor fietsers. Zo schrijft de ambtenaar onder meer: 'De verkeerslichten voor het fietsverkeer op het kruispunt Bergstraat/Daslaan/Hoogstraat blijven gehandhaafd. In onze ogen is het ongewenst om het autoverkeer met verkeerslichten te regelen maar het fietsverkeer niet. Dit zal onherroepelijk tot onduidelijke en gevaarlijke situaties leiden. Bovendien zijn de intensiteiten op deze weg te hoog om de verkeerslichten weg te halen met het oog op de verkeersveiligheid. Dat fietsers op het kruispunt Eindhovenseweg/Emmastraat/Goudbergstraat op de voetgangersknop drukken om een langere groentijd te krijgen, vormt naar onze mening geen probleem. In onze ogen is het niet nodig om de groentijd voor fietsers te verlengen vanwege de korte oversteek.'

Tot slot gaat hij nog in op de geplande ingrijpende infrastructuurele veranderingen op hoofdwegen, zoals de aanleg van de west-

parallel. 'Daardoor ontstaan nieuwe hoofdroutes en zullen de intensiteiten op de door u genoemde locaties afnemen. Na de realisatie van deze nieuwe wegen zullen de instellingen van de verkeerslichtinstallaties worden heroverwogen om tot een passend systeem te komen.'

De gemeente Nuenen laat weten dat ze aan de verkeerslichten op de Smits van Oyenlaan niets gaat veranderen. De verkeersambtenaar schrijft: 'De twee kruispunten op de Europalaan staan gepland in een reconstructie met de HOV2, waarbij aan verkeerspleinen wordt gedacht.' Nu maar hopen dat daar geen verkeerslichten komen en dat bij een rotonde fietsers voorrang krijgen.

Adviezen worden meegenomen

In Leende is maar één kruising met verkeerslichten, namelijk aan de Valkenwaardseweg. De kruising is vooral bedoeld om fietsers en voetgangers veilig te laten oversteken, maar ook als remmer voor het sluipverkeer van Weert naar Eindhoven. De dorpsraad Leende, enkele omwonenden en de gemeente gaan naar aanleiding van ons onderzoek de instelling nog een keer te bekijken. In Valkenswaard wordt bekeken hoe de aanbevelingen uit het onderzoek kunnen worden meegenomen in het Verkeerslichten Beheerplan.

In Deurne heeft men nog geen gebruik gemaakt van de onderzoeksresultaten, maar dat gaat nog wel gebeuren. 'Momenteel zijn we bezig met het vervangen van de verkeerslichtinstallatie op de Stadshoudersweg-Lage kerk. Daar waar mogelijk worden de adviezen meegenomen', aldus de ambtenaar. Die daar overigens wel bij aantekent dat 'op de centrumring de prioriteit gegeven wordt aan het gemotoriseerd verkeer.' In het beheer- en onderhoudscontract voor verkeerslichten waarover de gemeente binnenkort gaat onderhandelen zal er, zo belooft de ambtenaar, zeker rekening gehouden worden met belangen van fietsers.

Helmond

De Fietsersbond in Helmond (bij zeventien van de 53 onderzochte kruispunten staan fietsers regelmatig langer dan 90 seconden voor rood) heeft op basis van het onderzoek een notitie geschreven, waarin ze de nadruk heeft gelegd op de 'extreem lange' wachttijden voor fietsers. En dan met name op de belangrijkste verkeersader in de stad, de dubbelbaans oost-westverbinding Europaweg-Kasteeltraverse-Deurneseweg, die zeventien verkeerslichtinstallaties telt.

De notitie, waarin tevens een lijst is opgenomen van de zes meest problematische verkeerslichtinstallaties, heeft ze afgeleverd oktober ingediend bij het Platform Verkeersveiligheid Helmond, waarin de Fietsersbond participeert. De notitie is nog niet besproken en de gemeente zelf heeft er ook nog niet op gereageerd.

Ondertussen zijn wel enkele verkeerslichten verbeterd. Met de aanleg in 2012 van een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde van het Oostende zijn daar de vier verkeerslichtinstallaties aangepast en duidelijk verbeterd (de nummers 2, 3 en 4 van de zwarte lijst). Op dit moment wordt het kruispunt met de Torenstraat infrastructureel verbeterd, waardoor daar de cyclustijd kan worden verkort; dat is zeker ook een verbetering. Op de kruispunten van het Oostende lijkt de Fietsersbond enig succes te hebben behaald.

In de marge van de metingen heeft de Fietsersbond enkele,



De oost-westverbinding door Helmond, Europaweg-Kasteeltraverse-Deurneseweg, telt zeventien verkeerslichtinstallaties

veelal infrastructurele knelpunten op kruispunten ondershands aan de gemeente doorgegeven, met mogelijke verbeteringen. In een werkgroep binnen de gemeente wordt namelijk onderzocht, of alle verkeerslichtinstallaties nog wel nodig zijn, eventueel vervangen kunnen worden door een andere inrichting of met enkele aanpassingen beter kunnen functioneren. Maar behalve de aanpassing van het kruispunt Oostende-Torenstraat is daar tot nu toe nog weinig van te merken.

Eindhoven

Ook de Fietsersbond in Eindhoven heeft op basis van het onderzoek een lijst opgesteld met de tien slechtste kruispunten uit de stad. Geselecteerd op wachttijd en kans op rood, maar ook op intensiteit van het fietsverkeer. Die tien punten zijn doorgenomen met de gemeentelijke coördinator fietsbeleid en de ambtenaren die letterlijk aan de knoppen van de stoplichten kunnen draaien. Dat heeft geleid tot een aantal aanpassingen die in de loop van dit voorjaar uitgevoerd zal worden. Er is weinig geld beschikbaar voor de uitvoering ervan, dus het zijn kleine verbeteringen. Structurele aanpassingen zijn pas te verwachten als de discussie rondom de 'Strategische Mobiliteits Agenda' of tegenwoordig 'Eindhoven op weg' gevoerd is. Eindhoven kent zeer veel kruispunten met verkeerslichten. Deels een gevolg van het moment waarop grote delen van de stad zijn gebouwd en de (auto)infrastructuur is aangelegd, deels een gevolg van het geloof van de lokale verkeerskundigen in de noodzaak het verkeer te moeten regelen. Denk aan de rondweg, de radialen de stad in (Montgomerylaan, Boschdijk, de pas

heringerichte Beemdstraat/Meerenakkerweg) en de binnenring. De regeling van de kruispunten op zo'n tracé zijn vaak op elkaar afgestemd wat het lastig maakt om veranderingen in de regeling door te voeren. Die afstemming is dan vaak meer bedoeld om wachttijden voor auto's te beperken (de doorstroming te verbeteren, zo je wilt) dan om verkeersstromen daadwerkelijk te sturen. Het verkeerslichtenonderzoek (en eerder ook al de Fietsbalans) heeft bijgedragen aan de brede discussie binnen de stad over nut, noodzaak en toepassing van verkeerslichten, met name gericht op de binnenring en het gebied daarbinnen. Hoewel er dus ook concrete verbeteringen zijn te benoemen is dit wellicht het belangrijkste resultaat van het onderzoek.

Tot slot is de Fietsersbond toegezegd dat dit jaar ook nog een evaluatie van de gemeentelijke Verkeersregelingsinstallatie-nota van enkele jaren geleden uitgevoerd gaat worden.



De kruising Bisschop Bekkerslaan-Brussellaan-Bethlehemlaan: een van de weinige waar fietsers alle richtingen groen krijgen

SRE-bijeenkomst

De bal ligt nu bij de gemeenten. Zij zullen vanuit onze aanbevelingen hun beleid voor de verkeerslichten moeten (her)formuleren zodat er fietsvriendelijke verkeerslichten ontworpen en aangelegd gaan worden. Binnen het SRE, dat ons aan veel informatie heeft geholpen, is op ambtelijk niveau op 27 mei een bijeenkomst gepland met verkeerslichten als agendapunt. In het volgende Ventiel komen we hierop terug.