

Fietsstraten: veel onduidelijkheid

Marten Sikkens, Annemie Driessen

Fietsstraten leveren grote voordelen op voor fietsers. Maar dan moeten ze wel als zodanig herkenbaar zijn. Dat is niet het geval, zo blijkt uit onze inventarisatie van fietsstraten in de regio. Door gebrek aan uniforme regelgeving is er een warboel aan fietsstraten ontstaan, waarin onduidelijk is wie wat mag.

De laatste tijd worden in veel gemeentes fietsstraten ingericht maar in onze regio merkten we daar nog niet zo veel van. Totdat in Eindhoven de Kruisstraat als fietsstraat werd ingericht, inmiddels wijd en zijd bekend als een uitermate gedurfd experiment met als insteek dat daar de fiets 'regeert' en de auto slechts 'te gast' is.

Maar wat is eigenlijk een fietsstraat? Uit 2001 stamt een waarschijnlijk wel bruikbare omschrijving van het bureau Goudappel-Coffeng:

'Een fietsstraat is een straat binnen een verblijfsgebied die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt.

Een belangrijk kenmerk van de fietsstraat is dat de positie van de auto ondergeschikt is aan die van de fiets.'

Een mooi verhaal, maar we zullen zien dat de praktijk weerbarstiger is. Hóé herken je bijvoorbeeld als fietser en automobilist zo'n 'herkenbare' fietsstraat? Moet er een officieel bord staan met 'fietsstraat' erop? Bij nader onderzoek blijkt echter dat zo'n officieel bord helemaal niet bestaat en ook een 'officiële' fietsstraat bestaat niet, want het Wegenvoerkeersreglement zwijgt erover in alle talen. Dus verwarring alom, reden te meer om dit eens grondig uit te zoeken.

De onduidelijkheid kan niet worden veroorzaakt doordat de fietsstraat een nieuw fenomeen is. Uit het feit dat de omschrijving hierboven uit 2001 stamt blijkt al dat de 'fietsstraat' al minstens twaalf jaar oud is. De fietsstraat blijkt zelfs nog veel ouder: het concept stamt uit 1980 (!) in Duitsland.

De Fahrradstrasse

De eerste Fahrradstrassen ontstonden in Bremen, in 1980. Op zoek naar goedkopere alternatieven voor de destijds populaire woonerven ontwikkelde Klaus Hinte, destijds hoofd van de Bremer verkeersafdeling, een efficiënte manier om attractieve, veilige en duidelijk zichtbare fietsroutes aan te leggen: het 'Fahradstrasse'-concept. Hij maakte van de hele rijbaan een tweerichtingsfietspad waarbij de fietsers midden op de straat rijden en autoverkeer 'te gast' is in één richting. Verder gold er een maximumsnelheid van 10 km/uur.

De eerste Fahrradstrasse was slechts een paar honderd meter lang maar wel met de nodige zijstraten. Bij elk van die zijstraten waren borden nodig om de voorrang van fietsers te regelen, om het eenrichtingsverkeer voor auto's aan te geven, om aan te geven dat dit eenrichtingsverkeer niet gold voor fietsers, om aan te geven dat afslaan vanuit de zijstraten slechts in één richting toegestaan was, om de maximum snelheid van 10 km/u aan te geven, enzovoorts. Enfin, je voelt het al: omdat Fahrradstrassen niet waren opgenomen in het Verkeersreglement waren er uiteindelijk 193 verkeersborden nodig om alles

netjes te regelen. Door dit ingewikkelde gedoe was het succes van de Fahrradstrassen zeer beperkt. Pas in 1997 werd de Strassenverkehrsordnung herzien en werd de fietsstraat hierin opgenomen.

Echter, dit werd gedaan met de bekende Duitse *gründlichkeit*: alles werd zéér uitvoerig geregeld waardoor er feitelijk nu weer te veel geregeld is. Met als gevolg dat het aanleggen van een fietsstraat nog steeds een moeizaam proces is bij onze oosterburen.



193 verkeersborden nodig om alles netjes te regelen

De eerste fietsstraat in Nederland

De allereerste fietsstraat in Nederland was de Burgemeester Reigerstraat in Utrecht. Gerealiseerd in 1996 op initiatief van de toenmalige GroenLinks verkeerswethouder Hugo van der Steenhoven (jawel: de huidige directeur van de Fietzersbond!). Door deze straat moesten niet alleen veel fietsers, maar ook grote stadsbussen en auto's, en dat in twee richtingen.

De straat werd officieel een fietspad, waarop ook auto's en bussen (als 'gast') mochten rijden. De rijstroken werden gescheiden door een verhoogde betonnen middenberm. Ze waren zo smal dat een fietser niet ingehaald kon worden. Brrrrr..., dacht menig fietser met de hete neus van een auto of bus in zijn rug.

Er ontstonden steeds meer problemen. De parkeerplaatsen voor de winkels waren te krap, waardoor de bus tegen de autospiegels aanreed. Wanneer een vrachtauto een winkel moest bevoorraden, kon niemand er meer langs. Soms gingen de buspassagiers maar verder lopen, omdat de bus tien minuten of langer oponthoud had. Automobilisten zagen geen duidelijke borden die hen waarschuwden voor de volkomen afwijkende situatie waarin ze terecht kwamen. Fietzers die niet



Foto: Ruth Catsburg

snel genoeg konden opschieten, gingen over de trottoirs rijden, waar de voetgangers in het nauw kwamen. Het regen-de klachten, verwarring alom!

Toch waren het vooral automobilisten die het hardst liepen te schelden op wat ze zagen als het speeltje van de wethouder. De politiek was verdeeld maar uiteindelijk werd toch besloten de Burgemeester Reigerstraat weer in oude staat te herstellen met een snelheidsbeperking tot 30 km/u.

In de jaren hierna kon je het woord 'fietsstraat' beter mijden in Utrecht (en trouwens ook elders). Pas heel veel later, in 2010, werd er weer een straat van borden 'fietsstraat' voorzien en was daarmee weer een 'echte' fietsstraat.

Alhoewel: is dat wel zo? Is een straat pas een echte fietsstraat als er een bord bij staat? Wat is eigenlijk de juridische status van de fietsstraat?



Burgemeester Reigerstraat

De juridische status van de fietsstraat

Eigenlijk kunnen we hierover kort zijn: de fietsstraat heeft geen juridische status in Nederland. De fietsstraat wordt niet genoemd in de Wegenverkeerswet 1994, noch in het Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV) 1990. Een verkeersbord 'fietsstraat' is dan ook niet in dit RVV opgenomen.

Wat is een fietsstraat dan wel? De Wegenverkeerswet staat toe dat je een weg (pad) door middel van gestandaardiseerde verkeersborden kunt reserveren of juist verbieden voor bepaalde verkeersdeelnemers. In feite zou je dus een fietsstraat in juridisch opzicht het beste kunnen omschrijven als een fietspad waarop ook ander verkeer is toegelaten. Het eerste bord hieronder is daarom juridisch nog enigszins correct, in tegenstelling tot de borden die door de wegbeheerders zelf maar zijn bedacht bij gebrek aan een officieel fietsstraatbord.



Bij de eerste fietsstraten werd nog al eens het ludieke 'fietskroontje'-bord gebruikt (tweede bord) maar zo langzamerhand wordt het hier als derde getoonde bord met de tekst 'fietsstraat, auto te gast' min of meer de standaard. Ondanks dat blijft het gebrek aan een heldere juridische status oorzaak van veel verwarring bij de diverse verkeersdeelnemers en bij lokale overheden.

België

En hoe zit het bijvoorbeeld met de juridische status van fietsstraten elders? Over Duitsland hadden we het al; de overregulering daar is niet een goed voorbeeld, reden misschien waarom Nederland terughoudend is met regelgeving. Maar hoe staat het bij onze zuiderburen?

Hoewel België tot nu toe slechts enkele fietsstraten kent, loopt men wat juridische onderbouwing van de fietsstraat betreft voor op Nederland. Sinds vorig jaar is het concept 'fietsstraat' officieel opgenomen in de Wegcode en zijn er officiële verkeersborden geregeld (uiteraard in het Vlaams en in het Frans).

Fietsers mogen in een Belgische fietsstraat over de volle breedte van de rijbaan rijden waarbij auto's fietsers niet mogen inhalen en niet sneller dan 30 km/u mogen rijden.

Tja, moeten we nu jaloers zijn op deze daadkrachtige regelgeving in België? Enerzijds wel, zoals de regeling voor uniforme fietsstraatborden waarmee je de huidige chaos vermijdt. Anderzijds is de regeling dat auto's fietsers niet mogen inhalen misschien weer wat te voortvarend, denkend aan het fiasco van de Burgemeester Reigerstraat in Utrecht.



Richtlijnen

Maar helemaal geen regelgeving is zeker niet de oplossing! Hierdoor dreigen gemeentes en wegbeheerders er een zootje van te maken met als gevolg dat niemand meer precies weet hoe het zit. Toch is er enig houvast: de uitgebreide richtlijnen voor fietsstraten van het CROW (het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte), maar deze zijn in principe vrijblijvend. De belangrijkste richtlijn is dat in een fietsstraat véél fietsverkeer moet zijn, *minstens twee tot vier keer meer dan autoverkeer*. Een aanvullende richtlijn is dat er *niet meer dan tweeduizend auto's per etmaal door een fietsstraat mogen rijden* en dan nog alleen als je aanvullende maatregelen treft door de straat zó in te richten dat de snelheid van het autoverkeer erdoor wordt beperkt en de

de richtlijn is dat er *niet meer dan tweeduizend auto's per etmaal door een fietsstraat mogen rijden* en dan nog alleen als je aanvullende maatregelen treft door de straat zó in te richten dat de snelheid van het autoverkeer erdoor wordt beperkt en de

fiets ruim baan krijgt.

Kortom: doordat er veel meer fietsers rijden dan auto's en doordat de vormgeving van de straat het fietsverkeer duidelijk bevoordeelt moet het voor iedereen duidelijk zijn dat de fiets hier 'regeert' en de rest 'te gast' is. Het CROW beveelt daarnaast aan het comfort voor het fietsverkeer te vergroten door asfaltering, en de doorstroming te bevorderen door voorrang op zijstraten en kruisingen. Heel zinnig allemaal, maar hoe is de praktijk?

Fietsstraten in Zuidoost-Brabant

Hoe staat het met fietsstraten in onze regio? Met behulp van de editor van de Fietsrouteplanner vonden we er een tiental. Daarbij zaten echter drie straten in centrum Deurne die eigenlijk voetgangersgebied zijn met fietsers 'te gast' en dus geen fietsstraten. Over bleven zeven stuks, en aangevuld met nog een vijftal tips die we kregen over straten die mogelijk als fietsstraat zijn bedoeld, kwamen we tenslotte tot onderstaande tabel. Deze straten hebben we allemaal bezocht en gefotografeerd. De straten waarbij we een fietsstraatbord aantreffen zijn in de tabel gemerkt met een kruis.

Sommige van deze (kandidaat-)fietsstraten zijn eigenlijk tamelijk drukke fietspaden met slechts sporadisch autoverkeer. Een goed voorbeeld is de Noord Parallelweg in Helmond, onderdeel van het toekomstige snelfietspad naar Eindhoven. Auto's gebruiken dit pad alleen om enkele huizen te bereiken. Soortgelijke fietsstraten zijn de nummers 2, 4, en 5 in de tabel. Allen voorzien van een fietsstraatbord maar niet altijd hetzelfde bord zoals uit hiernaast staande foto's blijkt.

Een tweede groep wordt gevormd door de ventwegen met veel doorgaand fietsverkeer. Dit zijn de nummers 1, 6, 8, 10, 11 en 12. Hier is het een beetje een rommeltje, want is er nu sprake van een fietsstraat of niet? En is er wel of niet een snelheidsbeperking voor autoverkeer? In veel gevallen is dat onduidelijk. Bijvoorbeeld (foto's op volgende bladzijde) de ventweg van de Leenderweg in Eindhoven is aangegeven als fietsstraat maar de ventweg van de Mierloseweg in Geldrop weer niet, terwijl alles erop wijst dat deze ventweg met druk fietsverkeer als fietsstraat bedoeld is (wat trouwens ook wordt bevestigd in publicaties van de gemeente).

En dan de Kruisstraat in Eindhoven (zie de foto op de omslag). Hier is dermate veel autoverkeer dat je je afvraagt of het



Noord-Parallelweg, Helmond



Oude Landen, Nuenen

CROW-maximum van tweeduizend auto's per etmaal niet wordt overschreden. Kijkend naar het gedrag van sommige automobilisten lijkt het er sterk op dat de 'regerende' rol van fietsers niet altijd wordt geaccepteerd. Je ziet dan ook regel-

matig dat fietsers uitwijken naar de klinkerstroken in plaats van op de rode asfaltloper te blijven rijden. Uit onderzoek van de gemeente Eindhoven blijkt het percentage klinkerstrook-fietsers maar liefst 40-50 procent. Misschien begrijpelijk, toch niet echt de bedoeling! Andere drukke straten in Eindhoven lijken wel ingericht als fietsstraat (bij-

1	Best	X	ventweg Eindhovenseweg Zuid	tussen Wilhelminakanaal en Ploegstraat
2	Best	X	Constantijnlaan	
3	Best	X	Iman van den Boschstraat	
4	Best	X	parallelweg Stationsstraat	
5	Nuenen	X	Oude Landen	tussen Kremersbos en Den Haak
6	Nuenen		ventweg Oude Kerkdijk	
7	Eindhoven	X	Kruisstraat	
8	Eindhoven	X	ventweg Leenderweg	tussen Biesterweg en Versantvoortstraat
9	Eindhoven		Heezerweg	tussen St. Jorislaan en Piuslaan
10	Eindhoven		ventweg Pastoriestraat	tussen Montgomerylaan en Kloosterdreef
11	Helmond	X	Noord Parallelweg	tussen Mierloseweg en Ashorstpad
12	Geldrop		noordelijke ventweg Mierloseweg	tussen Spoelstraat en Lambertushof



Ventweg Leenderweg, Eindhoven



Noordelijke ventweg Mierloseweg, Geldrop

voorbeeld de Heezerweg) maar zijn waarschijnlijk niet als zodanig bedoeld. De vraag is echter of automobilisten en fietsers dat ook begrijpen.

Warrig concept

Concluderend kunnen we stellen dat door het gebrek aan uniforme regelgeving de fietsstraat nu een uiterst warrig concept is, waardoor de onderlinge rolverdeling voor fiets- en autoverkeer veelal onduidelijk is.

Eigenlijk lijkt ons de tijd wel rijp om iets aan regelgeving te doen en zou je minimaal het volgende formeel moeten regelen voor alle fietsstraten:

- uniforme fietsstraatborden, zoals in België
- snelheidsbeperking tot 30 km/u, ondersteund door snelheidsremmende maatregelen
- een rood geasfalteerde 'fietsloper' midden op de weg, liefst met grote fietssymbolen erop. Dus niet rode fietslopers aan de zijkant want dat lijkt te veel op gewone straten met fietsstroken en geeft nodeloos verwarring!
- voorrang op zijstraten.

Over het ook wel vaak gesuggereerde inhaalverbod voor auto's, zoals in België geldt, zijn de meningen binnen de Fietsersbond verdeeld.

Als je het goed regelt dan brengen fietsstraten écht voordelen voor de fietser: ze zijn *veiliger* omdat een fietsstraat waar fietsers 'regeren' heel herkenbaar is voor het verkeer en ze zijn *sneller* omdat een fietsstraat overal voorrang heeft op zijstraten. Verder *besparen ze ruimte* in vergelijking tot fietspaden en dat kan ten goede komen aan groen- of andere voorzieningen).

Dus vooral doorgaan met die fietsstraten, maar niet nadat de zaken netjes zijn geregeld!

HISTORIE

Fietstunnels onder de rondweg

Uit: Vogelvrije Fietser, oktober/november 1988:

Theo van Soest en Jan Vleeshouwers van de Eindhovense ENFB hebben een nota over fietsers en de rondweg in Eindhoven opgesteld en worden daarover geïnterviewd. De drukke rondweg vormt een barrière voor kruisend fietsverkeer. Fatsoenlijke tunneltjes ontbreken meestal, oversteekplaatsen zijn schaars en verkeerslichten zijn fietsonvriendelijk afgesteld. Bovendien moeten fietsers die via de rondweg van de ene naar de andere buitenwijk willen, over hobbelige, met klinkers bestrate ventwegen rijden waar ze worden weggedrukt door automobilisten die de ventweg als sluiproute gebruiken. De ENFB'ers pleiten voor aanleg van fiets-tunnels onder de rondweg. Zo ligt er bij de Technische Universiteit een ooit voor het autoverkeer aangelegde tunnel die uitstekend omgebouwd kan worden tot fiets-tunnel. Enkele andere tunneltjes zouden fietsvriendelijker gemaakt moeten worden, zodat fietsers niet hun fiets trap op en trap af hoeven zeulen. Opvallend is de reactie van sommige leden van de raadscommissie voor verkeerszaken, aan wie de ENFB de nota in maart heeft gepresenteerd. Zij achtten fietsen in tunnels 'sociaal onveilig'. Vleeshouwers: 'De gemeente heeft net een medewerker aangesteld die enge plekken in kaart moet brengen, en daardoor is het opeens in om je in het openbaar zorgen te maken over zulke plekken. Maar een tunnel wordt er niet enger op als fietsers niet meer hoeven af te stappen.'

Actieve leden aan het woord

De kern van Ventiel bestaat uit de bijdragen van actieve Fietzersbondleden in de regio. Voor dit nummer vroegen we hen een speciaal stukje te schrijven: over het grootste succes, de zwaarste teleurstelling, de ergste frustratie of over wat dan ook, als het maar te maken had met het fietsgebeuren in hun stad of dorp. Velen klommen in de pen, de conclusie is helder: ondanks heel wat 'gewonnen veldslagen' valt er nog een boel te doen.



Wint de aanhouder?

Peter Plantinga (Eindhoven)

Ventiel 150 al weer. Dat lijkt snel gegaan. Voor mijn gevoel gaan de veranderingen juist langzaam: beetje bij beetje krijgt de fietser in Eindhoven meer aandacht. In ruimte op de weg krijgen we er af en toe een fietspad erbij. Fietspaden asfalteren vordert gestaag. Maar de grote bedragen gaan nog altijd naar het gemotoriseerd vervoer: naar openbaar vervoer en automobilititeit. De fietser 'lift' nog steeds mee, wat wil zeggen dat fietspaden pas worden aangelegd (of opgeknapt) wanneer groot onderhoud wordt verricht of wegen worden gereconstrueerd. Op zich prima, maar beter zou zijn wanneer voor de fietsinfrastructuur een apart gemeentelijk meerjarenplan met bijbehorend budget zou zijn. En we moeten nog steeds ieder plan controleren, omdat bij het ontwerp veel afspraken worden vergeten. Dat is geen opzet, maar de gemeente heeft nog geen sluitend kwaliteitssysteem.

Een goede ontwikkeling is echter dat we steeds meer kunnen meepraten en dat we daarin ook serieuzer worden genomen: in het CVO (Centraal Verkeersoverleg) komen de meeste grote plannen op tafel en er wordt goed geluisterd en overlegd. Alle partijen zijn doorgaans goed vertegenwoordigd. Daarnaast zijn er nog talloze andere klankbordgroepen, wijkoverleggen en themavonden waarin wij samen met bewoners en gemeente de plannen bespreken en waarbij wij onze belangen behartigen.

Mijlpaal

Verassend is echter dat de grote investeringen soms zomaar uit de lucht komen vallen: als onderdeel van de Groene Corridor wordt de Oirschotseweg omgebouwd tot fiets- en voetgangersgebied. Dat is toch een mijlpaal: een oude hoofdweg die weer teruggebracht wordt tot een landelijke weg waar het langzame verkeer de prioriteit heeft.

Dit wordt gefinancierd in het kader van Brainport-ontwikkeling, vermoedelijk grotendeels betaald door het ministerie van Economische Zaken. Een andere groot project binnen Brainport-development is de Slow-lane. Ook dit betreft het aanleggen van 'groene infrastructuur ter verbetering van het leefklimaat', wat weer dient om van de Brainport-regio een aantrekkelijk vestigingsgebied te maken. Dus fietsinfrastructuur ten behoeve van de leefbaarheid.

Tot slot denk ik aan het project Stedelijke Mobiliteits Agenda. Dit project dient ter verbetering van het verblijfs-

klimaat binnen de ring. Onder het motto 'Eindhoven op weg' heeft het gemeentebestuur een visie uitgewerkt hoe dat te bereiken. Onderdeel van de visie is binnen de ring autoverkeer terug te dringen ten gunste van openbaar vervoer, fiets en voetganger. Belangrijke motivatie daarbij is dat de verbetering van de luchtkwaliteit door de EU wordt voorgeschreven als voorwaarde voor toekomstige bouwplannen.

Alle drie projecten hebben dus ten doel de leefbaarheid te verbeteren ten behoeve van de economische ontwikkeling. Of kort door de bocht: de fiets wordt gezien als gangmaker voor de economie. Wie had dat 150 Ventielen geleden gedacht!

Sites voor meer informatie: www.eindhovenopweg.nl, www.Brainportavenue.nl/projects/slowlane, www.eindhoven.nl

HISTORIE

Opzegging

Uit Vogelvrije Fietser, februari/maart 1980:

In een ingezonden brief legt Jaap ten Have uit Veldhoven uit waarom hij zijn lidmaatschap van de ENWB heeft opgezegd. 'Daar ik het werk van de bond niet meer zo zie zitten – wat doen jullie nu in feite behalve beroepskrachten aantrekken en nota's schrijven – zeg ik mijn contributie maar op. Ik mis het elan van het begin c.q. wat uit de doelstellingen zou moeten spreken. Een bruggetje doorzagen (pas geleden in Eindhoven) is wel leuk, maar ik word nog steeds midden in de stad voor mijn flikker gereden omdat ik linksaf moet slaan. Bedankt, sterkte met de strijd, echter zonder mij.'

Trots op het station

Hetty Otten (Best)

In het voorjaar van 1991 werd er door de bezorgster van Ventiel, mevrouw Van den Bergh, bij mij aangebeld met de vraag of ik actief wilde worden voor de Fietzersbond in Best.

Dat heeft ze bij alle leden gedaan, wat leidde tot een bestuur van vier mensen. In de loop van de tijd waren er wisselingen, maar wij beiden hebben het jarenlang volgehouden, tot we in 2004 besloten om de onderafdeling Best op te heffen bij gebrek aan opvolgers en het verdwijnen van onze eigen motivatie.

Het grote probleem in een klein dorp is namelijk dat je na verloop van tijd precies kunt voorspellen hoe het gaat: als hij wethouder wordt, kun je het wel schudden; zolang dié ambtenaar op die plek zit, gaat alles van een leien dakje, enzovoorts. Na een paar jaar kun je blindelings voorspellen welke voorstellen haalbaar zijn en wat lacherig van tafel wordt geschoven.

Spoortunnel

Toch waren er ook duidelijke hoogtepunten: allereerst natuurlijk de voorrang voor fietsers op rotondes in mei 2013, maar ook het bundelen van alle overlegpartners tijdens de aanleg van de spoortunnel, waarvoor wij het initiatief genomen hebben. Die spoorjongens waren in eerste instantie vooral bezig met het reduceren van de overlast voor automobilisten, terwijl het de belangrijkste fietsroute naar de middelbare school en alle sportvoorzieningen betrof. Zij gingen ervan uit dat de fietsers een heel drukke autoweg, waar standaard veel te hard werd gereden, twee maal zouden oversteken. Ik heb toen twee uur aan de telefoon gezeten om de projectleider uit te

leggen dat de fietsers aan hun eigen kant van de weg zouden kunnen blijven, als hij de auto's een bochtje zou laten maken.

Dat had hij niet meteen door, dus moest ik alles in woorden omschrijven terwijl hij de plaatselijke situatie niet precies voor ogen had. Uiteindelijk leidde dit tot een mooie spoortunnel en nog belangrijker, de gratis bewaakte en overdekte fietsenstalling bij het station (die inmiddels bijna bezweken is aan zijn eigen succes – te veel fietsen en vooral scooters en NS wil niet meer uitbreiden).

Telkens als ik er langs fiets ben ik weer even heel erg trots op de gezamenlijke inspanning van de Bestse gemeenschap die tot zo iets moois geleid heeft!



Vanwege plaatsgebrek in de NS-stalling moeten scooters buiten stallen



Rob van Stratum (Geldrop-Mierlo)

Van voorrang op rotondes tot gratis stallen

Half april had het bestuur van de onderafdeling Geldrop-Mierlo een zeer inspirerende ontmoeting met het bestuur van de regio Eindhoven. Klinkt gewichtig. Was het ook. We zijn samen nog eens met de stofkam door de afgelopen jaren gegaan. We hebben ervaringen uitgewisseld en naar de toekomst gekeken. Wat hebben we in 25 jaar bereikt in het gebied waarvoor we verantwoordelijk zijn? Het lijkt niet veel, maar het is heel wat. Fietsers in de voorrang op vrijwel alle rotondes in Geldrop en Mierlo. Volop vrijliggende fietspaden vooral in Geldrop, zoals langs het Emopad, de Gijzenrooiseweg, de Wielewaal en de Bosrand. Een echte bewaakte en gratis fietsenstalling in het centrum van Geldrop. De gemeente heeft even gedacht om daarvoor geld te gaan vragen, maar werd door ons subtiel op de vingers getikt. Zo kunnen we nog wel even doorgaan.

Toch blijft er voldoende over om voor te knokken. Je zou bijna zeggen 'gelukkig'. Maar dat is het niet, want het gaat uiteindelijk om wezenlijke zaken als minder verkeersslachtoffers, meer mensen op duurzame wijze verplaatsen en ook gewoon plezier in het fietsen.

Zaken die nog op onze verlanglijst staan zijn de infrastructuur in Mierlo, het Bogardeind en het centrum in Geldrop, de Brugstraat en tenslotte cursussen e-bike voor senioren. We gaan door met fietskeuringen voor de basisschooljeugd, het meldpunt voor knelpunten en het verbeteren van het knooppuntennetwerk. We zijn trots op onze ruim honderd trouwe maar soms ook nieuwe leden in onze regio. We zien ze elk jaar op de Anders Mert, en hopen dat ze onze nieuwe website zullen bezoeken. We houden jullie op de hoogte via het Ventiel en gaan door met fietsen!

Helmond fietst (meer)!

Paul Kloet (Helmond)

Een jubileumnummer van ons regionale verenigingsblad is een pracht aanleiding om eens terug te kijken. Hebben onze inspanningen om de fietser een volwaardiger plaats te geven in het Helmondse vervoerssysteem effect gehad? Daarbij heb ik gebruik gemaakt van het gemeentelijk rapport *Verkeer en vervoer in Helmond* van maart 2012. Daarin worden de antwoorden op vragen over verkeer en vervoer uit een inwonersenquête uit 2011 vergeleken met die uit 2006.

Fietsbeleid

De omvang van een stad als Helmond met afstanden tot het stadscentrum van hooguit 3,5 km biedt ideale mogelijkheden voor een optimaal gebruik van de fiets. Er wordt daarom in Helmond ook veel gefietst. Het gemeentebestuur heeft hier al jarenlang oog voor en heeft ervoor gezorgd, dat de fietsinfrastructuur in de loop der jaren fors is uitgebreid. Vooral de gratis fietsenstallingen in het stadscentrum hebben een geweldige impuls gegeven aan het fietsgebruik.

In het verkeersbeleidsplan *Helmond Mobiel* uit 2007 is een ambitieuze doelstelling geformuleerd: In de periode 2008-2015 zou het fietsgebruik op afstanden tot 7,5 km per jaar met een procentpunt moeten stijgen. Dat kan niet zonder fikse investeringen in fietsinfrastructuur. In het Fietsbeleidsplan uit 2009 zijn die opgenomen en tot nu toe ook gerealiseerd. Door de algemene bezuinigingstaakstellingen bij de verschillende overheden en subsidiegevers zou dat de komende jaren wel eens wat minder kunnen worden.

Fietsgebruik

In de periode 2006-2011 is het autobezit in Helmond toegenomen van precies één auto per huishouden naar 1,06 auto's per huishouden. Desondanks is het fietsgebruik in diezelfde periode relatief gegroeid. Dat blijkt uit onderstaande tabel.

Een tweede indicator voor een intensiever gebruik van de fiets

Vervoersmotief	Autogebruik	Fietsgebruik	Overig	Totaal
Naar het werk	55 (58)%	35 (30)%	10 (12)%	100%
Naar school	17 (19)%	53 (46)%	30 (35)%	100%
Doen van dagelijkse boodschappen	40 (42)%	40 (37)%	20 (21)%	100%
Winkelen voor niet-dagelijkse artikelen	53 (58)%	32 (27)%	15 (15)%	100%
Bezoek familie of vrienden	55 (55)%	31 (28)%	14 (17)%	100%
Sport en recreatie	40 (47)%	46 (40)%	14 (13)%	100%

Vervoerswijzen en reisdoelen per 2011, tussen haakjes de percentages uit 2006

is, dat 50% van de Helmonders in 2011 aangaf altijd of vaak met de fiets naar het centrum te gaan, in 2006 was dat 49%. Met de auto is dat percentage 47% (2006: 53%). Al met al een mooi resultaat van het gemeentelijk fietsbeleid.

Opvattingen over fietsen

Verreweg de meeste Helmonders fietsen weleens (87%) of



De keerzijde van het succes: te weinig stallingen op hoek Zuid-Koninginnewal/ Ameidestraat

minstens eenmaal per week (28%) en een aanzienlijk deel dagelijks (41%). Het is dan ook niet vreemd, dat 80% van de Helmonders de stad fietsvriendelijk vindt (2006: 76%); 13% is het daar echter niet mee eens (2006: 11%).

Vooral de bewaakte gratis fietsenstallingen in het centrum blijken heel belangrijk te zijn voor dat positieve beeld. En dat ondanks het feit, dat zelfs in 2011 maar 67% van de ondervraagden wist, dat het stallen van fietsen in het centrum gratis is. Terwijl dat al sinds 2005 het geval is. Men vindt het een tegenvaller, dat voor de bewaakte (niet-gemeentelijke) stalling bij het station wel betaald moet worden.

Een aantal ondervraagden vindt, dat er nog wel een of meer bewaakte gratis stallingen bij mogen komen, met name aan de noordzijde van het centrum. Diverse respondenten geven aan waar zij graag nog fietspaden hadden gezien: Heistraat, Hoofdstraat, Mierloseweg en Rivierensingel.

Ondanks dat de Helmonders de stad in overgrote meerderheid fietsvriendelijk vinden noemt toch ruim 40% een of meer

fietsonveilige locaties in de stad (2006: 33%). In een bijlage bij de rapportage zijn ze opgenomen. Het is een grote verscheidenheid aan rotondes, overwegen, kruispunten en straten. Hier valt voor de gemeente nog wel iets te winnen.



Ook Albert Heijn doet mee

Fietsonveiligheid

In grote lijnen kan de gemeente Helmond tevreden zijn over de resultaten van het al jaren gevoerde fietsbeleid. De fietsveiligheid blijft echter een punt van aandacht. In hoeverre ons werk als Fietzersbond invloed heeft gehad op de goede voornemens en het goede werk van de gemeente, valt niet te bepalen.

Wel hebben wij - mede vanwege de uitkomsten van Fietsbalans 2007, waarin Helmond relatief onveilig voor fietsers werd genoemd - regelmatig onze zorg uitgesproken over de fietsveiligheid van een aantal ontwerpen, die soms wel soms niet aan ons voorgelegd zijn. Naar onze mening wordt de fietsveiligheid - of de verkeersveiligheid in het algemeen - te vaak en ten onrechte ondergeschikt gemaakt aan andere aspecten. Daar is voor ons nog werk te doen.

HISTORIE

Achterstallig onderhoud

Uit: Vogelvrije Fietser, mei/juni 1995:

In Eindhoven overleed begin maart een 66-jarige snorfietser na een val als gevolg van een kapotte tegel in het fietspad naast de Karel de Grotelaan. Een Eindhovens raadslid schreef een brief naar de officier van justitie met het verzoek eens te bekijken of B & W niet konden worden aangeklaagd wegens 'dood door schuld'. Daarop raakte de Eindhovense dorpspolitiek verzeild in een discussie over wat raadsleden nu wel en niet mogen. Niet over het achterstallig onderhoud van fietspaden. Terwijl al in 1990 de Eindhovense afdeling van de Fietzersbond dat onderhoud aankaartte in een nota. In 1993 fietste de afdeling met raadsleden langs knelpunten en in augustus 1994 werd de zaak opnieuw aan de orde gesteld in een brief aan de raadscommissie verkeer. Daarop beloofde een ambtenaar dat begin 1995 een totaalplan zou verschijnen voor het onderhoud van fietspaden. In maart was er nog niets. Na het ongeluk is men wel aan de slag gegaan. 'De paniek is toegeslagen', schrijft Myriam Daru van de Eindhovense afdeling. 'Her en der worden nu de ergste plekken aangepakt. Ook op die bewuste Karel de Grotelaan.'

Met Slag en Stoot

Arnold Niessen (Heeze-Leende)



Eén keer per jaar, de laatste zondag van augustus, trekt de optocht van de Brabantse Dag door de hoofdstraat van Heeze. Dit jaar is het thema 'Hoezo Middeleeuws?!' Toen ik het lokale voorzitterschap van Kees Smedema overnam, in 1999, was het thema 'Niet zonder Slag of Stoot'. Beide thema's zijn toepasselijk voor het werk van de Fietzersbond in Heeze-Leende de afgelopen jaren. Over gewonnen en verloren veldslagen.

Kapelstraat wordt 30!

Trekt de Brabantse Dag-optocht door de Heezer hoofdstraat met zo'n 3 km/u, de rest van het jaar duwt het autoverkeer er, sinds de weg versmald werd in 2004, met 50 km/u de



Kapelstraat

fietzers van de weg. In 2003 ging de Fietzersbond al in bezwaar en beroep tegen deze situatie, toch heeft de gemeente de weg zo aangelegd. De Raad van State oordeelde in 2007 dat deze situatie zo onveilig is dat

de gemeente de weg eigenlijk alsnog 30 km/u moet maken. Maar hoe? Na jaren overleg heeft nu eindelijk de gemeenteraad met breed draagvlak een 30 km/u-plan goedgekeurd. De weg wordt nooit echt fijn voor fietsers, maar na meer dan tien jaar discussie komt er in elk geval enige verbetering!

Weg met palen en hekjes

Kleine verbeteringen kosten veel tijd. Op de onoverzichtelijke



Paal Muggenberg-Tinnegieter

fietsdoorsteek tussen de Muggenberg en de Tinnegieter staat een paal te wachten tot er een fietser tegenop botst. We pleiten al zeker tien jaar voor sanering van dit soort overbodige en gevaarlijke palen en hekjes. Zelfs na een zeer ernstig verlopen valpartij heeft het nog twee jaar gekost voor we de toezegging kregen dat de gemeente onnodige hekjes en palen weghaalt. De paal op de foto wordt nu zo spoedig mogelijk verwijderd.

Fietzers in de voorrang

Hoewel veel doorgaande wegen en de rotonde Muggenberg aangelegd waren met fietsers uit de voorrang, hebben we succesvol aangedrongen op ombouw: nu hebben fietsers voorrang.



Stationstunnel

Stationstunnel drempelvrij

De fiets/voetgangerstunnel onder het station van Heeze is een belangrijke verbinding voor fietsers. Jammer alleen dat er tien felle rotdrempels in lagen (type McDrive). Na meer dan tien jaar klagen zijn deze drempels eindelijk vervangen door mildere drempels die wel acceptabel zijn tot een snelheid van zo'n 12 km/u, en die ook nog zo zijn aangelegd dat ze met een slingerbeweging te vermijden zijn – zodat ook rolstoelen weer door de tunnel kunnen.

Recreatief hobbel-de-bobbel

We blijven aandacht vragen voor het gehobbel over de boomwortels en de restanten van wat ooit asfalt was. Erg blij zijn we met de forse opwaardering van het Bels Lijntje (Geldrop-Heeze uitgevoerd, Heeze-Leende in planning). Elders blijft het voorlopig hobbelen.

Snelwegrotondes A67 en A2

Nu de - vooralsnog – niet gewonnen veldslagen. Bij de A67 (Geldrop) zijn turborotondes aangelegd. Voor de vele



Fietser op rotonde A67

scholieren is het zonder voorrang oversteken van de op- en afrit van de snelweg erg lastig geworden. De veel veiligere voorkeursoplossing van de gemeente Geldrop, waarbij de fietsers aan de andere kant van de weg vrij door kunnen rijden, is door een banale bestuurlijke botsing tussen Geldrop en Heeze-Leende onmogelijk gemaakt. Intensieve actie van de Fietzersbond was tevergeefs. Op YouTube laten we zien hoe de auto's de rotonde verlaten: sommigen geven de doorgaan- de scholieren vriendelijk voorrang, anderen slaan af zonder richting aan te geven en scheuren toeterend door de groepen fietsers heen.

Ook bij de A2 in Leende legt de provincie dit jaar turboroton-

des aan. Weer is de fietsveiligheid ondergeschikt gemaakt aan de doorstroming van het autoverkeer. Het is er wel niet zo druk als bij de A67, maar het is opnieuw een gemiste kans om het veiliger te maken. De provincie pleit dan wel voor een nul-dodenbeleid maar in de praktijk kiest ze er niet voor.

Fietsend de toekomst in

De afgelopen jaren is er stiekem toch veel bereikt. Dankzij aanhoudende druk. En omdat de gemeente ziet dat onze opstelling constructief en realistisch is. Maar net als in de Middeleeuwen niet zonder slag of stoot.

HISTORIE

Druknoppen in Geldrop

Uit Vogelvrije Fietser, juni/juli 1981:

De afdeling Geldrop beschrijft een geslaagde actie. In het najaar van 1980 wordt het belangrijkste kruispunt naar het centrum ingrijpend gewijzigd. En wel zo dat het snelverkeer nog sneller door kan racen, maar fietsers en voetgangers langer voor het stoplicht moeten wachten. Bovendien levert de scheiding tussen het fietsers- en voetgangerslicht verwarrende en gevaarlijke situaties op. De ENFB protesteert hiertegen en verwijt het gemeentebestuur gevaarlijke manoeuvres in de hand te werken. De gemeente beschuldigt de ENFB van opruiende artikelen in de media. ENFB'ers gaan vervolgens over tot actie: ze bedienen zelf de drukknoopp en geven voorbijgangers kaarten die ze, voorzien van commentaar, kunnen opsturen naar de gemeenteraad. De gemeenteraad ontvangt ruim 150 kaarten met klachten. Pas dan gaat de gemeente over stag en voert de door de ENFB bepleite wijzigingen door.

HISTORIE

Arrestatie

Uit Vogelvrije Fietser, juni/juli 1983:

'De vijf Eindhovense ENFB'ers die eind februari door de politie werden gearresteerd tijdens hun actie tegen de drukknoopp en bij verkeerslichten, hebben een rekening van 600 gulden gepresenteerd gekregen. Voor de herstelwerkzaamheden aan die drukknoopp en, beweert de gemeente. Die werkzaamheden zullen dan bestaan uit het verwijderen van enige wasknijperhoutjes die de knoppen ingedrukt hielden en enkele stickers. De Eindhovense actie Steek er een stokje voor werd gehouden om er nog eens de aandacht op te vestigen hoe hinderlijk die drukknoopp en voor fietsers en voetgangers zijn. Een jaar geleden heeft de ENFB haar bezwaren tegen de drukknoopp en bij de gemeente gemeld, maar die heeft daar niets mee gedaan.'