



Ventiel 100

Kwartaalblad voor fietsend Zuidoost-Brabant



Fietzersbond

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

Inhoud Ventiel 100

3	Een begrip
5	Oud nieuws
6	Het oerbegin van 22 jaar Ventiel
9	Hans op herhaling
11	Overpeinzingen bij het 100ste nummer
12	Terugblikken met Jan Vleeshouwers
14	Fred Palmboom actief-af
17	Herinnering aan Annemarieke van der Kooij
	Werken op de fiets
18	Rikki en Paul van den Heuvel, een jubileuminterview
22	Trappen voor je gezondheid
	Ventielekes
23	Helmonds fiets-wel-en-wee
24	Tien jaar successen en teleurstellingen in Best
25	Ons motto is samen-werken!
26	De fiets als mee-lifter: het geval Eindhoven
29	Van ludiek tot noodzakelijke zakelijkheid
31	Fietsen is leuk
32	Fietsnetwerken
33	Terugtochten
40	Knooppunten in fietsroutes
41	Fotocollage Fieke van Tuijl
44	Servicepagina
47	Organisatie van de regio

Kopij en illustraties

Het volgende nummer van het Ventiel verschijnt in november 2000. Kopij s.v.p. vóór 15 oktober 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
Tweelingenstraat 84
5632 AZ Eindhoven

Foto omslag voor: Fieke van Tuijl
Foto omslag achter: Dieneke van der Burgt

Een begrip

Dr. R.W. Welschen, Voorzitter Regioraad en Dagelijks Bestuur van het SRE

Aan het begin van deze nieuwe eeuw viert de Fietzersbond enfb zijn vijftiengjarige jubileum. In de afgelopen tweeëntwintig jaar heeft de bond zich gemanifesteerd in het hele gebied van het SRE, het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven. Vriend en vijand zijn het er in Nederland over eens dat het gebruik van de fiets in het belang is van de volksgezondheid en kan bijdragen aan oplossingen voor de verkeers- en milieuproblematiek. Daarnaast is de fiets een goedkoop vervoermiddel.

De Fietzersbond is uitgegroeid tot een factor van betekenis in de landelijke en de lokale politiek. Gevraagd of ongevraagd houden de werkgroepen van de bond het fietsbeleid op de agenda. Ze signaleren knelpunten en dragen oplossingen aan. In het begin moest er vaak actie gevoerd worden, tegenwoordig wordt de dialoog met alle belanghebbenden gezocht. Kortom, de Fietzersbond is een begrip geworden, ook in onze regio. Van Reusel-De Mierden tot Deurne, van Cranendonck tot Gemert-Bakel, overal denkt de Fietzersbond mee met de gemeenten en het SRE over veiligheid, over fietspadnetwerken en over goede en haalbare fietsvoorzieningen in het algemeen.

De Fietzersbond in de regio Zuidoost-Brabant viert dit jaar zelfs een dubbel jubileum: de lezer heeft zojuist het honderdste nummer van Ventiel opengeslagen. Ik heb kunnen waarnemen dat Ventiel zich in de loop der jaren heeft ontwikkeld tot een nuttig en interessant blad voor alle betrokkenen. Niet alleen voor de eigen leden, maar ook voor beleidsmakers. Met beide jubilea wens ik al die betrokken fietsers van harte geluk.

Het is mede de verdienste van de Fietzersbond dat de regio Zuidoost-Brabant momenteel beschikt over een kwalitatief en kwantitatief uitgebreid netwerk van fietspaden. Onze regio kan zich meten met een gerenommeerd fietsgebied als Drenthe.

De doelstelling goede en veilige voorzieningen voor de fietser zal door alle bewoners van de regio worden onderschreven. Ik spreek de hoop uit dat de goede samenwerking tussen het SRE en de Fietzersbond ook in de toekomst zal bijdragen tot de kwaliteit van de fietsvoorzieningen, tot verbetering en uitbreiding van het netwerk van fietspaden voor de fietstoerist, en tegelijkertijd voor de werkende mens, opdat die in toenemende mate zal kiezen voor de fiets. En ik hoop vooral ook dat de samenwerking zal leiden tot veilige verkeerssituaties, zodat ouders hun kinderen met een gerust hart naar school kunnen laten fietsen.

In dit honderdste Ventiel kunnen de inwoners van het gebied van het Samenwerkingsverband Regio Eindhoven kennisnemen van de activiteiten en bemoeienissen van veel fietsminnende leden, van hun successen en hun teleurstellingen. Ik wil deze speciale uitgave van Ventiel warm aanbevelen aan ambtenaren en aan wethouders en aan al diegenen in de regio die betrokken zijn bij beleid en uitvoering van maatregelen die het fietsen in de regio kunnen bevorderen en veraangename. Tenslotte wens ik bestuurders en overige vrijwilligers van de Fietzersbond en de redactie van Ventiel veel succes en volharding bij hun inzet voor het fietsen in de regio.



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

BOSPARK DE BIKKELS

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

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

Ook voor:

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

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



BUITEN GEWOON THUIS

Oud nieuws

Jan Kleyn

Het is moeilijk bescheiden te blijven. Een ventiel is weliswaar een luttel onderdeelje van ons onvolprezen vervoer- en genotmiddel; raakt het echter in het ongerede, dan kunnen wij het fietsen wel vergeten. Daarom rust op de redactie een zware verantwoordelijkheid. In het bijzonder wanneer ons kwartaalblad in het middelpunt van de belangstelling staat, zoals bij dit honderdste nummer het geval is. Ja, zeer gewaardeerde lezer, het is moeilijk bescheiden te blijven: het honderdste Ventiel! Waren het er werkelijk negenenegentig? Is er geen sprake van geschiedvervalsing? Jawel, daar is sprake van, maar wat zou dat? Sommige nummers waren er wel, maar ze verschenen niet. Uit virtuele ventielen kan ook lucht ontsnappen. Bovendien, mocht er al fraude gepleegd zijn, dan is deze misstap reeds lang verjaard, te bewijzen valt er niets meer en aan de goede bedoelingen hoeft niet getwijfeld te worden.

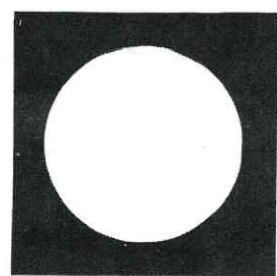
'Oud nieuws' is deze redactionele uitlaat getiteld. Een oxymoron heet dat, een stijlfiguur waarin twee elkaar tegengestelde begrippen verbonden zijn. Voor sommige lezers, vaak leden van het eerste uur, is het hopelijk een feest der herkenning, maar voor vele zal het oude nieuw zijn of zelfs nieuws. Het is waar dat wij altijd vooruit moeten willen kijken. Daar zijn de komende nummers weer goed voor. En waarom het verleden niet koesteren, er valt zoveel van te leren. Het fietswiel hoeft niet steeds opnieuw uitgevonden te worden. Bovendien, een beetje voorgangerverering moet ook kunnen. Veel geschiedenis dus. De redactie hoopt dan ook dat het een historisch nummer is geworden. Al gaat het niet om een grijs verleden, toch lijkt het allemaal lang geleden, die tijd van acties. Hulde aan de vele, vaak anonieme voorvechters die in de gaten kregen dat er weer meer gefietst moet worden en dat er geknokt moet worden om de rechten van fietsers vast te stellen. Maar vaststellen van je rechten is niet genoeg. Dan begint het 'feest' pas. Het uithoudingsvermogen wordt wel op de proef gesteld bij het bewerken van ambtenaren en wethouders. Hoeveel kilometers fietspad kunnen er wel niet op het conto van de Fietsersbond geschreven worden? En bij hoeveel rotondes 'zitten' fietsers niet in de voorrang? Uit vele bijdragen blijkt weer eens dat er voor ons werk

een lange adem nodig is. Maar die hebben we ook, fietsers bouwen spelenderwijs aan hun conditie. Ze roken niet, en als ze dat toch doen gaan ze tenminste op de fiets naar de sigarenwinkel.

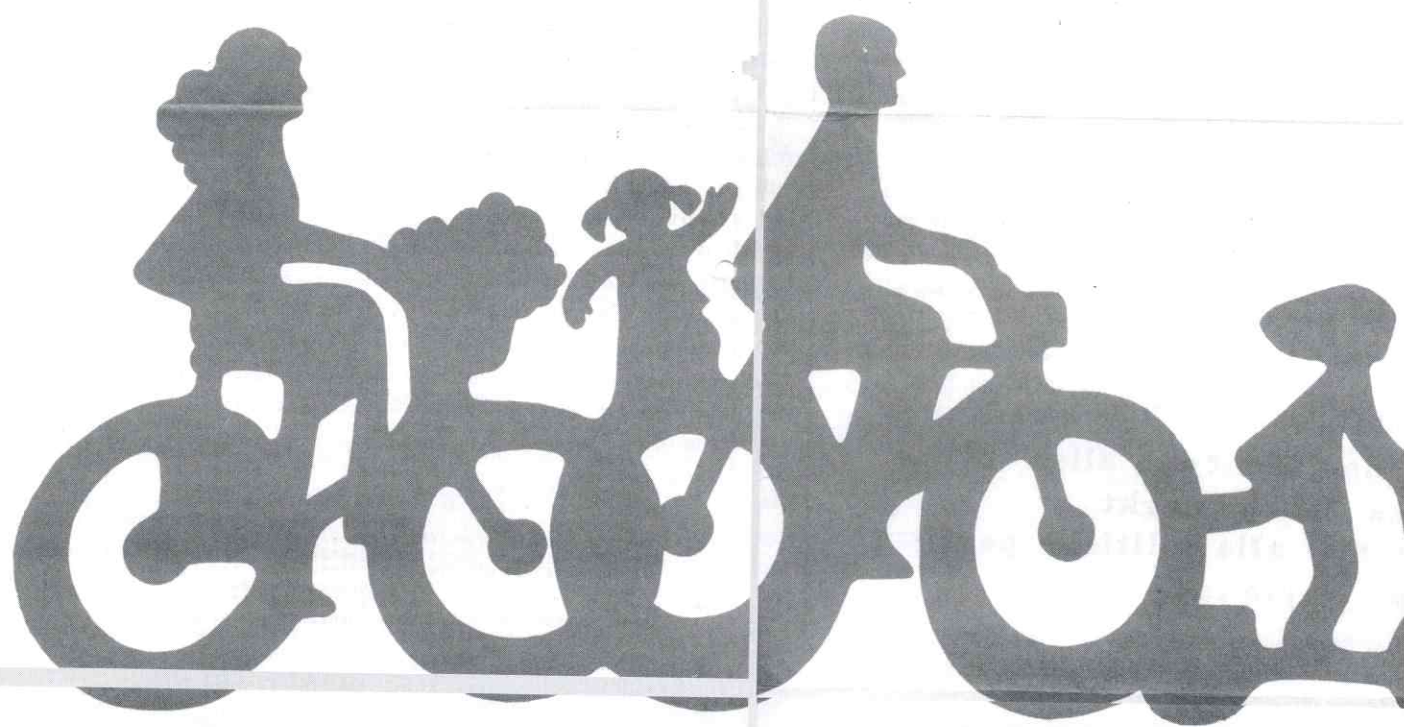
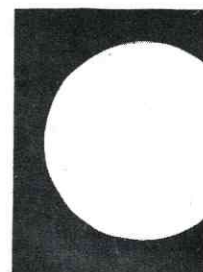
Wat wij niet mogen vergeten is dat fietsen weliswaar nuttig en nodig is, maar ook gewoon plezierig. Dat probeert dit nummer ook uit te stralen. Ver voor de oprichting van de ENWB was dat voor velen, ook voor koningen, keizers en admiraals een vanzelfsprekendheid. Voorts kunt u lezen dat de redactie zelf het goede voorbeeld geeft en het echte werk de afgelopen kwart eeuw niet schuwde. Dat de fiets kunstenaars inspireert, wordt met een serie ogenschijnlijk ouderwetse foto's geïllustreerd.

Geen bloed en tranen maar des te meer zweet heeft het gekost, voordat dit Ventiel rijp was voor de drukker. Met dat mooie weer fietst de redactie zich liever in het zweet, maar dit zomernummer kon moeilijk overgeslagen worden. Dank aan de 'vaste correspondenten' en in het bijzonder aan Myriam Daru en Hans Wouterse voor hun tijd en hun bijdragen. Dank ook aan Franka Goris voor de servicepagina. Het kan de lezer moeilijk ontgaan dat Ventiel een nieuwe jas heeft aangetrokken. Dank aan Jeroen Pauwels voor het basisconcept. Dank aan Nathalie van Iersel voor haar enthousiasme om te elfder ure de uitdaging op te pakken en een totaal nieuw uiterlijk voor Ventiel te creëren. Moge het zo nog meer een blad van formaat zijn geworden. Aan de lezer om te oordelen of dit Ventiel er ook wat dat betreft mag zijn en mag blijven. Ten slotte danken wij Stan Sanders van Drukkerij Helmond voor zijn vakmanschap en zeer billijke prijsniveau.

Wij hopen dat de kwaliteit van dit nummer niet heeft geleden onder de kwantiteit en wensen u veel leesplezier. Ventiel 100 wil ook een bijdrage leveren aan de beeldvorming van ambtenaren en politici die een hoofdrol spelen in het proces van verbetering van de fietsvoorzieningen in de regio. Zo hoopt de redactie dat de fietser bij de besluitvorming over steeds weer nieuwe uitbreidingen en aanpassingen blijvend de aandacht krijgt die hij verdient.



KIES



VOOR DE FIET demonstratieve fietstoch 27 MEI

VERTREK
MARKT 2.30 UUR

POLITIEK FORUM
ESPLANADE 4 UUR



eerste enige echte nederlandse wielrijdersbond, postbus 2000, amersfoort

Het oerbegin van 22 jaar Ventiel

Hans Wouterse

Het eerste Ventiel was lange tijd zoek. Als je na een jaar of 25 eens terug gaat kijken dan frustreert je dat nogal. Maar gelukkig, al wroetend in de archief-erfenis van Lou Fé Feiner (waarvoor bij deze dank, Lou Fé) vond ik enkele posters die ook op de achterkant bedrukt bleken te zijn. Lezen, natuurlijk. Tot mijn stomme verbazing bleken twee daarvan een combinatie te zijn van een poster en een regulier nummer van het Ventiel! En laat nou, jawel, één van die twee poster-nummers uitgerekend nummer één zijn! Op de posterkant werd opgeroepen tot deelname aan een demonstratieve fietstocht door de Eindhovense binnenstad op 27 mei 1978. Want de publiciteit zoeken en mensen in beweging brengen was nodig in die begintijd. Vooral met de raadsverkiezingen in het vooruitzicht. Die demonstratiefietstocht van de ENWB, zo heetten we in 1978 nog, was trouwens niet de eerste, ook in 1976 heeft al eens zo'n evenement plaatsgehad, zo lees ik in Ventiel nummer 1.

Bij de fietsroutebeschrijving worden zes probleempunten opgesomd die tijdens het fietsen onder de aandacht werden gebracht. Wellicht loont het de moeite die hier nog eens allemaal opnieuw op een rijtje te zetten om te bezien wat er zoal veranderd is.

Hieronder volgt een lijstje van problemen waarmee de fietser nogal eens te maken krijgt. We hebben de fietsroute zó uitgezet, dat verschillende van deze problemen te herkennen zijn.

1- DOORGAANDE VERBINDINGEN

Al jaren wil de ENWB direkte verbindingen tussen de oost- en westzijde van de stad. Dit betekent dat een aantal eenrichtingstraten voor fietsers in twee richtingen toegankelijk moeten worden.

2- VEILIGHEID

Bijna alle veiligheidsmaatregelen die de gemeente aanbrengt gaan ten koste van de rijtijd van de fietser. Het lijkt wel of de fietser het verkeer onveilig maakt.

3- FIETSSSTROKEN-FIETSPADEN

Een fietsstrook is een nep-fietspad dat onveilig is omdat iedere auto er op mag komen en er zelfs op mag parkeren.

4- STOPLICHTEN

Bij de afstelling van de stoplichten wordt alleen maar rekening gehouden met het autoverkeer; nooit is er een groene zone voor fietsers. Ook is vaak de groen-tijd voor fietsers korter dan die van de auto.

5- NIEUWE FIETSRROUTE'S

Bij het aanleggen van nieuwe fietsroutes gaat de gemeente bijna altijd uit van bestaande wegen, meestal nog hoofdwegen ook. Ze denken bijna nooit aan het aanleggen van nieuwe fietswegen.

6- MILIEU-HINDER

Stank, herrie, irritatie, dus je raakt het plezier in het fietsen kwijt.

Ik zou bij deze 'pijnpunten' het volgende commentaar willen geven:

1) Doorgaande verbindingen zijn er gekomen, al zal er nog wel wat te wensen blijven. Per slot van zake moeten we morgen ook nog wat te doen hebben. Het verschijnen van de bordjes 'm.u.v. fietsers', al dan niet met '(brom-)', onder het verboden inrijbord mag welhaast epidemisch genoemd worden in heel Nederland. Nog even en er komt een klein wetswijziginkje dat dat onderbordje overbodig maakt. Tel uit je winst en tel uit je succes!

2) Ook op dit punt meen ik vooruitgang te zien: in 1978 moest het begrip 'fietsers in de voorrang' nog bedacht worden, vooral met betrekking tot rotondes. Er is een duidelijke ontwikkeling te zien van 'bedenken achter een bureau door een automobilist' naar 'bedenken in overleg met partijen, waaronder de ENFB'.

3) Die fietsstrookjes en 'suggestiestrepen' (prachtige uitdrukking, vooral als je de suggestie laat slaan op het vermeende effect) zijn ook vandaag nog niet om over naar moeder te schrijven. Een vooruitgang zit

„Fietzers uit Eindhoven en omgeving gevraagd”.

Sinds enige tijd bestaat er in Eindhoven een afdeling van de ENWB.

Wij zijn met een tiental mensen bezig een oprichtingsmanifestatie voor te bereiden. Intussen is er al een werkgroepje aan de gang die o.a. commentaar levert op Gemeentelijke rapporten zoals de „Doelstellingennota Binnenstad Eindhoven”.

Wij willen ook graag andere ENWB-leden bij onze activiteiten betrekken. Willen mensen die daadwerkelijk iets voor de fietser willen doen, contact met ons opnemen via postbus 7645, Eindhoven.

Je kunt ook even langskomen op Palingstraat 43 in Eindhoven.

27

wel in de gekleurde exemplaren, voor zover ik weet geldt daarvoor een impliciet parkeerverbod.

Bovendien wordt de mogelijkheid geschapen daarmee bij kruisingen met stoplicht een opstelplaats

voor de wachtende fietsers te creëren. Die kunnen dan bij groen eerst huns weegs gaan alvorens het snelverkeer zich in beweging zet. Ik zie ook (bijvoorbeeld in de Veerstraat in Breugel) het gedrag van de automobilisten langzaam maar zeker verbeteren, mede door het opruimen van de middenstreep. Hierdoor verdwijnt de kwalijke suggestie van het "recht" op je eigen weghelft.

- 4) Stoplichten: sprekend namens Helmond, waar ik nu 4 jaar woon, kan ik verschillende plaatsen aanwijzen met "lang groen voor de fietser".

Verder moet je in gedachten houden dat met het verschijnen van de nieuwe typen rotondes heel wat stoplichten de schroothoop op zijn gegaan, zeer ten voordele van de fietser. Hier mag zeker een plaatsje ingeruimd worden voor het komende huzarenstuk van de gemeente Geldrop op de kruising Nieuwendijk (Eindhoven), Helze (Nuenen) en Mierloseweg. Dit vooral omdat ook hier al die gehate, inefficiënte stoplichten verdwijnen. Ik heb gelukkig ook nog wat te mopperen. Bij groen voor de fietsers apart sta je nog al eens te wachten voor Jan met de korte naam, als er geen rechtsaf gaande auto's zijn. Dan zie je nogal eens een fietser het stoplicht wat makkelijker interpreteren dan in de wet staat. De wetgeving hoort nu eenmaal iets achter te lopen op de werkelijkheid, dat zal dus ook wel terecht komen.

- 5) Hier wil ik nogmaals een lans breken voor de gemeente Helmond. Er zijn over de nieuwe Zuid-willemsvaart maar liefst twee (hoge) vaste bruggen

gekomen apart voor de fietsers. Dit naaspaden op de bruggen in de Venuslaan, de brandtlaan, de Bakelsedijk, de Deurnese, de Vossenbeemd en de Rochadeweg. Bij gaande fietsroutes liggen de fietspaden in rustige gebieden. Door Rijpelberg en B vaak als fietspad in de voorrang.

- 6) De stank en de herrie, ja die blijven maar ondanks katalysatoren en brandstofinjectie precieze computertjes. Vooral bij het filek Het autopark stijgt sneller dan het asfalt nog steeds. Ik bekijk het maar optimistisch: irritatie en stank worden toch geleidelijk het probleem van de autorijder dan van de fietser. Op de fietspaden wordt het weliswaar druk gelukkig maar. De afvalgassen van je voor evenwel, benemen je gelukkig nog niet het plezier. Een somber ondertoonje wil ik hier ook laten horen: ik heb ongeveer twintig gefietst van Nuenen Zuid naar de TUE. In heb ik de ochtendfile op de A 270 voor het aan de Opwettenseweg zien groeien van 1 tot bijna een kilometer. Allemaal stationaire draaiende of kruipende auto's. Ik had twee tieven voor de te volgen weg vlak voor de één voor wind in de noordelijke kompashele voor wind in de zuidelijke kompashele, me Wel zonde van dat prachtige fietspad aan kant van de A270, want in dat laatste geval het Eckartse wandelbos in, om de uitlaatgassen ontwijken.

Maar nu terug naar de zes "oerbezwaren" uit nummer 1. Het is frappant dat ze alle zes nog actueel zijn. Maar toch kunt niet anders zeggen er zeer veel is bereikt. Ik heb me voorgenomen demonstratietoertocht van mei 1978 [Zie Fietsroute HW, Red] nog eens over te fietsen, ik heb een vermoeden dat ik dan zeker in majeure eindig.

Hans op herhaling

Hans Wouterse

fietsroute

Bij onderstaande route is aangegeven welk van bovengenoemde punten U in de desbetreffende straat terug kunt vinden.

Markt	I	Kloosterdreef	2-6
J. van Lieshoutstr.	I	Dr. Cuyperlaan	5
Ten hagestraat	I-3	Woenselsestraat	5
Kerkstraat	I-3	Churchillaan	
Grote Berg	I	John F. Kennedyl.	5
Kruising Hoogstr.	2-4	Viaduct Orpheusl.	5
Mauritsstraat	3-6	Ds. Flidnerstraat	5
Mecklenburgstraat	3-6	T.H. terrein	5
Julianastraat		Dommeltunnel	5
Vonderweg	3-6	Nachtegaallaan	
Willemstraat	3-6	Bleekstraat	2-5
Emmasingel	3-6	Vestdijk	2-3-4-6
I8-Septemberplein	I-3-4	Hertogstraat	2-3-4-6
Vestdijktunnel	I	P.C.Hoofdtlaan	
Kruisstraat	2-6	Wal	3-4-6
		Stadhuisplein	

ENWB

Op vrijdag 26 mei 2000 was ik in de gelegenheid om mijn eerder genoemde voornemen ten uitvoer te brengen. Met de betreffende bladzijde van het eerste nummer in de hand heb ik de daarin beschreven route zo getrouw mogelijk nog eens nagefietst. Zodoende val je meteen met met de deur in huis: de Markt.



Dat zit mij persoonlijk ook nogal hoog. De geschiedenis begint voor mij met de razzia's van 1993, waartegen Ruud Groen van het Eindhovens Dagblad ook al flink tekeer is gegaan. Eén of een paar keer zijn toen 'fout' geparkeerde fietsen en masse op wagens geladen en afgevoerd naar een politiebureau. Daar kon je je voertuig weer terugkrijgen, al of niet tegen betaling van een boete, dat weet ik niet meer. Ik ging destijds zelf vaak geld halen op het postkantoor en kluisterde mijn fiets daartoe aan een nabije lantaarnpaal, met een vrij kostbaar slot. Ik heb me steeds afgevraagd of de politie het lef zou opbrengen om met grof slijptollengeweld eerst een schade van een gulden of honderd aan te richten en dan met een peloton ME tegen de joelende menigte achter de hand, met even grof geweld mijn bescheiden fietsje naar juridisch verzegelde oorden af te voeren. Dat is, u begrijpt het al, nooit gebeurd. Mede dank zij de welversneden pen van de eerder genoemde Ruud Groen. Het enige ongemak dat ik van mijn illegale markt-



ONDER ONS MET RUUD GROEN

Tel. 040-336224

Een hondje als wapen tegen fietsenrazzia

Sinds er in de Eindhovense binnenstad fietsenrazzia's plaatsvinden zoals de ouderen onder ons zich nog levendig herinneren van bijna vijftig jaar geleden, laat je het als verstandig mens wel mooi uit je hoofd om je dure tweewieler mee te nemen de verboden zone in. Nee, je zet hem in een van de overvolle rekken die van gemeentewege haastig rond het winkelgebied zijn geplaatst en je hoopt maar dat je hem terugvindt zoals je hem daar achtergelaten hebt. Helaas is dit lang niet altijd het geval. De fietsenrekken zijn

namelijk zo krap bemeten, dat je fiets er hopeloos in verstrendeld raakt met andere fietsen, zodat verbogen stangen, stukgetrokken kabels en kromme velgen je deel zijn. Bovendien moet je alles wat niet aard- en nagelvast aan het frame is bevestigd meenemen, anders ben je het kwijt. En ik weet waarachtig niet of het wel zo leuk is om met dubbele fietstassen over je linker schouder en een rijwielpomp in je binnenzak van winkel naar winkel te stappen.

Het mag dan ook geen wonder heten dat steeds meer mensen die voor hun bezoek aan het Eindhovense winkelhart geheel en al op de fiets zijn aangewezen gaan prakkizeren over een manier om hun onmisbare vervoermiddel bij de hand te hebben zonder dat ze het naderhand voor dertig gulden van de fietsendievende overheid moeten gaan terugkopen. Er zijn al verscheidene tactieken gesignaleerd, maar of ze allemaal even doeltreffend zijn is nog de vraag.

Daar heb je bijvoorbeeld de techno-tactiek. Met een hardstalen ketting die zelfs tegen de grootste betonschaar bestand is wordt de fiets aan een lantaarnpaal vastgeketend. Je moet er een heel gewicht aan ijzerwaren voor meeslepen, maar het werkt. Iets lichter in de constructie maar daarom

niet minder doeltreffend is de elektrische verdediging, waarmee een andere Eindhovense wielrijder experimenteert. Hij heeft onder het zadel een condensator bevestigd die onder hoogspanning is opgeladen. Elke poging om de fiets op te tillen wordt afgestraft met een elektrische opdonder, die weliswaar ongevaarlijk is maar toch niet gauw vergeten zal worden. De aardigste fietsverdediging echter is uitgevonden door een 78-jarige Eindhovense dame. Zij is niet meer zo kwiek ter been en gebruikt tijdens het winkelen haar fiets als onmis-



Foto René Manders

baar steuntje bij het lopen. Bovendien draagt het trouwros haar boodschappen. De Eindhovense ziet dan ook niet hoe zij ooit nog de stad in zou kunnen als zij haar fiets in een fietsenrek of in een stalling moet achterlaten en met haar boodschappen tas vele honderden meters te voet verder moet. Wat heeft zij derhalve gedaan? Ze heeft haar hondje Kwibus in een speciaal mandje op de bagagedrager gezet en opdracht gegeven haar fiets te bewaken, terwijl zij zelf haastig haar inkopen doet in het warenhuis.

Kwibus is een voormalig straathondje van onvervalst vuilnisbakkenras, dat zij jaren geleden uit het asiel heeft gehaald. Een lief beestje. Doet geen vlieg kwaad. Maar het is tot en met allergisch voor politie-agenten en andere gezagsdragers. Vermoedelijk heeft Kwibus in zijn vroegere leven genoeg onaangename dingen meegemaakt om meteen zijn haren overeind te zetten zodra hij uniformknopen ziet. Terwijl zijn bazin in de Hema haar inkopen doet, zit Kwibus als een tank-commandant in zijn mandje op de fiets die dwars tegen alle regels in gewoon bij de ingang staat. Hij vat zijn taak hoog op. Je hoeft maar naar hem te wijzen of hij ontbloeit zijn vier overgebleven tanden en gromt als een pit-

bull. Raak de fiets aan en je bent een hand kwijt. De gemeentelijke fietsenmeppers die onder niet altoos even t gripvol commentaar van de voorbijgangers op fietsenjaars zijn in de rode steentjesjun van de Eindhovense binnenstad, vinden een fiets met een vechtgraag hondje in beslag nemen te veel gevraagd van hun beperkte bevoegdheid en kijken al weken achterree de andere kant op als ze Kwibus de Fietsbewaker tegenkomen. Net zo goed als de APK-ke ringsplicht opeens in strijd blijkt te zijn met de interne rechtsregels, zou ook z onzinnige cosmetische maatgel als het weren en zelfs w halen van fietsen van de opbare weg in de binnenstad eens zonder enige juridisch geldigheid kunnen zijn, ool beweert de overheid anders. Het wachten is dus op een proefproces.

parkeerderij ondervonden heb, is een labeltje aan mijn stuur met een waarschuwing dat mijn fietsje in overtreding was en dat de eerder geschetste politionele actie dreigde. Het gemeentelijk beleid in dezen is sinds de razzia's beperkt gebleven tot het af en toe op bescheiden schaal wat dreigende taal uitslaan, er was tenslotte een hele berg van die waarschuwingslabeltjes overgebleven, en verder niks. Nog even geduld lezer, want ik ben nu bij het gedoogbeleid van 2000, en laten we niet vergeten dat je in 1978 op de markt zonder gedoogbeleid mocht fietsen. Vergeef me dus dat me dit verschrikkelijk dwars zit, en dat nog wel zo aan het begin van mijn historische fietstocht.

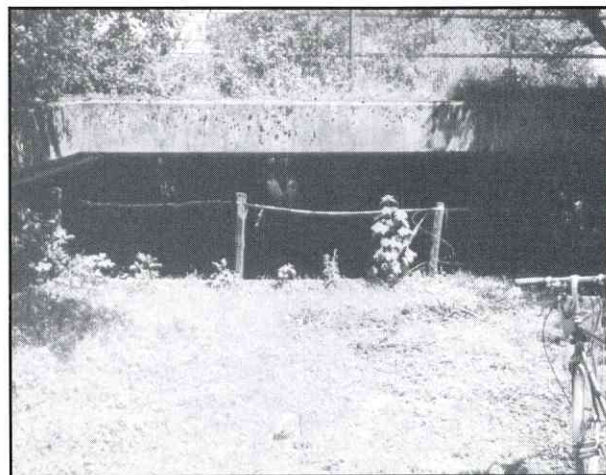
Er vielen gelukkig ook vele pluspunten te noteren. Om te beginnen de Jan van Lieshoutstraat: aan de verkeerde kant, aan de kant van de Ten Hagestraat dus, kon ik het bord "zone voetgangers" niet vinden (houden zo, gemeente). Een leuk klein voetnootje bij het gedoogbeleid. Dan wil ik opmerken dat behalve op die gehate Markt overal de probleempunt 1 uit de fietsroute van 1978 opgelost is. Ik doe maar een greep: vanaf de Emma-singel, via het 18 septemberplein, kun je in de Vestdijk-tunnel het linker fietspad nemen en zo non-stop naar de Kruisstraat. Een echt koninklijk geregelde door-gaande verbinding.

Ik moet wel aantekenen dat de zesjes (verkeersgeraas) in de Mauritsstraat, Mecklenburgstraat, Julianastraat en Vonderweg mij echt hinderden, verwende buitenwijkbewoner als ik ben. Het zijn nou eenmaal straten uit een tijdperk dat er nog maar weinig auto's rondreden en je kunt ze ook niet zo maar voor alle gemotoriseerde verkeer dichtstoppen. Doordat de straten zo smal zijn, zonder voortuintjes, hoor je dat verkeersgeraas extra hard.

De 'oude stomp' Woenselsestraat wordt driftig verbouwd, ik weet niet wat dit gaat worden. Aan de Churchillaan bij de Generaal Bradleyweg staat een stoplicht waar je vaak voor Jan met de korte naam wacht. De fietspaden langs de grote wegen kunnen vaak moeilijk anders dan vlak langs het uitlaatgas, maar dat neemt niet weg dat de gemeente dat asfalt in het jaar nul wel eens mag vervangen.

Ligt dat viaduct van de Orpheuslaan er al 22 jaar? Alleen die trechter aan het begin van de Orpheuslaan zelf is natuurlijk een onding.

Dan komen er nog een paar minpuntjes: de Ds Fliedn straat en de aansluiting op het universiteitsterrein. Daar zijn gebouwen bij gekomen (Fontys Hogeschool en gebouwen van de TUE, dus veel studenten als jong fietsgebruikers). Daar is al die 22 jaar niets gedaan, met name niet aan die ellendige oversteek van de rondweg, hoewel er, toonbeeld van onbegrijpelijk beleid, al 22 jaar een ongebruikte tunnel onder de



rondweg ligt, waar nog nooit één fiets door heeft mogen rijden. Ik ben toch wel erg benieuwd hoe de gemeente mij dat kan uitleggen.



Dan komt het Dommeltunneltje, dat er blijkens het opschrift al 47 jaar ligt als bewijs van vooruitziend beleid. De Gemeente Eindhoven kan het dus wel.

De Bleekstraat en de Vestdijk hebben fietspaden of rode streken gekregen, de P.C.Hoofthoofdlaan en de Jan Schmitzlaan enkelrichting voor de motorvoertuigen behalve de bus, een echte verbetering.

Bij de kruising Geldropseweg bleken de detectielussen te werken, ook voor mijn roestvrijstalen velgen en spaken, ook een winstpunt. Op de Wal en het Stadhuisplein vind ik de enkelrichtingsregeling met de vrije busbaan en de fietspaden ook een vooruitgang.

Samenvattend mag ik zeggen dat er zeker vooruitgang is geboekt, maar dat je naast oude monumenten van vooruitziend beleid (ondertunneling spoor, al bijna 50 jaar oud) ook hier en daar een rare strapats tegenkomt (nooit afgebouwd tunneltje onder de rondweg Fliednerstraat-TUE, het fietsgedoogbeleid op de markt).

Foto's: Hans Wouterse

Overpeinzingen bij het 100^{ste} nummer

Jan van Beek

Natuurlijk gun ik iedereen zijn feest, maar voor mij zit er in de eerste plaats een verdrietige kant aan deze mijlpaal.

Een paar jaar geleden, toen ze begonnen met die dwarse lay-out, vroeg de redactie mij of ik een bijdrage aan het Ventiel wilde leveren.

Niet zozeer vanwege mijn schrijfkwaliteiten, maar omdat mijn naam er zo goed bij paste. Dat betekent dat ik vanaf nummer 100 door mag gaan met peinzin, mits ik mijn naam verander.

En nu pieker ik me al dagen suf over een geschikt pseudoniem.

T. Trapper lijkt me een leuke. De voorletter T staat dan voor "Tinus", wat iedereen direct associeert met een lolbroek, ofwel met "Terug" en dat levert dan weer doordenkertjes met dubbele bodem op.

Vanwege de verregaande oubolligheid heb ik dat idee verworpen.

Phoenix dan. Ik rijds herboren op uit de as van mijn familienaam en bovendien is dat toch ook een leuk symbool voor het Ventiel: na 25 jaar nog geen sikkepit verouderd, integendeel, verjongd.

Gezwoolen prietpraat, ook verworpen.

Ik moet een naam verzinnen die veel gewoner is.

Dat is kenmerkender voor de Fiets en voor de fietsersbond.

Mijn vrouw zegt dat ik maar een eindje moet gaan fietsen. Fietsen is net Haarlemmerolie.

Heb je problemen? Kom je er niet uit?

Voel je je niet lekker?

Pak de fiets en alles komt goed.

Ik heb er alle vertrouwen in dat ik op die manier ook een goed pseudoniem vind.

U hoort nog wel hoe het afloopt.



Terugblikken met Jan Vleeshouwers

Hans Wouterse

Tegen het einde van zijn studententijd werd Jan Vleeshouwers (40), electro-mechanicus en studiebegeleider aan de TU in Eindhoven, organisatorisch actief bij de ENWB. Actief fietser is hij altijd geweest. Actief in een belangrijke fase van de opbloeiende Fietzersbond. Alle reden voor een interview in een jubileumnummer.

Vertel eens iets over hoe je bij de fietzersbond betrokken bent geraakt.

Ergens in 1982 of 1983, de periode van 'blij dat ik rij' en het daartegenin gaande 'fietsvuistje'. In die tijd raakte ik ook betrokken bij actiekoor 'Lopend Vuurtje'. Dat was opgericht door de huisarts Jan Imants en de leden hielden zich behalve met muziek en zang ook wel eens bezig met cultuurdiscussie. Daar heb ik Thijske [Jan's echtgenote, HW] leren kennen; pas veel later is het iets geworden tussen ons. In die tijd raakte ik dus ook betrokken bij de ENWB-kerngroep Eindhoven, die ik aanvankelijk wel een wat maffe club vond. Een cruciaal gebeuren dat goed in mijn geheugen is gegrift, is het idee van een fietspadennetwerk met een bepaalde maasgrootte. Onder andere met Theo van Soest heb ik gewerkt aan de Knelpuntennota in 1984. Die verscheen weliswaar in zwart-wit, maar wel met een steunkleur. Kerngroep meteen 1000 gulden armer! Theo had een hoop leuke ideeën, ik trad vaak op als implementator, als de man die er handen en voeten aangaf.

Onlangs las ik in de krant over de meetfiets voor de Fietsbalans, aan de rudimentaire vorm hebben we 15 jaar geleden gewerkt. Voor de rode paden hebben we destijds nog de ontwerptekeningen gemaakt. Ook het idee van de non-stop-fietsroute werd zo rond 1985 geboren. Voor een aantal intussen gerealiseerde paden hebben we met succes gestreden.

Wat heb je van die tijd geleerd Jan?

De praktijkkennis die ik eraan heb overgehouden, zou je kunnen samenvatten als volgt: nu, na 15 jaar, zie je resultaat. Niet na een of twee jaar. Het verdedigen van de fietzersbelangen is een zaak van de lange adem: je moet steeds blijven werken met argumenten, de aanhouder wint.

Politici denken nogal eens in termijnen van 4 jaar, in verband met hun herverkiezing. Om deze reden is het vaak effectiever om eerst de ambtenaren te overtuigen

Naast Theo van Soest waren er meer bekende mensen actief in die tijd geloof ik?

Ja, ik herinner me Jacques de Jonge, die de belangen van regio Eindhoven behartigde. Ook de naam Tonga Kortooms wil ik vermelden, omdat door zijn enthousiasme bij het leden werven het ledental van 300 in vijf jaar tijds verviervoudigde. Ik denk ook aan Fred Palmboom, Lou Feiner en Renée Hermans.

Was Thijske ook actief in de fietsersbond?

Nee, niet direct. Wel heeft ze via 'Lopend Vuurtje' een leuke herinnering aan het tienjarig jubileum van de ENWB in De Schaapskooi, dat moet dan geweest zijn in 1985. Tien jaar later werkte ze mee aan de straat-opera 'Het mysterie van de gesmolten auto's' met 9 kritische liederen over fietsen en autogebruik, gemaakt in opdracht van de Fietsersbond enfb.

Lij ziet veel studenten en andere jonge mensen, Jan. Ben je wat fietsen betreft optimistisch over de toekomst?
Eigenlijk niet. Men kiest voor het gemak, dat begon al met de OV-jaarkaart. Als ze een baan hebben kopen, ze bijna onbewust een auto. Voor hun gezondheid gaan ze dan wel sporten. Met de auto naar de sporthal dus.

Voeden jullie je kinderen ook 'autoluw op'?

Ja, dat kun je zeker wel zeggen. We delen met twee andere gezinnen al een jaar of vijf een (bescheiden) autootje. Vorig jaar hebben we dat officieel op papier gezet. Daar bestaan voorbeeldcontracten voor. Voor die tijd deden we het meer uit het losse polsje. Zo beperken we het autogebruik tot ongeveer 3000 km per jaar tegen minimale kosten.

De kinderen (van 2, 8 en 9 jaar) worden er vroegtijdig aan gewend alle kleine afstanden, zo nodig onder begeleiding, met de fiets te overbruggen.

Speelt 'de fiets ook in jullie vakantiebesteding een rol?

Ja, maar niet altijd als vervoermiddel naar de vakantiebestemming. Zo zijn we bijvoorbeeld al eens naar Terschelling geweest, maar we hebben alleen op het eiland gefietst en de spullen tot aan Harlingen met de auto gebracht.

Even een paar vragen, Jan, over de fiets zelf, als het mag. Bestaat de ligfiets te kort om hem, in de termen van Charles Darwin, als 'unfit to survive' te bestempelen?

Misschien, het blijft natuurlijk koffiedik kijken. Maar je kunt bij de ligfiets ook enkele hout snijdende argumenten aanvoeren die zijn gebrek aan succes kunnen verklaren:

- de lagere zit vermindert het overzicht dat je hebt op het overige verkeer;
- de bergruimte voor bagage is veel beperkter dan bij een klassieke fiets;
- het ontbreken van de mogelijkheid tot 'oneigenlijk' gebruik, zoals het op een trapper zetten van b.v. een hele spaanplaat van 122 bij 244 cm.

Er heeft eens een prachtig plaatje in het Ventiël gestaan van een Indonesische man met een fiets zo vol geladen met bamboe dat je de fiets nauwelijks meer kon zien. Allemaal dingen die met een ligfiets niet kunnen.

Zijn er naar jouw inzicht de laatste 50 jaar materialen of technologieën bijgekomen, die het niveau van detailverbetering overschrijden?

[Denkt even na.] Nee, voor zover ik weet niet.

Speelt bij de ligfiets misschien het gedrag bij regenweer een rol? Je kunt je op een gewone fiets met een poncho b.v. redelijk droog houden, op een ligfiets niet.
Ik heb geen eigen ervaring. Verschillende modellen van Theo van Soest, een echte ligfiets- en HPV-fanaat, heb ik wel geprobeerd, maar meer eigenlijk niet. Wel is me opgevallen dat je bij de driewiel-modellen veel last hebt van oneffenheden in de weg of het fietspad door het hinderlijke geschommel in dwarse richting.



Foto: Jan Vleesch

Idem wat betreft het 'viezekettingprobleem'?

Ja, ik heb zelf wel eens geprobeerd een ligfiets te bouwen en daarbij ondervonden dat het nagenoeg onmogelijk is die drie ca. vier meter ketting volledig in een kettingkast op te bergen.

Speelt bij de bijzondere modellen het stallingprobleem wellicht ook mee?

Ja, ik denk het wel. Voor de gewone fiets zijn de stalling-mogelijkheden al niet te best, laten we over de ligfietsen maar zwijgen.

Heb je nog een bepaalde verwachting van de aanhangfiets (drie wielen achter elkaar), als je die vergelijkt met de tandem?

Voor het leren fietsen heeft zo'n constructie niet zoveel zin, voor het overige weet ik het niet. Misschien is het vervelend dat je achterop niet kunt sturen.

Last but not least, heb je nog iets anders op je lever?

Er zitten gedreven mensen bij de Fietsersbond. Essentieel is dat ze er plezier in hebben zoals Jeroen de Rijk [en Riek en Paul Compen en vele anderen, red.] bij het bezorgen van Ventiël. Theo van Soest en ik vonden lobbyen bijvoorbeeld leuk, anderen niet.



Fred Palmboom actief-af

Fred Palmboom. Lid van de fietsersbond ENFB zolang als die bestaat. Sinds zijn pensionering is hij actief betrokken bij de afdeling Eindhoven. Hij zet daar nu na 5 jaar een punt achter. Een gesprek over de ENFB, het openbaar vervoer, de vanzelfsprekendheid van de auto en het gemak van de vouwfiets.

'Ik ben van begin af aan lid geweest, ik heb meegedaan aan de demonstratieve fietstochten in Eindhoven toen ik hier pas woonde. In 1983 pas ben ik wat actief geworden, toen mijn eigen werk als dominee afgelopen was. Toen had ik er tijd voor, ik wilde geen speciale dingen meer doen en ik wilde ook eerst een jaar lang afstand nemen van mijn werk en een nieuwe levensperiode beginnen. Ik ben naar de algemene vergadering geweest van dat jaar. Eigenlijk is er dus niets bijzonders aan het feit dat ik vijf jaar actief geweest ben. Anderen zijn het al veel langer.'

'Het voordeel van mij was natuurlijk dat ik overdag beschikbaar was. Dingen die overdag moesten gebeuren, bijvoorbeeld het opzoeken van nieuws in het informatiecentrum van de gemeente in het stadhuis, die kon ik heel gemakkelijk doen. Verder heb ik me gewoon gericht op de dingen die op ons afkwamen.'

'Dergelijke demonstratieve fietstochten worden tegenwoordig niet meer georganiseerd. Zijn er verder nog opmerkelijke dingen veranderd in de afdeling Eindhoven?'

'Nee, er zijn eigenlijk geen sensationele veranderingen geweest. Toen ik erbij kwam en nu ik de zaak verlaat heb ik het gevoel dat het nog steeds een even betrokken, rustige, degelijke groep is als het was. Ook met hetzelfde enthousiasme.

We hebben altijd vooral gereageerd op onderwerpen die op ons afkwamen. We zijn gewoon met te weinig mensen om veel eigen initiatief te ontwikkelen. We kunnen ons het beste richten op een degelijk reactie. Zo hebben we een goede naam opgebouwd bij de gemeente. Dat is nou gebleken bij het Neckerspoelplan, toen een ambtenaar naar onze vergadering toekwam om toelichting te geven. En ook bij de presentatie van de Rondwegnota aan de raadscommissie voor verkeer, toe we ruim de tijd kregen om de video Fietsen in Delft te laten zien.'

'Wat ik hoop is dat de gemeente en ook de Technische dienst steeds meer vragen gaan stellen in plaats van direct plannen uit te werken. Als er nieuwe fietspaden

aangelegd gaan worden, krijgen wij die plannen altijd op tijd, zodat we er kritiek op kunnen leveren. Maar om de gemeente zover te krijgen dat ze alle voor ons interessante informatie vanzelf toesturen, zover is het nooit gekomen, het blijft incidenteel.'

'Wil je die informatievoorziening goed opzetten, dan moet elke aktieveling een duidelijk afgesproken taak hebben. Dat is ondoenlijk. Het is belangrijk dat mensen plezier blijven beleven aan de activiteiten van de afdeling en natuurlijk ook dat er richting gegeven wordt aan de doelen van de bond. We hebben wel eens leuke dingen georganiseerd, zoals die ontmoetingsdag bij de schaapskooi, maar dat zijn naar binnen gerichte dingen. Het voornaamste blijft toch denk ik het belang van de alledaagse fietser en nog belangrijker, een beetje tegendruk geven aan het automatisme van het autogebruik.'

'Je zegt dat er weinig veranderd is binnen de afdeling. Je zou bijna denken dat er ook weinig bereikt is?'

'Ik geloof dat de toon die in het begin is aangeslagen meteen de goede toon is geweest en in wezen nog hetzelfde is. Maar dat er niets bereikt is, nee, beslist niet! Door de kwaliteit van de kritiek is er veel bereikt. Alleen het terugdringen van het automobilisme is natuurlijk nog lang niet gelukt, hoewel ook daar wat verandering in komt. Maar je staat natuurlijk als een David tegenover Goliath. Er is een tijd geweest, dat automobilisten bang waren dat ze in een verdedigende positie zouden worden gedrongen. De hele Blij-dat-ik-rij geschiedenis heeft daarmee te maken, zo van jongens laten we ons niet op de kop zitten. Een dergelijke aktie zou nu niet meer aanslaan. Nu, met de verslechtering van het milieu, zit er een beetje beweging in, maar de vanzelfsprekendheid van de auto is nog steeds heel groot.'

'Toen ik hier naar Eindhoven zou komen, belde een collega me op en zei: "Er is sprake van dat ze jou in Eindhoven willen hebben, maar ik weet dat je geen auto hebt. Hoe wil je dat fiksen?" Ik zeg laat dat maar aan mij over, dat is mijn zaak, ze kunnen me niet verplichten om een auto te kopen. Dat hebben ze geaksepteerd, maar het

feit dat dat mijn eerste vraag was, te gek om los te lopen eigenlijk.'

'Ik heb dat opgelost met het vouwfietsje, dat meekan in de trein en de bus. Ideaal, iedereen spreekt me erover aan, maar ik ken maar weinig mensen die er ook een hebben. In combinatie met het openbaar vervoer kun je gemakkelijk naar waar je heen wil en er is nauwelijks risico van diefstal, je hangt hem gewoon aan de kapstok. De 60+ kaart is ook een uitkomst, momenteel heb ik er vier. Ja, voor alle reizen die meer dan een tientje kosten, gebruik ik een vrije reisdag van de kaart en als die op zijn, koop ik een nieuwe kaart. Zo is geen enkele treinreis ooit duurder dan een tientje.'

'Om zo te reizen heb je wel echt een andere instelling nodig, en het wordt je niet eenvoudig gemaakt. Bij heel veel uitnodigingen voor recepties, konferenties en noem maar op staan kaartjes van hoe je er kunt komen. Maar nergens staat erbij dat je er ook met openbaar vervoer heen kan. Het komt gewoon niet bij mensen op. Dat is een van de grootste problemen, dat automobilisten nauwelijks alternatieven zoeken voor vervoer met de auto: Ik woonde in mijn vorige woning vlak bij de kerk, twee minuten fietsen, en iemand die ook vlak bij ons woonde, die reed een eindje om om mij maar niet te hoeven inhalen want hij vond het zo'n naar idee dat ik, terwijl ik op mijn fiets zat, een goede kennis in de auto zag langsrijden. Hij schaamde zich daarvoor, maar bleef wel autorijden! Nee, er blijft genoeg te doen voor de ENFB.'

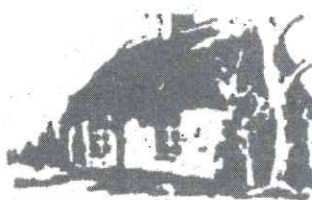
'Maar zonder jouw inbreng dus.'

'Nou, ik blijf wel lid hoor. Maar ik wil na vijf jaar weer iets anders. Ik ben net lid geworden van de ANBO, de algemene Nederlandse Bond van Ouderen.'

'Om daar actief te worden?'

'Dat weet ik nog niet. Ik wil in elk geval eerst een tijdlang gewoon lid zijn. En daarna zie ik wel weer.'

(J.V.)



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*



MENEER VAN HAMELEN MEDIA

zoekt

ENTHOUSIASTE LIGFIETSBERIJDERS M/V

die, met een comfortabele ligfietsbillboard-aanhanger combinatie, willen rondrijden in stad of omgeving. Welke sportievelingen voelen zich aangesproken door deze milieuen verkeersvriendelijke vorm van mobiele reclame?

Het kan gaan om vergroting van de naamsbekendheid van bedrijven of instellingen of om aankondigingen van evenementen. In overleg met Meneer van Hamelen Media worden tijden en routes gekozen. Vergoeding in overleg.

Inlichtingen: Ewald Klijn, telefoon 040 236 85 78, telefax 040 236 86 70.



EINDHOVENSE OUDSTE TWEEWIELER- SPECIAALZAAK



GEBR. VAN GESTEL

**Toer- Sportfietsen
en elektrische fietsen**

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

Herinnering aan Annemarieke van der Kooij

Myriam Daru

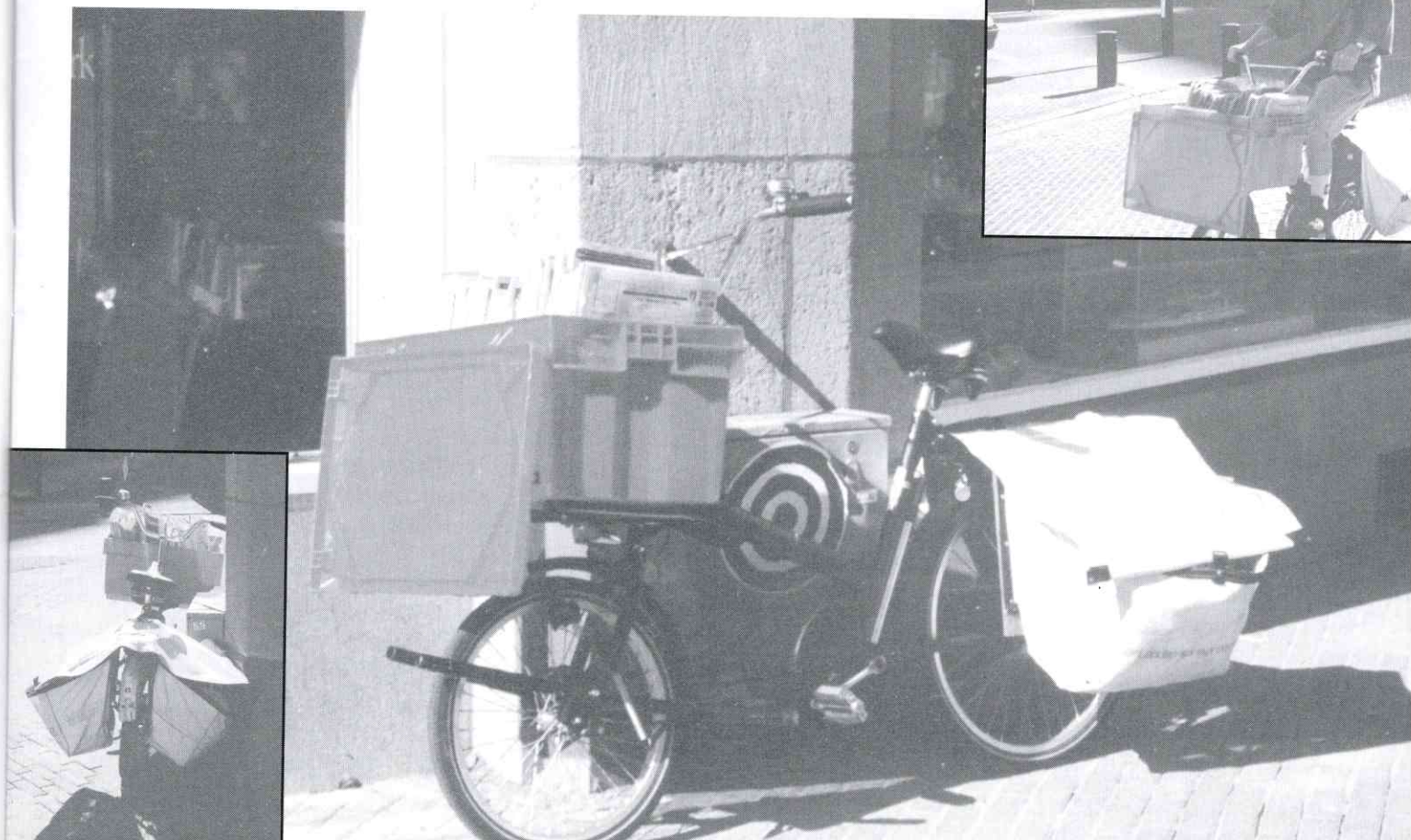
Ventiel heeft verschillende vormgevingen gekend. Iedere hoofdredacteur heeft zijn stempel gedrukt op het blad, maar de periode Annemarieke van der Kooij was zonder twijfel een van de roerigste. Want Annemarieke had ambities. Voor het Ventiel en voor haarzelf. En die botsten soms met elkaar. Maar wat Annemarieke ook deed, het was met overtuiging en energie.

Want het was moeilijk te vatten hoe deze kleine, tengere vrouw zo veel op zich kon nemen. Om te beginnen een groot gezin. De jeugdig ogende Annemarieke had niet alleen opgroeiende kinderen, ze was zelfs grootmoeder. Ze had hart voor de fiets, voor het milieu en voor nog veel meer dingen en dat probeerde ze behalve in het Ventiel, ook uit te dragen in haar werk als free-lance journaliste en een-vrouws PR bureau. Als ze eenmaal iets in haar hoofd had gezet, bleef ze volhouden.

Zij was het die een boekje samenstelde over fietsvriendelijke winkels en de VVV hierover benaderde. Zij was het die de contacten legde om voor de actie "Boodschappen, allemaal op de fiets" een straattoneelgroep op het podium van de Piazza te laten optreden. Zij was het die alles in het werk zette om een videofilm te produceren over kind en fiets en voor de presentatie een zaal in het gebouw van de Technische Dienst in Eindhoven stampvol wist te krijgen. Toch is dat bundeltje energie tot stilstand gebracht. Het was moeilijk te verkroppen dat kanker ook haar klein zou krijgen. Ze is actief gebleven tot het echt niet meer kon. En ze bleef heel lang vertrouwen op een goede afloop. Maar het mocht niet baten. Ze is er niet meer, maar wie Ventiel van Annemarieke en Ventiel van nu vergelijkt zal merken dat haar invloed blijvend is geweest. Annemarieke, je verdient het dat lezers van het Ventiel aan jou blijven denken.

Werken op de fiets

Dieneke van der Burgt (foto's)



Rikki en Paul van den Heuvel

Een jubileuminterview

Dieneke van der Burgt, Henk Kerkhof

Vijfentwintig jaar lid van de enwb, vijfentwintig jaar fietsvakanties, geen jaar overgeslagen. Het is hun way of life geworden. Hoewel Rikki en Paul van den Heuvel een interview niet zo nodig vinden, heeft Paul aan een enkel woord genoeg om te gaan vertellen.

Hoe ben je lid geworden van de (toen nog) enwb ?

Paul: dat was meteen na de oprichting. Ik ging toen sinds een half jaar op de fiets naar mijn werk. Een collega had me overtuigd dat dat kon, dat de afstand Dommelen - Eindhoven best dagelijks te fietsen was. Daarvoor ging ik met het openbaar vervoer.

Hoe ben je tot je eerste fietsvakantie gekomen?

Het was een voorstel van Rikki om een rondje Nederland te rijden. Rikki: ik heb ervoor moeten praten als Brugman. Alles hadden we van tevoren geregeld, met name de hotels of het slapen bij vrienden. We reden zo'n veertig kilometer per dag. Meestal kwamen we rond drie uur bij het hotel, doodmoe, en sliepen tot zes uur. Overigens waren fietsers toen in veel hotels niet welkom. We moesten vaak vooruit betalen.

Beviel het fietsen?

Het was op slag een verslaving.

Het jaar daarop ging je weer met de fiets op vakantie?

Ja, naar Bretagne, met een gewone fiets. We hebben dan ook vaak moeten lopen.

Onze fietsen hadden we van tevoren met de trein opgestuurd. In Bretagne moesten we vijf dagen wachten voor de fietsen er waren. In de trein van Amsterdam naar Parijs konden ze niet mee. Later ontdekten we dat het wel kon als je in Antwerpen opstapte.

In Bretagne hebben we racefietsen gekocht. Op advies van een zwager namen we voorbladen met 53 en 42 tanden en het grootste kransje achter had niet meer dan 24 tandjes. "Anders kun je er niet mee op straat komen", lichtte hij toe. Zo ging dat toen.

In 1979 was Ierland onze bestemming. Inmiddels hadden we op de fietsen het verzet aan onze behoefte aangepast. We hebben toen dan ook ervaren dat klimmen leuk kan zijn.

Was dat klimmen sport?

Paul: we ontdekten dat we er wel goed in waren. Voor mij zijn de meeste cols een wedstrijd geweest. Er was altijd wel een groepje te vinden.

Op de klim van de Col de Vars maakte Rikki een praatje met een fietsende Fransman: "Ik zou willen dat mijn vrouw dit ook zou doen". Rikki heeft bagage op de fiets, die Fransman niet. Zo'n driehonderd meter voor de top stelt hij voor om er om te sprinten: typisch voor een man.

Jullie gingen ook steeds meer op zoek naar bergen?

Ja, in Europa hebben we de routes op cols uitgezocht.

Veel en druk autoverkeer dus?

Dat valt wel mee, zeker in de Pyreneeën. Die zijn vaak ook mooi.

Jullie gaan inmiddels twee of drie keer per jaar weg.

Waar doe je dat van?

Die fietsreizen zijn voor ons erg belangrijk, aan andere zaken geven we namelijk nauwelijks geld uit. We hebben geen auto, geen hond, geen kinderen. En we hebben weinig behoefte aan luxe. We letten wel op dat de reizen niet te duur worden. Frankrijk kostte voor ons samen twintig jaar geleden ongeveer evenveel als nu. Reizen in Zuid-Amerika en Azië is te betalen. De reis erheen is wel duur, maar als je er bent zijn het verblijf en het eten veel goedkoper dan in Europa.

Heb je wel eens een ongeluk gehad?

Nee, een enkele valpartij, dat is alles.

Ben je wel eens figuren met minder goede bedoelingen tegengekomen?

Rikki is daar wel bang voor. Ik meer voor enge beestjes en enge ziektes. Je moet als je samen op reis gaat niet dezelfde angsten hebben.

Onze ervaring is dat een reiziger op de fiets meestal enthousiasme oproept. Soms snappen mensen uit een andere cultuur het niet helemaal: zoals die Indiaan in Chiapas (Mexico) die dacht dat we iets te verkopen hadden.

Kun je iets vertellen over hoogtepunten en dieptepunten tijdens jullie fietsvakanties?

Eigenlijk zijn er alleen maar hoogtepunten. Of ja, toch ook één dieptepunt. We hebben in 1991 een reis van een half jaar gemaakt. We begonnen toen in Thailand en reden via Maleisië naar Indonesië. Op Sulawesi werd ik (Paul) ziek. Op die dag was er ook een aardbeving; de weg golfde en ik hoor nog de golfplaten daken rammelen. Achteraf is het waarschijnlijk mijn eigen schuld dat ik ziek ben geworden. Toen we gingen vonden we dat we voldoende ervaring met de tropen hadden. Een paar keer vijf weken lang flink veel kilometers maken, dat was nooit een probleem. Nu reden we een half jaar in datzelfde ritme (ongeveer 100 km per dag), waardoor ik ondervoed raakte en oververmoeid. Uiteindelijk is het waarschijnlijk een virus-infectie geweest. Tijdens die reis heb ik ook ontdekt dat ik slecht reageer op Lariam, een malaria-profylax.

En nu de hoogtepunten.

Dat zijn er zoveel. Indonesië staat toch wel bovenaan: een Aziatische cultuur, maar ook de Nederlandse geschiedenis. Er is een uitstekend wegennet, met



name op Java en Bali. Boven de 1500 meter is het klimaat heerlijk.

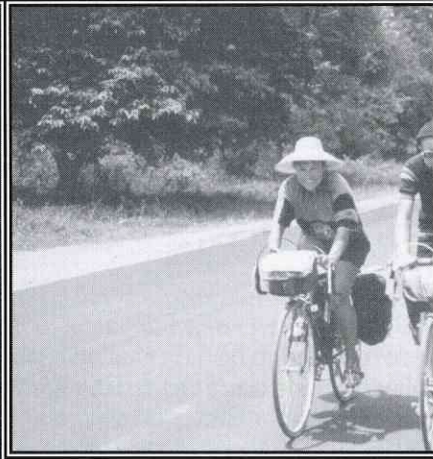
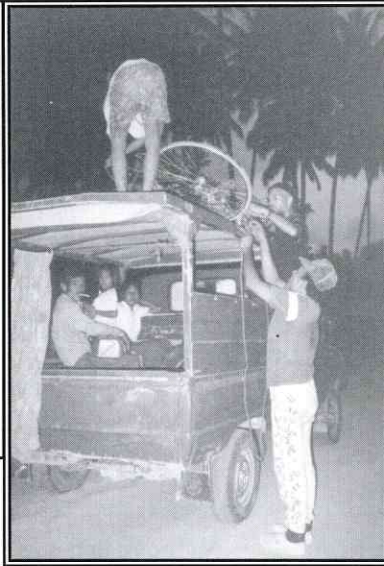
Je ziet dan ook dat daar kool, wortelen en aardappelen worden verbouwd. De mensen zijn er aardig en je komt in hotelletjes die je bij een groepsreis nooit zult zien. Voor een paar gulden heb je een kamer met bad (met een plastic bakje water over je hoofd gooien uit de mandibak) en eigen terras. En 's avonds is het gezellig buurten met de andere gasten, meestal vertegenwoordigers, die met kleine containerautootjes het achterland bevoorraden. Het landschap is prachtig. Natuurlijk de terrasvormig aangelegde rijstvelden, waarin mens en dier uitermate fotogeniek hard aan het werk zijn, maar ook de schitterende theetuinen, kali's en overweldigende plantengroei. Geweldig is ook dat je dikwijls tot aan de kraterrand de vulkaan op kunt fietsen, zodat je vanaf het zadel het kratermeer (wat een kleuren!) ziet. Wat landschappelijk schoon betreft (en vulkanen) is alleen Costa Rica vergelijkbaar met Indonesië. Heel bijzonder vonden we ook Zuid Afrika: 130 km fietsen en alleen maar de rust van de natuur. Onze eerste tropenervaring was Thailand: de gezellige eetmarkten, de kleine provinciestadjes, het lekkere eten, onvergetelijk.

Hebben jullie nooit taalproblemen?

Met schoolkennis van Engels Duits en Frans kom je een heel eind. Ik heb mezelf wat Spaans geleerd en een beetje Bahasa Indonesia. Dan zijn er natuurlijk nog die handige taalgidsjes van Cosmos en Berlitz en als je helemaal niet meer weet handen en voeten gebruiken.

Is er bij jullie sprake van een ontwikkeling van het sportieve naar meer oog hebben voor de sfeer van een land?

In Frankrijk waren we sterk gericht op de cols. We hebben op rustdagen wel altijd aan cultuur gedaan. Het sportieve is blijven bestaan maar het wordt minder, zoals alles als je tegen de zestig loopt. Het beleven van het land en de mensen wordt steeds belangrijker. In dat opzicht was Cuba heel bijzonder. Geen auto op de weg en de mensen fietsen zomaar dertig kilometer met je mee. Je kunt bij hen thuis slapen wat officieel niet is toegestaan maar wat wel tot heel bijzondere ervaringen leidt.



Hoe komen jullie nieuwe plannen tot stand?

Elke verandering in de routine van het reizen is van Rikki uitgegaan. Het was een lange tijd: het ene jaar het idee van de een, het volgende jaar dat van de ander. Nu ontstaat tijdens reis al vaak het plan voor de volgende reis. We hebben onder andere nog plannen voor Nepal en een reis naar Australië, Nieuw Zeeland, Hawaï en eventueel de VS. En Vietnam, maar dan moet er eer een goede vervanger zijn voor het middel Lariam.

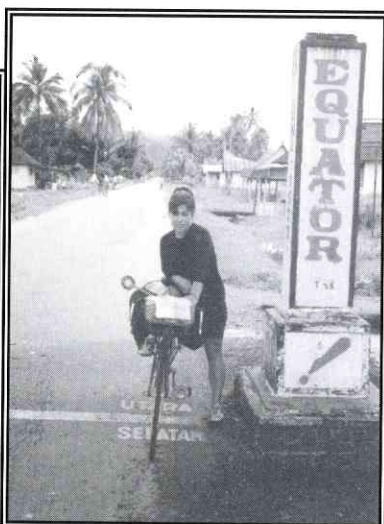
Ben je tevreden over de fietsersbond na 25 jaar?

Rikki: Ja, maar iedere achttienjarige wil een auto; dat zegt genoeg.

Paul: Nederland zou er slechter uitzien zonder de fietsersbond.

De bond moet pragmatisch blijven werken, aan belangen behartiging doen, maar laat het idealisme dat vroeger was, zoals verwoord in 'het milieu sparen', niet verdwijnen.





Fietsreizen van Paul en Rikki in de periode 1976 - 2000

Nederland	1976	3 weken
Bretagne	1977	3 weken
Noord-Wales + Cottswold	1978	4 weken
Ierland	1979	4 weken
Frankrijk - Z.O.-Engeland	1980	5 weken - 2 weken
Frankrijk - Z.W.-Engeland	1981	5 weken - 2 weken
Frankrijk	1982	5 weken
Frankrijk - Zuid-Engeland	1983	5 weken - 2 weken
Frankrijk - Griekenland (Peloponnesos)	1984	5 weken - 2 weken
Alpenlanden (Zwitserland, Oostenrijk, Slovenië, Italië) - Zuid-Spanje	1985	5 weken - 2 weken
Engeland, Schotland, Noord-Ierland	1986	5 weken
Dommelen naar Florence - Frankrijk + België (Dommelen-Parijs-Dommelen) - Zuid-Spanje	1987	5 weken - 1 week - 2 weken
Thailand - Duitsland (Eifel) - Corsica - Zuid-Frankrijk	1988	5 weken - 1 week - 2 weken - 1 week
Mexico - Tunesië - Midden-Spanje + Noord-Spanje	1989	5 weken - 2 weken - 3 weken
Turkije - Portugal	1990	5 weken - 2 weken
Thailand, Maleisië, Indonesië (Sumatra, Sulawesi) - België - Noord-Spanje	1991	5 maanden - 1 week - 2 weken
Hongarije + Tsjecho-Slowakije - West-Turkije	1992	5 weken - 2 weken
Indonesië (Java + Bali) - Noord-Spanje + Noord-Portugal	1993	2 maanden - 2 maanden
Sri Lanka + Zuid-India	1994	2 maanden
Argentinië + Chili - Zuid-Frankrijk	1995	2 maanden - 4 weken
Indonesië (Java + Bali) - Zuid-Frankrijk	1996	2 maanden - 4 weken
Cuba + Jamaica - Zuid-Italië - Cyprus	1997	2 maanden - 6 weken - 4 weken
Costa Rica - Oost-Duitsland - Syrië + Jordanië	1998	5 weken - 5 weken - 6 weken
Midden-Spanje - Zuid-Afrika	1999	6 weken - 2 maanden
Sicilië	2000	5 weken

Trappen voor je gezondheid

Myriam Daru

Zo'n twaalf jaar geleden kreeg mijn buurman Kees de schrik van zijn leven. Hij werd met ernstige hartklachten in het ziekenhuis opgenomen. De artsen maakten hem duidelijk dat hij flink aan zijn conditie moest werken. Zo iets als fitnessstraining zei hem echter weinig.

Kees: "Je moet iets vinden dat bij je past en dat je kunt volhouden". Eerst probeerde hij wat te joggen, maar dat beviel niet. Kleine eindjes fietsen deed hij al, dus dat kon hij gemakkelijk oppakken. Hij werkte toen nog wel, maar het lukte hem om regelmatig tijd te reserveren voor zijn fietstochten.

Systematisch, zoals Kees altijd te werk gaat, zo ging ook het fietsen als conditieverhogende bezigheid.

Kees: "Ik bekijk altijd hoe het zit met de wind. Heen fiets ik tegen de wind in, dan kan ik terug met de wind mee". Hij volgt de weerberichten op de voet. Acht van de tien keer lukt het om de route volgens zijn 'wind-mee-wind-tegen-principe' te rijden.

Nu hij gepensioneerd is, kan hij de meest gunstige omstandigheden kiezen voor zijn routes. Eerst reed hij zo'n twintig kilometer, nu schrikt hij allang niet meer terug voor honderd kilometer. Kees fietst alleen. Clubfietsen zegt hem niets. Het gaat hem niet om de gezelligheid of de prestaties. Hij wil vrij zijn om te bepalen wat hij doet en spontaan kunnen beslissen om meer of minder te rijden. Precies bijhouden hoeveel en hoe snel hij rijdt, doet hij niet meer. Na een paar fietscomputers te hebben versleten, houdt hij dat gereken voor gezien. Maar hij weet nog wel te vertellen dat hij 20,7 km per uur gemiddeld reed toen hij nog een fietscomputer had, afgezien van de wachttijden bij verkeerslichten.

Hij geeft toe dat hij net als andere fietsers wel eens door rood rijdt, maar wel de bussen in de gaten houdt, want met de cyclus die door de bussen in de war gegooit wordt kan het bloedlink zijn. Maar door dit soort dingen laat hij zijn tochten niet vergallen. De lol zit er nog altijd in en hij is van plan zijn fietstraining nog lang vol te houden. Kees: "En van tijd tot tijd een nieuwe fiets uitzoeken, dat is ook leuk".

Nog leuker is dat de hartklachten helemaal verdwenen zijn.

Ventielekes

Beste lezer, hier had uw Ventieleke kunnen staan.

Voor één van de lezers geldt echter: had móeten! Er is nu voor de derde keer iets mis gegaan met een bepaald Ventieleke. Wij vragen nog éénmaal begrip van de bewuste inzender.

Zou hij contact met de redactie willen opnemen, dan is staat te stellen dit goed te maken. Murphy's Law hard toeslaan!

Te huur

Alle merken op een rijtje bij Nederlands grootste ligfietswinkel: DE LIGGENDE HOLLANDER.

Maandelijks opend dagen.

Ook dealer Burley (de kinderkar nr.1) en Brompton (de vouwfiets nr 1) voor Eindhoven en omstreken. De Liggende Hollander, Tourslaan 41, Eindhoven
Tel. 040-2424368

Diversen

ALLIGT FIETSEN

Postbus 6494, 5600 HL Eindhoven

Bel voor gratis proefrit of folder: 040-2515728

Helmonds fiets-wel-en-wee

Wim Raaijmakers en Hans Wouterse

Helmond was er vroeg bij. Dat kun je opmaken uit een boekje getiteld 'FIETSER....KOP OP'. Daarin werd opgeroepen tot deelname aan een demonstratiefietstocht van 25 km door alle wijken van de stad Helmond op 7 juni 1975. Dat was dus nog enige maanden vóór de officiële oprichting van de toen ENWB hetende Fietzersbond, wat weer te maken had met het feit dat Leon Michiels en Wim Raaijmakers in 1975 werkten bij de werkgroep 2000 in Amersfoort, waar zij onder andere mee hebben geholpen de ENWB op te richten.

Ook was Helmond in 1978 gaststad voor de manifestatie 'Wijs op weg' in Het Speelhuis. Deze driedaagse happening ging over openbaar vervoer, vooral de toen in opkomst zijnde buurtbusprojecten, parkeren en fietsen en de voorzieningen daarvoor. Bij deze gelegenheid riep wethouder Terwisse, de latere burgemeester van Nuenen, Helmond uit tot fietsstad van Nederland. Dat was een mooi opstapje om het fietsbeleid in Helmond voor langere tijd hoog op de politieke agenda te houden. Dat fietsbeleid kreeg in april 1980 duidelijk gestalte toen de gemeenteraad het 'Fietsplan Helmond' vaststelde. Dat was een zeer uitgebreid beleidsplan, waarin alle belangen van de fietsers aan de orde kwamen. Dat het hier niet alleen een papieren plan betrof werd duidelijk in september 1987, toen de Fietzersbond enfb in 12 steden volgens een nauwkeurig Met als resultaat dat Helmond als beste te voorschijn kwam. Wethouder Van der Zanden en Wim Raaijmakers mochten onder de nodige publiciteit in Den Haag een fraaie trofee in ontvangst nemen.

De jaren negentig waren een periode van resultaat na goed geplande investeringen. Voor de fiets-infrastructuur werd jaarlijks een half miljoen gulden begroot. Daarmee konden diverse subsidies binnen worden gehaald. Rijk en provincie stellen immers vaak als voorwaarde dat ook de betreffende gemeente een bepaald deel bijdraagt. De resultaten logen er niet om:

- jaarlijks werd een deel van de non-stop fietsroutes voltooid;
- twee aparte bruggen voor het langzaam verkeer over de nieuwe Zuid Willemsvaart;



- drie goed gelegen, bewaakte fietsenstallingen.

Foto: Hans Wol

Helmond kan in 2000 beslist opnieuw een gooi doen naar de 'Fietsstad-van-Nederland trofee'.

Een ander initiatief van wethouder Van der Zanden, het VLITS-fietspad, is helaas nog steeds alleen maar plan, zij het niet zonder goede kans van slagen. Wellicht is het verstandig de aanleg van het fietspad los te koppelen van de ontwikkeling van een nieuw, door spierkracht aangedreven voertuig.

Jammer genoeg kan dit stukje geschiedenis niet besloten worden zonder een sombere noot: het huidige beleid van de gemeente Helmond geeft reden tot zorg. De fietsinfrastructuur heeft geen eigen plaatsje meer op de meerjarenbegroting. De angst dat een goede ontwikkeling tot staan is gekomen na het vertrek van Van der Zanden, is niet ongegrond.



Van der Zanden na vijftien jaar weldra wethouder-af

ED 22 juli 1997
Jan Fietspad laat zijn sporen na in Helmond

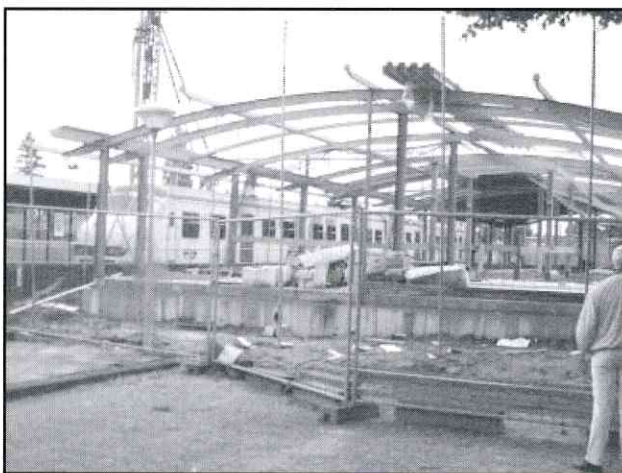
Tien jaar successen en teleurstellingen in Best

Hetty Otten

Bijna tien jaar geleden werd in Best de plaatselijke afdeling van de Fietzersbond enfb opgericht, zoals die toen nog heette. Cor van den Bergh, die nog steeds een centrale rol in het bestuur speelt, was daarbij de grote animator. Vrijwel vanaf het begin werd de afdeling door de gemeente als volwaardige gesprekspartner beschouwd en volop in het overlegcircuit betrokken.

De balans over de afgelopen tien jaar is wat ons betreft positief: we hebben een paar zeer grote en belangrijke successen behaald en over het algemeen weinig teleurstellingen ondervonden.

Het grootste succes is wel het realiseren van de bewaakte fietsenstalling bij het station, die dankzij de opstelling van de gemeente bovendien ook nog gratis is. Met bijna zevenhonderd plaatsen inmiddels alweer te klein zal de stalling na voltooiing van de spoorverdubbeling uitgebreid worden. Doordat de fietsenstalling bewaakt én overdekt is, durven mensen nu ook op hun goede fiets naar het station te gaan,



wat de verkeersveiligheid alleen maar ten goede komt. Wij zijn er ook heel trots op dat we op heel korte termijn erin slaagden de fietsers op de Willem de Zwijgerweg voor een dubbele oversteek te behoeden. In een overleg met NS en gemeente bleek dat die verband met de spoorverdubbeling het fietspad aan de noordzijde van die weg wilden laten vervallen, waardoor alle fietsers moesten oversteken. Omdat sporthal, sportvelden, zwembad en middelbare school allemaal aan de noordkant liggen, moesten die fietsers dan even verderop weer oversteken, over een weg die erg druk is en waar veel te hard wordt gereden. Tijdens dit overleg bleek dat niemand wist om we aantallen fietsers het nu eigenlijk ging - maar ze dachten dat het wel meeviel... We zijn daar toen gaan tellen en binnen een week kwamen we met de juiste cijfers, waardoor men beseftte dat het wel degelijk veel fietsers ging en men alsnog besloot het fietspad aan de noordzijde te handhaven en als gevolg daarvan ook de noodbruggen over het spoor precies anderszins aan te leggen.

Omdat iedereen al jaren klaagt over gevaarlijke en onoverzichtelijke verkeerssituaties bij scholen, met name door ouders die hun kind per auto naar school brengen, bedachten wij de actie 'Geef uw kind de ruimte', met als doel ouders wat verder van school te laten parkeren, zodat kinderen het laatste stuk konden lopen en andere kinderen veilig op de fiets konden komen. Door een totaal gebrek aan respons van de direct betrokken scholen, die weigeren ook op dit gedrag aan te spreken en dit een taak van de gemeente vinden, is na een jaar voorbereiding besloten deze mentaliteitsactie af te blazen. De gemeente is nu besloten bij alle scholen een parkeer/stopverbod te kondigen en te gaan bekeuren. Dat verandert de mentaliteit natuurlijk niet en agenten groeien ook aan de bomen.... Vreselijk jammer, vooral als je na dat uit de laatste Vogelvrije Fietser bleek dat exact dezelfde actie ergens anders wel een groot succes werd...

Foto's: www.best-online.nl

Ons motto is *samen-werken!*

Frans Meurkens

25 Jaar! Van 'Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijders Bond' via naar 'Eerste Enige Echte Nederlandse Fietzersbond' naar gewoon 'Fietzersbond': van actiegroep naar belangenbehartiger en beleidsondersteunende groep.

Nog een jubileum: het honderdste afdelingsblad van de regio Zuidoost-Brabant - ieder kwartaal weer een nieuwe uitgave - met fietsnieuws van stad en platteland. Al die tijd een creatieve vormgeving van een informatief blad met nieuwtjes voor gewone fietsers, niet voor zuurpruimen. Een harde kern vrijwilligers die door weer en wind de bulletins bij de leden weten te brengen. Hulde!

Onze plaatselijke groep bestaat nog lang geen 25 jaar. Vanaf de jaren tachtig zijn er wel diverse pogingen gedaan om tot een kerngroep te komen, maar helaas ... steeds lukte het maar niet. Tot een jaar of zeven geleden Harrie Moonen weer in Valkenswaard kwam wonen. Hij schreef de leden een wervende brief, organiseerde een informele ontmoeting en na enig overleg kon er toen wel een lokale groep van start gaan. Vanaf die tijd proberen we de fiets op de maatschappelijke en politieke agenda van Valkenswaard te krijgen.

Wat zijn onze 'grootste' successen?

We kozen er vanaf het begin voor de constructieve en coöperatieve weg te gaan. We hebben daartoe steeds het gesprek gezocht met ambtenaren, politici en inwoners van Valkenswaard. In ons voordeel werkte het veranderende fietsklimaat bij Rijk, Provincie en Gemeente. Er werden niet alleen nota's geschreven over het bevorderen van het fietsgebruik, in de praktijk werden ook concrete maatregelen getroffen. In dat klimaat kwam in Valkenswaard het streven naar een Verkeersbeleidsplan op de agenda. Vanaf de start hebben we meegedaan met de vele inspraakmogelijkheden en gesprekken die gevoerd werden met instellingen en belangenbehartigers. De inspraak was goed georganiseerd en wij hebben ons steentje bij kunnen dragen. Uiteindelijk is door de gemeenteraad een Verkeersbeleidsplan vastgesteld waarin de fietser, en ook het andere zogenaamde 'langzame verkeer', een serieuze plaats heeft gekregen. Daar plukken we op dit moment de vruchten van.

Eind juni 2000 is het 'Verkeersplatform Valkenswaard', waarvan de wethouder van Verkeer de voorzitter is, officieel van start gegaan. In goede samenspraak met de plaatselijke afdeling van Veilig Verkeer Nederland (inmiddels 3VO) is het ons gelukt een officieel verkeersorgaan van de grond te krijgen. Waren we tot voor kort een officieuze gesprekspartner, onze positie op dit moment is een volwaardige. Allerlei verkeerszaken



Foto: Frans M.

kunnen we nu in het platform direct ter sprake brengen en samen met andere partijen naar een mogelijke oplossing zoeken.

Het meedoen aan de Fietsbalans in dit jubileumjaar beschouwen we als het beste voorbeeld van opbouwend en samenwerkend actief zijn in onze gemeente. Er is een schat aan gegevens vrij gekomen, op basis waarvan we de komende jaren zullen proberen een aantal verbeteringen voor de fietser doorgevoerd te krijgen.

Het was een prachtig gezicht: de meetfiets en de video-fiets kregen even een rustpauze tegen de grote deuren van de raadszaal van Valkenswaard. Heel wat gewichtige, en natuurlijk ook minder gewichtige, lieden hebben de raadszaal van het gemeentehuis van deze mooie gemeente ooit betreden. Tot een bezoek van twee fietsen, met supersonische apparatuur aan boord, was het voor zover ons bekend nog nooit gekomen. De gemeentebode kwam dan ook met veel interesse de vreemde voertuigen inspecteren.

We waren zowat halverwege de Meetdag van de Fietsbalans toen de berijders van fietsen en auto een kort rustmoment hadden. Van de gastvrijheid van het gemeentehuis wilden we op uitnodiging van Dirk Meulendijks (Verkeersambtenaar en partner in het project Fietsbalans) graag gebruik maken, maar de fietsen konden we natuurlijk niet onbewaakt buiten laten staan. Dankzij het toeziende oog van de medewerkers van de receptie konden wij echter met een gerust hart koffie gaan drinken.

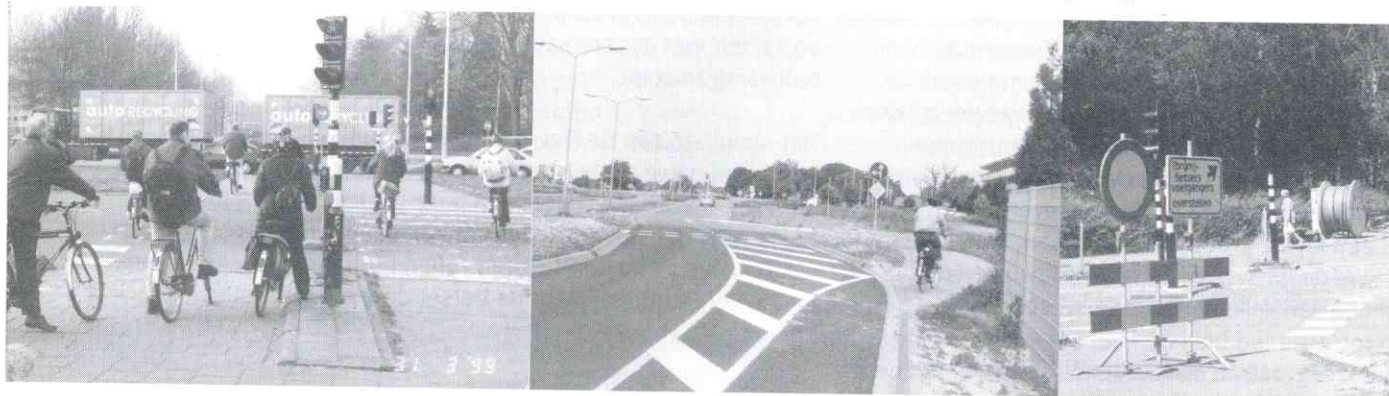
Die twee fietsen tegen de deur van de raadszaal symboliseren de gewijzigde verhoudingen binnen de gemeente. De loper word, bij wijze van spreken, uitgelegd om de fietsers in het centrum van de democratie, want zo mag de raadszaal toch genoemd worden, binnen te laten. Een schitterend moment, dat op mijn netvlies getekend is!

De fiets als meelifter: het geval Eindhoven

Myriam Daru

Hoe zichtbaar was de Fietzersbond in de afgelopen periode voor de ogen van een historicus? De onderzoekers Albert de la Bruhèze en Veraart, die in opdracht van de projectgroep Masterplan Fiets het fietsverkeer in Europa in de twintigste eeuw bestudeerden hebben Eindhoven als een van hun 'cases' bekeken. In hun ogen is het verkeers- en fietsbeleid in Eindhoven voornamelijk een zaak van de gemeente. 'Andere georganiseerde actoren, zoals een fietsersbond of actiegroepen waren nauwelijks zichtbaar actief in het aanzwengelen en ondersteunen van een fietsbeleid'. Hebben onderzoekers het gelijk aan hun zijde, of heeft de werkelijkheid verschillende gezichten?

Er gebeurt in Eindhoven wel iets voor de fiets, meestal is het 'aanstellen maken', waarna het v is op de volgende zet. Een paar OFOS'en (opgebt opstelfietsstroken) zonder vervolg, een paar bor voor rechts door rood vrij, een paar kruispunten regeling '4 x tegelijk groen', een paar maanden i promotie door stagiaires zonder vervolg, eerst e fietsroute door het winkelgebied in het centrum vervolgens opruimen, een avondstalling open er weer dicht, een (via een kronkeltrap toegankelijk) fietsenstalling voor de Heuvelgalerie (niets voor die het Muziekcentrum 's avonds bezoeken), de ruchte fietscarroussel FICARRO open en weer weg ruimd, een parkeerplek gevuld met 12 fietsklemr



Zo, dat zal je maar gezegd worden na bijna 25 jaar Fietzersbond in Eindhoven, na al die acties, debatten, nota's, videofilms, overlegondes met ambtenaren, wethouders, gemeenteraadsleden en politie, insprekebeurten bij commissies, samen met bewonersgroepen optreden bij de gemeente, inspraakreacties, bezwaarschriften, enquêtes, doorgelichte schoolroutes, aanwezigheid bij of deelname aan discussies, verspreiden van folders, infomarkten etc. Is de Fietzersbond sinds 1976 werkelijk zo onzichtbaar geweest of hebben de onderzoekers toch onvoldoende diep gegraven en breed rondgekeken? Wellicht had de onderafdeling haar archief aan het Streekarchief moeten overdragen (wat nog steeds niet is gebeurd), zodat de onderzoekers behalve de gemeentelijke stukken en wat krantenartikelen nog wat meer materiaal onder ogen hadden gekregen.

Of is Eindhoven zo in hart en nieren een autostad dat alle fietsbemoeienis niet meer dan een deukje in het doorrijdende autopantser tot gevolg heeft? Bij het vaststellen van het Verkeerscirculatieplan in 1979 is 'Eindhoven = autostad' duidelijk als een onaantastbaar uitgangspunt gesteld in het raadsbeluit: 'Het fysiek wegdringen van het autoverkeer heeft geen zin en is ook onaanvaardbaar'.

de actie '12 in de plaats van 1', maar geen vervolg verbeterde fietsklemmen langs de binnenring, maar niet in de wijken, sommige evenementen met deulijke fietsbewaking, maar andere zonder, enzovoc

Heeft Eindhoven een fietsbeleid? Op papier leek l ooit van wel. In 1976 verscheen bij de gemeente e nota getiteld 'Waarheen met de fiets'. De intentie waren goed: de bestaande fietspaden uitbreiden een meer aaneengesloten stelsel ontstaat, een fijmaziger stelsel, fietsverkeer toestaan waar het ee niet mocht, betere afstelling van verkeerslichten v fietsers, meer en comfortabeler fietsenstallingen juiste plaatsen, fietsroutes maximaal obstakelvrij maken, wegdek bij voorkeur in asfalt, beschutting tegen regen en wind. Als dit allemaal consequent uitgevoerd, hadden de Fietzersbondactivisten zich jaren daarop niet hoeven te laten gelden. Maar pa is geduldig en de politiek vreest de onvrede van d automobilist (en heel wat minder de onvrede van fietser).

In 1983 keek René Geurtsen als stagiair van de Verkeersacademie naar het Eindhovense fietsbele. In een tabel laat hij zien aan welke geplande maat

regelen NIET is gewerkt en waarom. Het verkleinen van de maaswijdte van het fietsnetwerk tussen de wijken is niet gebeurd vanwege te geringe belangstelling of te hoge kosten. Het verbeteren van de doorstroming van fietsers bij kruisingen is achterwege gebleven vanwege tegenstrijdigheid met de doelstelling 'verhogen veiligheid'. De gemeente heeft zich van de aanleg van vrij liggende fietspaden laten afhouden door de invloed die ondernemers hebben en door politieke onwil. Het overdekken van stallingsvoorzieningen vond men esthetisch onverantwoord. Aan schuilvoorzieningen voor fietsers zou geen behoefte zijn. En met het aanpassen van verkeerslichten of van de weg op gevaarlijke kruisingen waren te hoge kosten gemoeid of er zou te weinig ruimte voor zijn met het oog op de autocapaciteit.

Een van de constatering van Geurtsen klinkt haast komisch: 'Optredende groene golven voor fietsverkeer over lange afstanden zijn pure toevalstreffers'. Wel gerealiseerde maatregelen waren, naast wat fietsstroken en enige verbeteringen in de situering en bewa-

'Tekenen voor de fiets', die wij in Eindhoven, net als elders in het land, keer op keer uit de kast halen als we op zoek zijn naar fietsvriendelijke oplossingen. Het Masterplan fiets leverde ook mooie streefgetallen op, zoals

- 30% meer fietsreizigerskilometers in 2010 dan in 1986;
- in de stad moet op afstanden tot 5 km de reistijd per fiets kleiner zijn dan per auto;
- in 2010 moet het aantal verplaatsingen per fiets bij het woon-werkverkeer de helft meer zijn dan in 1986;
- de kans voor fietsers om aan een verkeersongeval te overlijden moet in 2010 62 % lager zijn dan in 1986.

Haalt Eindhoven deze doelen? Eindhovense lezers van het Ventiel, ik hoor u al gniffelen. U hebt het in de krant kunnen lezen: bij de start van de actie Fietsbalans in Eindhoven op 22 mei j.l. meende wethouder Backhuijs dat Eindhoven met fietsvoorzieningen goed op dreef was. Wethouder Backhuijs heeft waarschijnlijk het rapport van de verkeerskundige stagiair Marco Cruijsen over het non-stopfietsnetwerk niet gelezen, dat in augustus 1999 verschenen is binnen zijn eigen gemeentelijke dienst.



Foto's: Myriam L

king van fietsenstallingen, het aanbrengen van bewegwijzering n.a.v. ENFB-onderzoek. De Fietsersbond bleef aandringen op realisatie van de doelstellingen. In maart 1988 probeerde de afdeling Eindhoven de gemeente ertoe te bewegen de rondweg prettiger te maken voor fietsers. Er zijn duidelijke en heel concrete voorstellen voor aangedragen. Ook heeft de Fietsersbond zich actief ingezet voor het ontstaan van een non-stopfietsroutenetwerk. Hiervoor was samenwerking tussen verschillende gemeenten nodig, en die samenwerking is er ook gekomen. Voor het uitwerken van het plan is heel wat werk verzet. Een extern bureau heeft hiervoor een advies uitgebracht. Eind jaren '80, begin jaren '90 begon het inzicht te komen dat fietsbeleid niet hapsnap maar structureel moet zijn om echte resultaten te behalen. In 1993 werd het fietsroutenet mede op aandringen van de Fietsersbond enfb vastgesteld en vanaf 1994 wordt gewerkt aan een non-stop fietsnetwerk in Eindhoven.

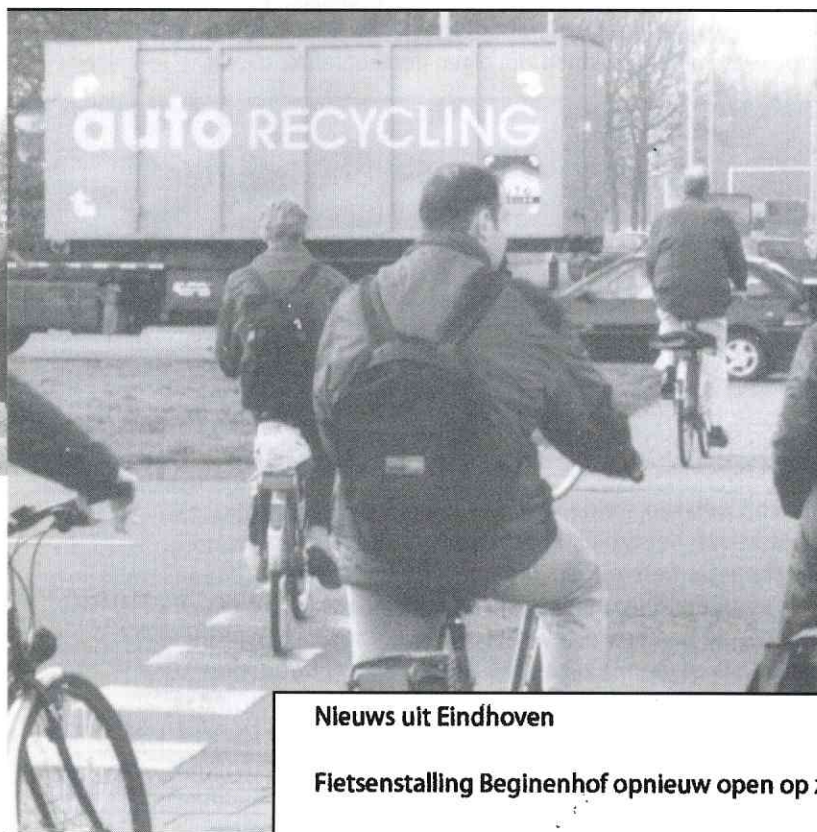
De roep om een meer structurele aanpak van het fietsverkeer is er niet alleen in Eindhoven. In de jaren '90 heeft het Rijk het MASTERPLAN FIETS opgezet. Dit mega-beleidsproject voor de fiets is nu afgesloten, maar het heeft onder meer de bijbel van het fietsen opgeleverd,

Marco Cruijsen stelde vast dat in de eerste 5 jaar na de start van het project 'non-stopfietsroutes' slechts 15 kilometer fietsroute is uitgevoerd waar de naam non-stopfietsroute aan gegeven mag worden (volgens de door de gemeente zelf vastgestelde norm). De planperiode is 10 jaar. Dus zou tussen 1999 en 2004 17 kilometer non-stopfietsvoorziening per jaar moeten worden aangelegd om de doelstellingen van de gemeente te halen. Maar zal de politieke wil er zijn om dit te realiseren? Het jaar 2000 is het jaar van het Mobiliteitsplan, dat het achterhaalde Verkeerscirculatieplan moet vervangen. Er is ons beloofd dat dit plan het fietsplan en het fietsveiligheidsplan waar wij in ons Zwartboek uit 1996/1997 om vroegen, zou bevatten. Gezien het verloop van het fietsbeleid in de afgelopen 25 jaar is een gezonde portie scepsis op haar plaats. Op papier zal het beslist goed ogen. Net als 'Waarheen met de fiets' in 1976. Kenmerkend voor het fietsbeleid tussen 1975 en 2000 was het 'meeliften': als er voor de auto of de riolering iets gebeurt, mag de fiets 'meeliften' als het om voorzieningen gaat. Het laatste staaltje van meeliften is de nieuwe bewegwijzering die voor het EK klaar moest zijn en die nog in uitvoering is. In de hele nota hierover viel het woord 'fiets' niet één keer. Het antwoord op ons protest was dat de bewegwijzering voor

fietzers gemakkelijk meegenomen kon worden met die voor de voetgangers. Misschien is dankzij dit protest toch het bordje 'fietsenstalling' toegevoegd?

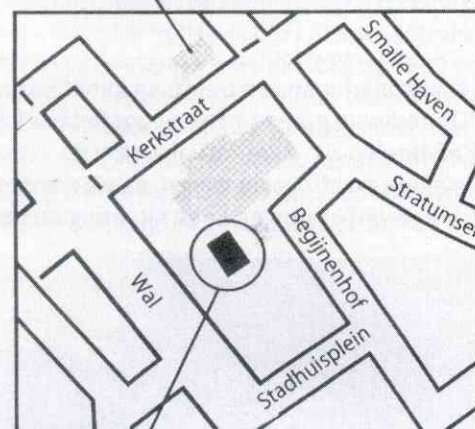
De Fietzersbond is ontstaan aan het einde van een periode met een dramatische afname van het fietsgebruik, ook in Eindhoven. In 1961 ging nog 79% van de werknemers van Philips met de fiets naar het werk. In 1970 was dat percentage gedaald tot 37%. In de jaren 1970-1995 stabiliseerde zich het fietsgebruik tot rond 34 % van alle verplaatsingen van de inwoners van Eindhoven. (De laatste gegevens van het CBS voor de periode 1995-2000 laten op zich wachten. We zijn benieuwd.)

Het op handen zijnde Mobiliteitsplan zou aan het fietsbeleid een zelfstandige plaats kunnen geven, maar daarvoor zou een vrij radicale ombuiging nodig zijn. Dit roept wederom de vraag op: 'Is de politieke wil hiervoor aanwezig?'



Voor minder dan een pilsje staat je scooter veilig!

Fietsenstalling Kerkstraat



Extra Fietsenstalling

**zaterdags open van
20.00 tot 04.00 uur**



gemeente Eindhoven

Nieuws uit Eindhoven

Fietsenstalling Begijnenhof opnieuw open op zaterdag avond !

De fietsenstalling op de Begijnenhof in Eindhoven die de gemeente onder protest van de Fietser had gesloten gaat weer open ! Voor het zaterdagavond publiek wel te verstaan, van 20.00 u tot 04.00 u voor f 1,50.

Daarmee probeert de gemeente de stalling aan de Kerkstraat te ontlasten en overlast rondom Stratumseind te beperken. De stalling biedt ruimte aan ongeveer 120 fietsen en 30 scooters.

Een kleine opmerking:

Op een eerste versie van de flyers die het publiek op deze heropening attent moesten maken stond 'Voor minder dan een pilsje staat je scooter veilig!' Het woord scooter is na een gesprek met de Fietzersbond veranderd in scooter/fiets. We hopen dat het fietsdenken bij de Eindhovense ambtelaren gestaag zal toenemen. Het moet toch niet moeilijk zijn de vijf letters van het woord 'fiets' op de geelgrijze plaatsen te zetten. Nog mooier zou het zijn als de bestuurders hiervoor opener stonde een gratis fietsenstalling van voldoende capaciteit zou je nog meer bereiken voor de leefbaarheid het Eindhovense centrum.

Van ludiek tot noodzakelijke zakelijkheid

Mari Huddleston Slater

In 1987 begon Klaas Reijenga de doelstellingen van de Fietzersbond in Son & Breugel uit te dragen. Hij deed dit door met enkele andere enthousiastelingen ludieke acties op touw te zetten zoals de welbekende opblaasbare auto die tien fietsparkeerplaatsen in beslag nam, tot de nu nog elk jaar terugkerende fiets-verlichtingscontroles op de scholen.

Later werd er volgens het "poldermodel" met de gemeente overlegd. Met zakelijke gesprekken en grondige expertises werden de vele (verkeerstechnische) problemen onder de aandacht gebracht en oplossingen aangereikt. Deze strategische aanpak heeft in de afgelopen jaren wellicht meer mislukkingen dan positieve resultaten voortgebracht, maar we hebben hiermee bij



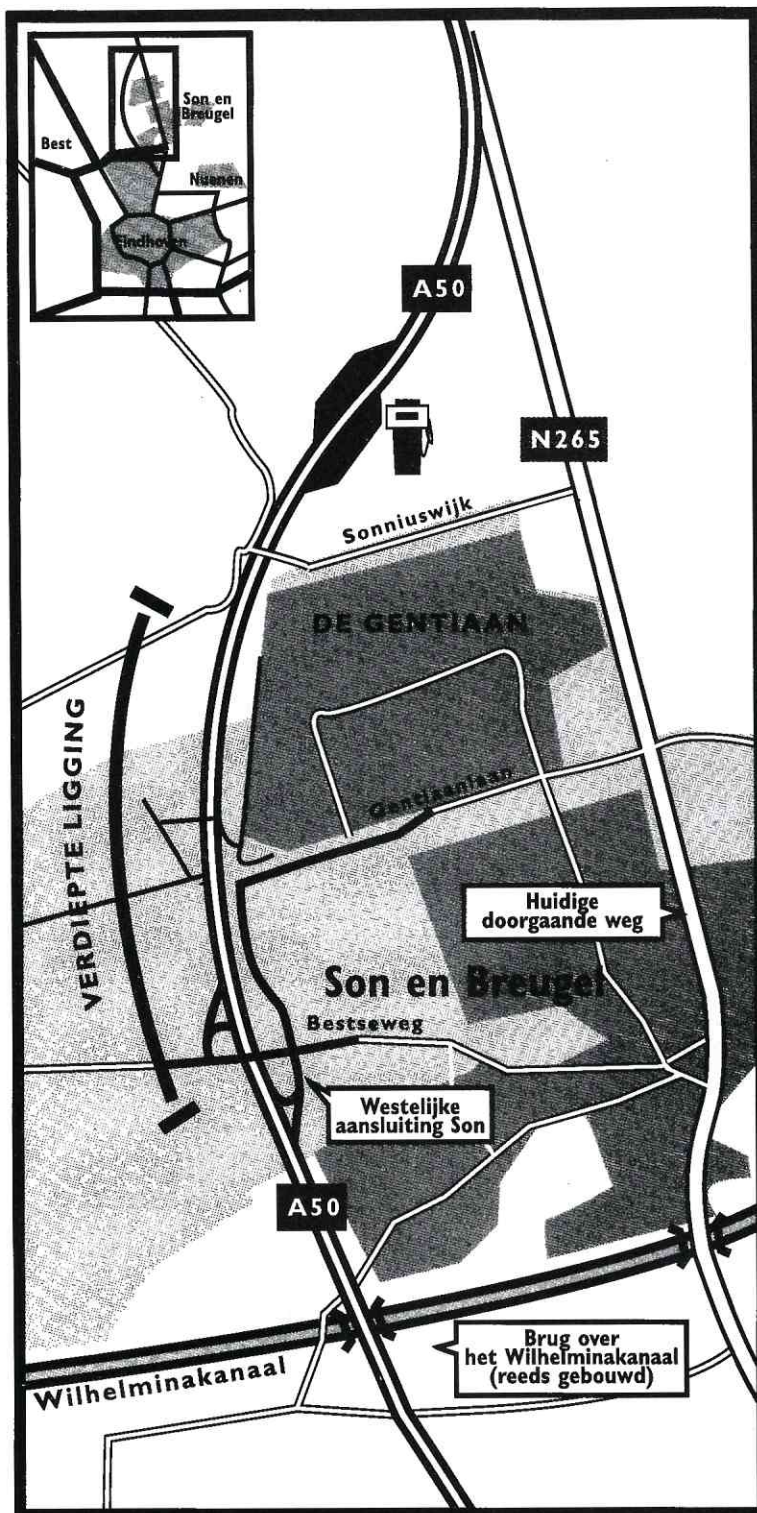
Op de basisscholen in Son en Breugel worden scholieren geïnformeerd over goede fietsverlichting. (foto Dries van Bergeijk)

Onveilige situaties werden vaak met veel humor haarscherp in beeld gebracht. Zoals bijvoorbeeld een actie waarbij een wethouder en enkele gemeenteraadsleden fietsend een bepaalde route door Son & Breugel moesten afleggen met een mand vol eieren op de bagagedrager. Uiteraard werden zeer slechte stukken weg hiervoor uitgezocht, maar desondanks brachten de afgevaardigden van de gemeente het er toch goed af. Wel begrepen ze dat slecht wegdek onaangenaam voor de fietser is. En daar was het de werkgroep om te doen. Nog een voorbeeldje. Bij de opening van het nieuwe fietspad van Nuenen naar Nederwetten heeft de werkgroep een ongeluk geënceneerd op de plaats aan de kant van Son & Breugel waar het fietspad ophoudt. Daar zijn krantenkoppen mee gehaald!

de gemeente toch zeker vertrouwen opgebouwd, met nadruk op de langere termijn. Ook onze achterban weet van onze deskundige en consequente inzet.

Naast al die zakelijkheid, dat overleg en het gepraat werd er gelukkig ook nog veel gefietst. Enorm veel tochten werden er uitgezet, maar de kroon op al het werk van Kees van der Valk, de ontwerper en samensteller van de fietsroutes, zijn toch wel drie fietsrouteboekjes met tientallen prachtige rondjes Son & Breugel. Honderden kilometers fietsplezier.

Maar altijd weer was en is nog steeds de "grote weg" die ons dorp doormidden splijt het obstakel als het gaat om veiligheid. Doorgaand verkeer waaronder



Uit: Nieuwsbrief gemeente Son en Breugel

zwaar vrachtvervoer en het sluipverkeer dat de file in het dorp probeert te omzeilen, om maar een paar voorbeelden aan te halen.

Nadat eind 1999 bekend werd dat de omleiding van A50 om Son & Breugel wederom uitgesteld is, hebben we de gemeente een notitie overhandigd. Hierin geven we enkele belangrijke verkeersproblemen in ons dorp aan met daarbij voorstellen voor mogelijke oplossingen. Veel van deze goed doordachte suggesties zijn in de afgelopen jaren reeds door ons aangereikt aan de gemeente, maar telkens in de wacht gezet "want de A50-omleiding komt eraan". Dus een veiliger dorp iedereen zodra die snelweg weg is.

In de raadsvergadering van 31 januari 2000 werd een notitie met verve door wethouder Van Doleweerd op tafel geveegd. "Sluipverkeer is net als water, het sloopt overal doorheen. Daar kunnen we niets aan doen". Zo zie je maar weer dat er een groot verschil is tussen de politiek en het gewone volk. Wij gaan aan 't roeien als het lekt.

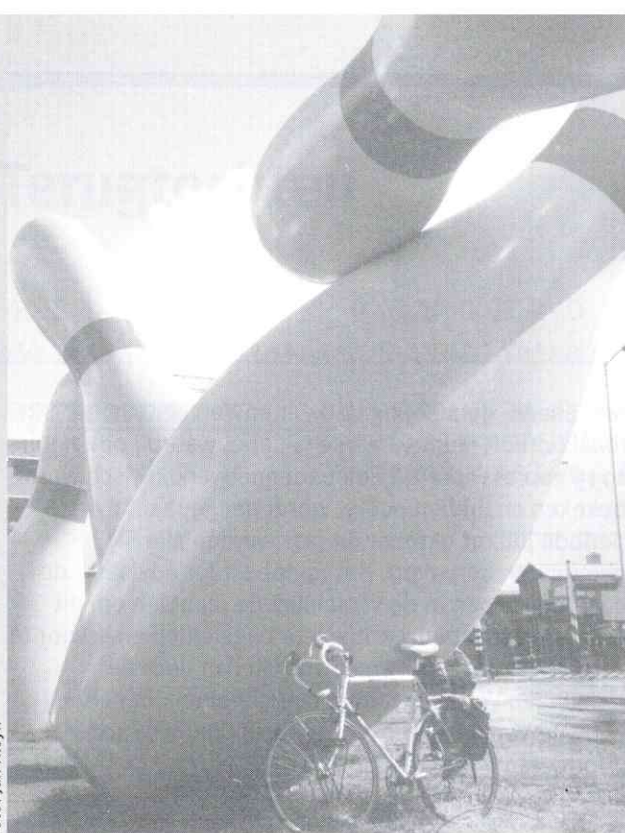
Een enkele week later werd bekend dat de Raad van State de hoorzitting omtrent alle knelpunten van de A50, inclusief die van Son & Breugel, niet ergens in 2000, maar vervroegd zou houden en wel op dinsdag 14 maart. Alle deskundigen voor en tegen konden nogmaals hun pleidooi houden. Binnen de wettelijke termijn van zes weken moest er nu een definitieve uitspraak komen. Hopelijk positief voor ons dorp, dus ook voor de fietsers, want op het moment dat de omleiding er is, zal Son & Breugel weer leefbaar worden en het voor de fietsers een stuk veiliger zijn.

Het was met spanning afwachten en het wachten is beloond. De Raad van State oordeelde de bezwaren ongegrond en heeft haar totale goedkeuring gegeven om de omleiding van de A-50 te verwezenlijken.

Eind goed, al goed!? Dat staat natuurlijk nog niet vast want in ons land, het paradijs voor bezwaarmaker, kan er nog altijd beroep, of anders hoger beroep, of wellicht een nog hoger beroep aangetekend worden. Laten we hopen dat die paar bezwaarmakers uit ons dorp uiteindelijk rekening houden met de verlangen voor rust en veiligheid die het gros van de bewoners hebben.

Arie Jurling

Foto: Jan Kleyn



Fietsen is leuk

Sinds een paar maanden is Eindhoven een bijzonder kunstwerk rijker: de Flying Pins. In tegenstelling tot veel andere beelden zie je meteen wat het voorstelt, namelijk een stel kegels die in één grandioze worp alle tien tegelijk worden omgegooid. Zowel de vorm van de kegels als de "momentopname" van de strike maken het tot een heel realistisch kunstwerk. Het enige wat niet klopt is het formaat. Het is zo krankzinnig groot dat het daardoor volstrekt irreëel is. Erger nog, het maakt daardoor ook de omgeving onecht. De omringende gebouwen, bepaald geen kleintjes, lijken wanhopig aan grootte en importantie te verliezen. De auto's en mensen eromheen worden tot speelgoedformaat teruggebracht. Ik kan ervan genieten hoe zo'n beeldengroep de wereld op z'n kop zet. Belangrijke dingen lijken te verschrompelen en wat slechts spel is wordt groots.

Maar wat heeft dat nu met fietsen te maken? Volgens mij heel veel. Een van de redenen waarom ik fietsen zo leuk vind is dat me dat heel vaak het gevoel geeft dat de wereld een beetje anders is (of in ieder geval kan zijn) dan je op het eerste gezicht denkt. We kennen natuurlijk allemaal het triomfantelijke gevoel dat je als fietser hebt bij het passeren van een stilstaande file auto's. De moeite die je moet doen om dat niet al te duidelijk op je gezicht te laten aflezen, versterkt alleen maar dat lekkere gevoel van: wie is hier nu eigenlijk snelverkeer?

Ik betrap mijzelf er vaak op dat, als ik door een tunnel fiets, ik snel even om me heen kijk of er geen bekenden in de buurt zijn. Om dan vervolgens een paar indianenkreten te slaken die daar zo lekker klinken. Ik besef dat het geen erg volwassen gedrag is, maar het is wel leuk. Al fietsend schieten mij trouwens vaak kinderliedjes van vroeger te binnen, van die versjes die mijn moeder altijd zong. Meestal ken ik nog maar een paar regels en de rest vul ik aan met lalala. Heerlijk is dat. In juni bezocht ik een fietsfeestdag in het Vondelpark in Amsterdam. Er waren duizenden bezoekers, uiteraard vooral fietsers. Toen tegen sluitingstijd het park leegliep, viel me opeens op dat het hele grasveld schoon was. Geen blikjes, geen bakjes, geen zakjes. Niets, gewoon schoon. Zoiets verwacht je niet na een druk evenement op een warme zomerdag. Ook dat vind ik dus leuk aan fietsen: de fietsers. Mensen die gewoon een klein beetje helpen de wereld ietsje schoner en aantrekkelijker te maken dan wij soms verwachten. Die helpen de wereld een beetje te veranderen.

Fietsnetwerken

Jan Kleyn, met dank aan Myriam Daru en Gerard van de Broek

Bij een regionaal fietsnetwerk heeft een ieder zo zijn eigen associaties. De een denkt daarbij aan recreatief fietsen, aan ontspannen genieten van een omgeving die ondanks de verstedelijking toch nog veel fraais te bieden heeft. Met goede bewegwijzering tochtjes maken zonder om de paar kilometer te moeten afstappen, dat spreekt aan. Anderen denken bij fietsnetwerken allereerst aan non-stopfietsroutes, aan hun woon-werkverkeer, aan hoe je, liefst rechttoe rechtaan, veilig en comfortabel naar je werk kunt fietsen. 'Utiliteitsfietsen' heet dat in ambtelijke taal. Veel fietspaden dienen uiteraard zowel het ene als het andere doel.

Na een lange voorgeschiedenis verscheen in 1995 onder auspiciën van het SRE (Samenwerkingsverband Regio Eindhoven) het Regionaal Verkeers- en Vervoerplan (RVVP) met daarin een hoofdstuk over het fietsverkeer: 'Door de realisatie van een netwerk van kwalitatief hoogwaardige fietspaden wil het SRE het fietsen bevorderen'. Veel gemeenten namen delen van het RVVP in de eigen Verkeers- en vervoerplannen op. Het SRE was bereid de helft van de kosten van dergelijke fietsvoorzieningen te subsidiëren. Wij leven nu alweer vijf jaar later. Is er reden tot tevredenheid of is er te weinig gerealiseerd? Hoog tijd om eens na te gaan hoe de vlag er op het gebied van fietsvoorzieningen bij hangt in de regio, zo dachten wij, en wij staan daarin

niet alleen: de afdeling Verkeer en Vervoer van h maakt op dit moment een evaluatie, waarbij ool 1995 gepresenteerde fietspadennetwerk kritisch bekeken en, indien nodig, wordt aangepast. In c periode juli tot oktober dit jaar worden alle SRE gemeenten benaderd. Het regiobestuur advisee contactgroepen in de verschillende plaatsen om proces op hun beurt kritisch te begeleiden en ei zorgen dat onze ideeën en voorstellen door de afdelingen Verkeer worden overgenomen. In eer volgend Ventiel zullen wij de lezer daarover na informeren.

Thans, hartje zomer als wij dit schrijven, staan v stil bij het recreatieve fietsen, als wij ons van de tegenstrijdige beeldspraak mogen bedienen. Al ' de Tweede Wereldoorlog was het fietsen voor o ning in zwang, zoals blijkt uit het achttal, letter weergegeven routebeschrijvingen op de volgen pagina's. Myriam Daru diepte ze op uit het arch doopte ze 'Terugtochten'. Wie geeft toe aan zijn nieuwsgierigheid en waagt het erop zo'n histori tochtje te ondernemen? Minder riskant kan mer overgeven aan het nieuwe knooppuntennetwerl dat maar zo? De lezer oordele zelf door de wed waardigheden van Henk Kerkhof, 'Knooppunter fietsroutes', tot zich te nemen, of liever nog doc gewoon (volgens zijn recept) op de fiets te stap

Jo van Hoof uit Geldrop knipte voor de redactie een stukje uit 't Weekblad Middenstandsbelangen en merkte op dat er toen al een soort fietsersbond was.

E.M.O. - 1930

*Aanleg van fietspaden in Eindhoven en omgeving.
De vereniging E.M.O. (Eindhoven met omstreken)
zette zich in voor goede fietspaden.*

*Het Emopad in Geldrop en voormalig café De EMO
zijn naar deze fietsroute genoemd.*

*Ook de legendarische Hut van Mie Peels
op de grens van Zesgehuchten en Aalst
was een rustplaats aan deze fietsroute,
hetgeen zichtbaar was aan de letters E.M.O.,
die op de gevel waren geschilderd.*

Terugtochten

P H I L I P S - D E J O N G H - O N T S P A N N I N G S F O N D S .

~~~~~

FIETSTOCHT No. 1. : Aalst, Waalre, Veldhoven, Knegsel, Vessum,  
Oerle, Veldhoven, Waalre, Treeswijk, Achter-  
eind, Aalst, Eindhoven.

---

Geen provinciale wegkaart nodig.  $\pm$  45 K.M.

---

De Gestelschestraat afrijden tot aan de spoorlijn. Daar linksom den Genneperweg inrijden. Bij den vijsprong van de twee wegen die naar het Zuiden loopen den weg recht door kiezen (de meest rechtsche gaat naar Waalre). In Aalst angekommen linksom en langs den straatweg over Waalre naar Veldhoven. Bij Veldhoven de Prov. weg oversteken. Den weg naar Oerle inslaan, al vlug links afslaan - het stroompje oversteken - rechts aanhoudend een eind verder weer over het water. In Knegsel angekommen - door het dorp fietsen tot een eind voorbij de kerk - dan rechts houden op Vessem aan. Even voordat men in Vessem komt is de weg bestraat - waar de bestrating ophoudt (of voor degenen die van Knegsel komen, begint) rechts afslaan en langs een mooi aangelegd rijwielpad naar Oerle. In Oerle rechtsafslaan en langs den grooten weg naar Veldhoven - den weg weer oversteken langs denzelfden weg als heengaand naar Waalre. In Waalre echter niet langs den straatweg naar Aalst maar bij de kerk rechtsaf, bij een driesprong links houdend komt men langs een mooi fietspad bij Treeswijk uit op den grooten Valkenswaardschen weg. Den weg oversteken en weer de bosschen in. Nadat men de Tongelreep over is gegaan linksaf langs den landweg naar Aalst. Vandaar langs den grooten weg terug naar Eindhoven.

-----

27/5'33

HR/dv



PHILIPS - DE JONGH - ONTSPANNINGSFO

~~~~~

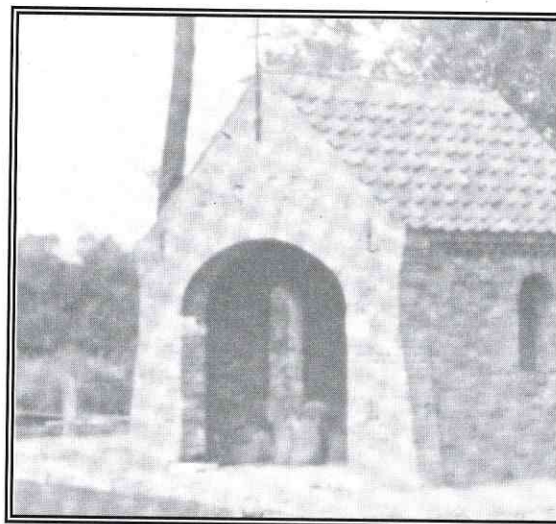
FIETSTOCHT No. 2 : Eindhoven, Waalre, Keersop, Riethoven,
wijk, Eersel, Bergeyk, Luikerweg, Valke
Eindhoven.

Geen provinciale wegenkaart nodig. ± 4

De Gestelschestraat afrijden tot aan de spoorlijn. Daar
om den Genneperweg inrijden. Bij de vijfsprong van de tw
wegen die naar het Zuiden loopen den meest rechtschen ne
Deze passeert de spoorlijn en komt uit in Waalre. Van Wa
over Loon (in de kom van Waalre naar den weg vragen) naar
Loondermolen in welks onmiddellijke nabijheid het vroegere
van Loon, nu een boerderij met grachten ligt. Vandaar na
Zuiden naar den Keersopschen molen aan de Keersop. Een 20
voorbij den Keersopschen watermolen links een smal pad in
dat door de Broekhovensche bosschen voert naar Riethoven.
Riethoven tusschen de kerk met nieuwe pastorie en het oud
raadhuis doorfietsen - en steeds maar rechtdoor gaan - ee
prachtig stuk door bosch en heide. Over Waalwijk gaat de
Naar Eersel. In Eersel even vragen naar het fietspad naar
geyk, het ligt ongeveer tegenover de kerk. In Bergeyk aan
een klein eindje loopen op den provincialen weg naar West
Al spoedig ziet men rechts het fietspad dat uitkomt op de
Luikerweg. Op den Luikerweg links omslaan en terug naar V
waard. Den grooten weg terug naar Eindhoven.

23/5'33.

HR/dv



Uit: Eindhoven verleden tijd

PHILIPS - DE JONGH - ONTSPANNINGSFONDS .

FIETSTOCHT No. 3. : Eindhoven, Leende, Maarheeze, Sterksel, Heeze,
Zes Gehuchten, Eindhoven.

Geen provincialen Wegenkaart nodig. ± 35 K.M.

Den Leenderweg af en het Leenderfietspad over de heide naar Leende. Dit fietspad komt even voor Leende uit op den weg Heeze-Leende. Rechts omslaan en den grooten weg afrijden naar Maarheeze. Bij den viersprong in Maarheeze linksom den klinkerweg naar Oudenboom in, al vlug ziet men links van den weg het rijwielpad dat naar Sterksel gaat. Dit rijwielpad inslaan. Bij een driesprong den rechterweg houden - de spoorlijn Weert-Eindhoven oversteken. Men komt in Sterksel uit. Langs het Missiehuis van de Witte Paters rijden op Heeze aan. Het fietspad komt bij een kruisbeeld op den Somerschen weg uit. Bij het kruisbeeld afstappen en loopen totdat men op den grooten weg Heeze-Leende is. Eventueel in Heeze theedrinken.

Terug over den grooten weg naar Geldrop. Een eind voor Geldrop links den weg naar Zes Gehuchten inslaan. Het dorp Zes Gehuchten doorrijden en langs het fietspad naar Eindhoven. Dit fietspad komt uit op den Geldropschen weg tegenover de Poeierstraat.

12/5'33

HR/dv



Uit: Eindhoven verleden tijd


~~~~~

FIETSTOCHT No. 4. : Eindhoven, Heeze, Lierop, Mierlo en lang  
het Eindhovensche kanaal terug.

~~~~~  
Provinciale wegenkaart noodig. $\pm$ 35 K.M

~~~~~  
Den Leenderweg infietsen, die overgaat in het Leenderfiet  
Door de heide rijden totdat men rechts van het pad in de  
een groote boerderij ziet liggen met een arbeiderswoning  
dicht bij het rijwielpad ligt. Even verder ligt nog een b  
derij. Den weg tegenover deze boerderij links inslaan. He  
een breede landweg met een fietspad in het midden, het is  
prachtige weg die langs 4 vennen voert door heuvelachtig  
boscht terrein, op de 2 torens van Heeze aanrijden .  
Aangezien deze weg alleen voor goede fietsers geschikt is  
wij degenen die alleen van breede paden houden aan, bij d  
boerderij niet linksaf te slaan maar rechtdoor te rijden.  
eind verder kruist een weg met hoge boomen het fietspad.  
weg links inslaan. In Heeze gekomen den Somerschen weg in  
en een 4 - 6 K.M. rijden langs het Witven en verderop aan  
linker en rechterhand een stuk dat men aan 't ontginnen is  
Bij A.N.W.B. teeken links het fietspad naar Lierop inslaan  
Lierop den straatweg in tegenover den ingang van de kerk,  
dat men aan 2 cafétjes komt. Den weg tusschen deze cafétje  
inslaan en rijden tot Mierlo. Doorrijden totdat men aan he  
kanaal komt en linksaf langs het Eindhovensche kanaal naar  
hoven.

12/5'33

HR/dv



PHILIPS - DE JONGH - ONTSPANNINGSFONDS.

~~~~~

FIETSTOCHT No. 5 : Eindhoven, Nuenen, Stiphout, Croy, Lieshout,
Nederwetten, Eindhoven.

Geen provincialen wegenkaart nodig. ± 3 uur fietsen.

Eindhoven - den eersten overweg bij den Yzeren Man overgaan, dadelijk rechts afslaan, (dus niet den tweeden overweg oversteken). Recht doorrijden op straatweg langs de spoorbaan. Den weg van Tongelre naar Geldrop oversteken, rechtdoor langs de spoorlijn - een fietspad. Dit pad komt op den breeden weg uit, rechts omslaan. In de verte ziet men een vervallen huis met Watermolen het Kol liggen. Bij het Kol links omslaan en rijden tot het stationnetje Nuenen. De spoorbaan oversteken en over den keiweg met berkenboomen naar Nuenen fietsen. Even voorbij de R.K. kerk van Nuenen en voor een caf etje rechts afslaan. Dit pad gaat door korenvelden. Midden in de korenvelden ligt een verhoogd terrein waarop vroeger een kerk gestaan heeft. Bij dit terrein is een driesprong, links afslaan. Men komt op een grooten weg uit. Even rechts en weer links afslaan in N.O. richting. Men komt dan langs pasgegraven slooten. Steeds maar rechtuit fietsen - een prachtig, eenzaam stuk door bosch en hei. Men komt op een viersprong uit bij een boerderij (fietst men recht door dan komt men in Helmond uit). Links afslaan. In de verte ziet men den molen en den kerktoren van Stiphout. (Een puntige toren met vier kleine zijtorentjes op den middenberk). De weg voert langs twee kleine boerderijtjes naast elkaar gelegen. Staat men daarvoor dan ziet men dat een driehoek van den A.N.W.B. naar rechts wijst. De A.N.W.B. teekens volgen - op den toren van Stiphout aan, de weg is niet altijd even mooi om te fietsen maar wel de moeite waard. In Stiphout bij de kerk den grooten weg oversteken en het fietspad naar Croy inslaan. De weg maakt even een scherpe bocht naar links en naar rechts (Niet langs de ruïne van een kerktoren rijden). Het fietspad naar Croy gaat door de korenvelden naar het kasteeltje te Croy, Om het kasteeltje links heen afslaan (de weg recht door gaat naar Aarle- Rixtel) op Lieshout aan - een weg met boomen door prachtige aanplantingen. Het Wilhelminakanaal bij Lieshout niet oversteken maar links afslaan en langs het kanaal fietsen. Twee ophaalbruggen passeeren en dan links afslaan naar Nederwetten. Van Nederwetten langs den straatweg, langs kasteel Soeterbeek naar Eindhoven.

12/5'33
HR/dv



Uit: Eindhoven verleden tijd

PHILIPS - DE JONGH - ONTSPANNINGSFON:

~~~~~

FIETSTOCHT No. 6. : Eindhoven, Zeelst, Veldhoven, Riethoven, Veldhoven, Dommelen, Valkenswaard, Eindhoven.

~~~~~  
Provincialen wegenkaart nodig.
~~~~~

De Willemstraat rechtuit affietsen, die verderop Strijpsche-straat heet en daarna Hastelweg. Van den Hastelweg steeds met rechtdoor fietsen een landweg in tot men bij Zeelst op den grooten weg uitkomt. Den tweeden weg links inslaan (dus niet de weg die langs de kerk loopt) en rijden naar Meerveldhoven rechts af den provincialen weg op tot Veldhoven. Bij de kerk van Veldhoven linksaf het rijwielpad naar Waalre inslaan. Na een paar minuten fietsen ziet men bij een bord rijwielpad een nieuw rijwielpad dat over een sloot op hei en bosschen toe gaat. Eerst rijdt men door de velden, dan door een stuk hei met aardige uitkijkjes en eindelijk door een heuvelachtig struikbosch dat erg mooi is. Op een gegeven oogenblik splitst het zich, links houdend komt men uit in Riethoven.

Vandaar voert een mooie rustige macadamweg naar Westerhoven. In Westerhoven links om en over Dommelen naar Valkenswaard (Prov.weg). In Valkenswaard aangekomen of links af den grooten weg terug naar Eindhoven of bij de kiosk rechts om den weg naar Leende inslaan en afrijden totdat men de Tongelreep passeert.

Dan linksaf het fietspad naar Heeze inslaan dat bij een viersprong met hoge boomen het Leenderfietspad kruist. Bij den viersprong linksaf en langs het Leenderfietspad terug naar Eindhoven.



Uit: Eindhoven verleden tijd



P H I L I P S - D E J O N G H - O N T S P A N N I N G S F O N D S .

~~~~~

FIETSTOCHT No. 7. : Eindhoven, Oirschot, De Baast, Oostelbeers,
Wintelre, Mispelhoef, Eindhoven.

~~~~~

Geen provincialen wegenkaart noodig.  $\pm 3\frac{1}{2}$  uur fietsen.

Den Oirschotschendijk af naar Oirschot. Bij den ingang van de groote kerk den tweeden weg aan de linkerhand inslaan - de Kapelstraat genaamd. Het is een weg met groene hagen aan weerskanten. Nu steeds maar rechtuit fietsen door een prachtig groen landschap met korenvelden. In de buurt van de kapel van den Heiligen Eik is het pad aan weerskanten begroeid met denneboomen. Het kapelletje dat aan de groote Beerze ligt is een druk bezochte bedevaartplaats. Bij de kapel gekomen over de brug en dan links af totdat men aan het kanaal komt. De brug over en recht door het beboschte land in. Bij een vijfsprong den meest linkschen weg inslaan. Men komt langs het landgoed De Baast dat midden in de bosschen ligt. Men passeert een brug over de Beerze een paar minuten fietsen verder is een tweede brug. Rijdt men de brug over recht door dan komt men weer in Oirschot uit. Wij gaan vlak voor de brug rechtsaf. Bij driesprongen den linkerweg kiezend komt men in Oostelbeers. In Oostelbeers den provincialen weg oversteken en rechtdoor langs de kerk op een vijfsprong gekomen (zie noot onderaan) den meest linkschen weg nemen die langs berkenaanplantingen loopt en uitkomt in Wintelre. Bij de kerk van Wintelre linksom het land in, wat rechtsaanhoudend. Links in de verte ziet men den toren van Oirschot en rechts den gashouder van Eindhoven. Men passeert het Zeelster fietspad, altijd maar rechtdoor fietsend komt bij de Mispelhoef uit op den Oirschotschendijk.

Noot.

Wie den tocht wat langer wil maken raden wij aan op den vijfsprong bij Oostelbeers den weg langs den boschrand te kiezen die uitkomt bij Vessem. Bij de kerk te Vessem den weg oversteken. De bestrating van den weg houdt al spoedig op. Dan linksaf langs een mooi fietspad door de bosschen naar Oerle. In Oerle rechtdoor den grooten weg af naar Oerle. In Oerle rechtsom den grooten weg af naar Veldhoven. Den provincialen weg bij Veldhoven oversteken en rechtdoor langs de kerk het fietspad op naar Waalre en vandaar recht door naar Aalst. Langs den grooten weg terug naar Eindhoven.

23/5'33  
HR/dv



# Knooppunten in fietsroutes

**Een mooi Belgisch idee is inmiddels ook in onze regio gerealiseerd. Fietsroutes zijn aan elkaar geknoopt. De gedachte is om mooie fietstochten te kunnen maken, zonder kennis van de streek nodig te hebben en zonder bij elke kruising op een kaart te moeten kijken.**

Ten zuiden van Eindhoven zijn mooie fietsroutes aan elkaar geknoopt. Die knooppunten hebben nummers gekregen, die verder nergens op slaan en langs de routes staan bordjes met nummers erop die verwijzen naar het eerstvolgende knooppunt. Een voorbeeld: ik wil vanuit Eindhoven naar de Achelse Kluis. Ik kijk op mijn kaart en noteer 46 - 79 - 52 - 53 - 55 - 56 - 36 - 217. Als ik weet waar ik knooppunt 46 kan vinden heb ik aan een heel klein briefje of een goed geheugen genoeg om bij 217, de Achelse Kluis, te komen. Ik hoef alleen maar de bordjes te volgen, eerst die met 79 erop en als ik dat knooppunt heb gehad, ik word dan gewaarschuwd met een bordje "u nadert knooppunt 79", de bordjes met 52 erop, en zo verder. In de toekomst (vanaf volgend jaar) hoef ik de route zelfs niet meer thuis te verzinnen, want dan staat op elk knooppunt een knooppuntenkaart en is er een route vanaf het station aangegeven.

Zoals gezegd komt het idee uit België. Inmiddels is het noordelijk deel van Limburg van knooppunten voorzien, evenals het meest zuid-oostelijke stukje van Brabant. En sinds kort ook de streek ten zuiden van Eindhoven. De streken zijn ook weer allemaal aan elkaar geknoopt, zodat in Zuidoost-Nederland en Noordoost-België één groot en fijnmazig netwerk is ontstaan. Op dit moment is de westgrens van het netwerk ongeveer de lijn Eersel - Lommel - Leopoldsborg. Het is de bedoeling dat er uitbreiding naar het westen en noorden zal komen.

Om eens te kijken hoe het werkt, ben ik naar de VVV gegaan op zoek naar informatie. Inderdaad ligt daar een mooie folder voor tien gulden. "Is dat niet duur voor een folder?" "Meneer, het is een kaart!" Van Aalst in het noorden tot Hechtel in het zuiden en van Lommel in het westen tot Maarheeze in het oosten staan alle knooppunten met hun nummers op die 'kaart'. Tussen die knooppunten staan allerlei groene kronkels en die kronkels komen overeen met de echte bochten in de routes. Ook staan de afstanden tussen de knooppunten vermeld. Een beetje 'kaart' is het toch wel.

Ik ga naar de route toe die het dichtst bij Eindhoven komt, om het rondje 46 - 45 - 44 - 46 te proberen. Het rondje is 16,5 km lang. Wilt u dit ook doen: ga de Gennepier Molen of de ijsbaan en volg de bordjes 51b of de bordjes Loon en Landschut-route en sluit voor je de Bayeuxlaan moet oversteken. Kijk achtereens en je ziet twee bordjes met groene nummers erop tegenovergestelde richting wijzen; de nummers 45 en 44. Je kunt elke route in beide richtingen rijden. De route is gevonden; nu wordt het spannend: zoek de bordjes te vinden? In het algemeen zijn de bordjes makkelijk en tijdig zichtbaar, ook al zijn ze veelal reeds bestaande palen aangebracht. Na een paar bordjes komt het zwakke punt naar voren: bijna het bordje niet gezien. De oorzaak is het steeds vaker komende verschijnsel dat bestelwagens het fietsgebruik om te parkeren. Deze auto stond nog halve meter voor het bordje.

Even later ontbreekt een bordje. De bevestigingspalen zitten nog wel aan de paal. Het blijkt de eerste van een serie ontbrekende bordjes. Willen de bestelwagens van Ekenrooi geen vreemde fietsers door hun wagen laten gaan? Ik ben er wel bekend en weet waar knooppunt 46 zal zijn. Maar het systeem is juist bedoeld voor mensen die niet elk fietspad kennen. Voor de folder of 'kaart' van geen enkel nut kunnen. Echt alle bordjes moeten op hun plaats blijven, want anders werkt het systeem niet.

De route is mooi (Brabant is mooi). De onverharde paden zijn eigenlijk allemaal vrij goed te berijden tegenstelling tot een groot deel van de verharde wegen. Misschien verwacht je daar meer van, maar af en toe is het echt te gek. Het is asfalt dat diep in de vorige eeuw is neergelegd en waar sindsdien erosie ongestoord gang heeft kunnen gaan. Ook zijn deze paden vaak smal om met twee naast elkaar te rijden. Geniet van het landschap wil je toch graag delen. De prettigste stukken om te fietsen zijn, jawel, de wegen waar ook auto's zijn toegestaan. Het wegdek is daar juist en de breedte laat gezellig naast elkaar fietsen. Het zijn vaak heel rustige weggetjes, omdat ze vaak auto's doodlopen.

Als ik de 'kaart' (waarom zijn de knooppunten en routes niet overgedrukt op een echte kaart?) bezigt is mijn kleine rondje typerend voor het hele fietsnetwerk. En het rijden op die bordjes gaat prima, ze er maar staan.



## Foto-collage Fieke van Tuijl

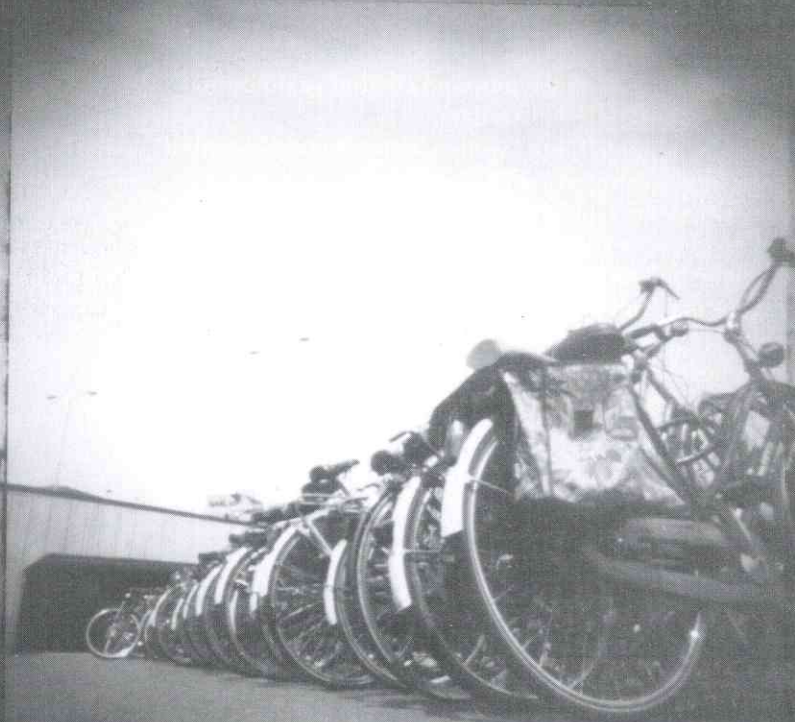
De Eindhovense Fieke van Tuijl(26) studeerde dit jaar af als 'allround creatief vakfotograaf' aan de Academie voor Fotografie Amsterdam.

Daaraan voorafgaand volgde zij onder meer de studierichting 'wonen, omgeving en identiteit' aan de Academie Industriële Vormgeving Eindhoven.

De foto's op de volgende pagina's maken deel uit van haar eindexamenproject en zijn gemaakt met een pin-hole camera. Een pin-hole camera, ook wel gaatjescamera genoemd, is een camera zonder lens. Bij deze primitieve manier van fotograferen wordt het beeld door een minuscule gaatje gevangen op lichtgevoelig materiaal. Het principe van een camera obscura.

Het zijn drie beelden uit een serie portretten van bestuurders van een vervoermiddel, in dit geval de fiets. Daarnaast zijn, eveneens geïnspireerd door de fiets, nog enkele andere beelden gemaakt, speciaal voor Ventiel.











## Bewaakte rijwielstallingen

|           |                                               |                                                     |                                                                                  |
|-----------|-----------------------------------------------|-----------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------|
| Best      | Rijwielstalling NS                            | Geopend                                             | ma t/m do 06.00 - 20.15 uur<br>vr 06.00 - 21.45 uur<br>za 08.30 - 19.00 uur      |
| Eindhoven | Heuvel Galerie                                | Geopend                                             | ma t/m do 08.00 - 19.00 uur<br>vr 08.00 - 22.00 uur<br>za 08.00 - 19.00 uur      |
|           | Mathildelaan                                  | Geopend                                             | ma t/m do 08.45 - 18.15 uur<br>vr 08.45 - 21.15 uur<br>za 08.45 - 18.15 uur      |
|           | Kerkstraat                                    | ma t/m do                                           | 08.45 - 18.15 uur<br>vr 08.45 - 02.00 uur<br>za 08.45 - 04.00 uur                |
|           | Winkelcentrum Woensel                         | ma t/m vr                                           | 08.00 tot een uur na sluiting<br>van de winkels<br>za 08.00 - 18.00 uur          |
|           | Rijwielstalling NS<br>Stationsplein           | ma t/m vr                                           | 05.30 - 01.45 uur<br>za 06.30 - 01.45 uur<br>zo 07.30 - 01.45 uur                |
|           | Rijwielstalling NS<br>Neckerspoel             | ma t/m vr                                           | 06.30 - 22.30 uur<br>vr 06.30 - 23.30 uur                                        |
| Helmond   | Doorneind                                     | ma t/m wo                                           | 07.30 - 21.00<br>do t/m vr 07.30 - 22.00<br>za 07.30 - 18.00                     |
|           | Speelhuysplein                                | ma t/m do                                           | 08.15 - 18.30<br>vr 08.15 - 21.30<br>za 08.15 - 18.00                            |
|           | Parkweg                                       | ma                                                  | 10.15 - 18.30<br>di t/m do 08.15 - 18.30<br>vr 08.15 - 21.30<br>za 08.15 - 18.00 |
|           | Rijwielstalling NS                            | ma t/m vrijdag                                      | 00.06 - 00.30<br>za 00.07 - 00.30<br>zo 00.08 - 00.30                            |
| Veldhoven | Heemweg<br>zuidzijde van het<br>winkelcentrum | gerelateerd aan de openingstijden<br>van de winkels |                                                                                  |

## Fietsverhuur

|                                                                                                                                          |                                                                                                                     |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Eerste Eindhovense Fietstaxi Centrale<br>uitsl. Indonesische fietstaxi's (Becaks)<br>Mathysenlaan 34<br>5644 JL Eindhoven<br>040-2123062 | Mierden Fietsverhuur v.d.<br>Fiets- en tandemverhuur<br>St. Cornelisstraat 9<br>5095 AX Hooge Mierde<br>013-5091281 |
| Esman Rijwielen<br>Oirschotseweg 1<br>5684 NE Best<br>0499-399487                                                                        | Mierlo, T. van<br>Fiets- en tandemverhuur<br>Marktstraat 14<br>5713 HW Mierlo<br>0492-662454                        |
| Heesterbike's Westerhoven<br>L. Akker 38<br>5563 BV Westerhoven<br>040-2017685                                                           | Rofra Kano/Fietsverhuur<br>Luikerweg 74<br>5554 ND Valkenswaard<br>040-2042593                                      |
| Liggende Hollander Ligfietsen<br>Ligfietsenverhuur<br>Tourslaan 38 & 41<br>5627 KW Eindhoven<br>040-2424368                              | Smetsers Oirschot BV<br>Spoordonkseweg 28<br>5688 KD Oirschot<br>0499-571231                                        |
| Meijden, G. van der<br>Hasselsestraat 29<br>5575 CG Luyksgestel<br>0497-542372                                                           | Tandemverhuur Theo Verstappen<br>Emmastraat 57-59<br>5721 HA Asten                                                  |

## Internet adressen

<http://www/anwb.nl.fietsweer>  
<http://www/startpagina.fiets>

## Schade fietsbewegwijzering

Afd. Schade ANWB 070-3146747 Dhr. van der Does

## Fietsevenementen Zuidoost Brabant

|                              |                              |                                                                                            |
|------------------------------|------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fietsvierdaagse De Peel      | Afstanden: 25, 40, 60 km     | Info: Stichting Fietsvierdaagse De Peel<br>Postbus 309, 5750 AH Deurne<br>0493-313619      |
| Fietsvierdaagse Kempenland   | Afstanden: 25, 40, 60, 80 km | Info: Fietsvierdaagse Kempenland<br>Postbus 123, 5500 AC Veldhoven<br>040-2953971          |
| Fietsdriedaagse Asten        | Afstanden: 30, 50, 75 km     | Info: VVV<br>Burg. Wijnenstraat 15, 5720 AA Asten<br>0493-692999                           |
| Heezer Fietsweekend          | Afstanden: 25, 10, 60 km     | Info: W. Camp<br>Tiroos 4, 5591 PH Heeze<br>040-2260577                                    |
| Eindhovense Fietsdriedaagse  | Afstanden: ± 45 km           | Info: J. van Dijk<br>Amundsenlaan 235, 5623 PS Eindhoven<br>040-2453357                    |
| Mierlose Rabobank Driedaagse | Afstanden: 40, 60 km         | Info: Tourclub Mierlo<br>Dhr. J. Klaus<br>Margrietstraat 27, 5731 BM Mierlo<br>0492-664559 |



## Schademeldingen fietspaden

|                   |             |                                                                    |                                             |
|-------------------|-------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| Asten             | 0493-671212 | Asten, Heusden, Ommel                                              | Evelien Geurts, op dinsdag en donderdag     |
| Bergeijk          | 0497-551455 | Bergeijk, Luyksgestel, Riethoven, Westerhoven                      | Dhr. H. Roijmans                            |
| Best              | 0499-360360 |                                                                    | Algemene klachtenlijn                       |
| Bladel            | 0497-361663 | Bladel, Casteren, Hapert, Hoogeloon, Netersel                      | Dhr. Mallen                                 |
| Cranendonck       | 0495-43111  | Budel, Budel-Dorplein, Budel-Schoot, Gastel, Maarheeze, Soerendonk | voormiddag                                  |
| Deurne            | 0493-387711 | Deurne, Helenaveen, Liessel, Neerkant, Vlieden                     | Afd. Openbare Werken Mw. J. Graat           |
| Eersel            | 0497-531300 | Duizel, Eersel, Kneysel, Steensel, Vessem, Wintelre                | Afd. Beheer en Uitvoering                   |
| Eindhoven         | 040-2386000 |                                                                    | Afd. Openbare Werken                        |
|                   | 040-2386208 |                                                                    | Afd. speciaal voor verkeerslichten          |
| Geldrop           | 040-2893900 |                                                                    |                                             |
| Gemert-Bakel      | 0492-378500 | Bakel, De Mortel, De Rips, Elsendorp, Gemert, Handel, Milheeze     | Dhr. G. van Dijk                            |
| Heeze-Leende      | 040-2241435 | Heeze, Leende, Sterksel                                            | voormiddag                                  |
| Helmond           | 0492-587690 |                                                                    | Afd. Informatie Stadsbeheer                 |
| Laarbeek          | 0492-451482 | Beek en Donk, Lieshout, Aarle-Rixtel                               | Dhr. A. Oerlemans                           |
| Mierlo            | 0492-668000 |                                                                    | Dhr. A. Arkestein                           |
| Nuenen            | 040-2631966 | Nuenen, Gerwen, Nederwetten                                        |                                             |
| Oirschot          | 0499-583434 | Oirschot, Oost-, West- en Middelbeers                              | Dhr. van Rooijen                            |
| Reusel/De Mierden | 0497-650650 | Hooge Mierde, Hulsel, Lage Mierde, Reusel                          |                                             |
| Somereren         | 0493-494888 | Lierop, Someren                                                    | Afd. Ruimtelijke Ontwikkeling               |
| Son en Breugel    | 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      | 040-2083440 |                                                                    | Centrale Informatie balie Gemeentehuis      |
| Waalre            | 040-228500  | Aalst, Waalre                                                      | Dhr. H. J. Huisman                          |

## Recreatie en overige adressen

|                                                                        |                                                                         |
|------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| Stichting Landelijk Fietsplatform                                      | Postbus 846<br>3800AV Amersfoort<br>033-4653656                         |
| Stichting Vrienden op de Fiets                                         | Brahmsstraat 19<br>6904 DA Zevenaar<br>0316-524448                      |
| CROW                                                                   | Postbus 37<br>6710 BA Ede<br>0318-620410                                |
| Nederlandse Spoorwegen Regio Zuid                                      | Stationsplein 22<br>5611 AC Eindhoven<br>Fietsen mee: 09 009292 (75c/m) |
| Provinciaal Overleg Brabant (POV)                                      | Postbus 90151<br>5200MC Den Bosch<br>073-6808111                        |
| Rover                                                                  | Postbus 2132<br>3800 CC Amersfoort<br>033-4655414                       |
| SWOV-Schrift (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) | Red.: Postbus 170<br>2260AD Leidschendam<br>070-3209323                 |
| 3VO (VVN, Kinderen Voorrang, Voetgangersvereniging)                    | BrabantRegiokantoor<br>Aloysiuslaan 2<br>5662 AH Vught<br>073-6570666   |

## Fietskaarten van de regio

- ANWB fietskaart Uitg: ANWB 1 : 100.000
- Fietsstochten in de wijde omgeving van Eindhoven 1 : 50.000  
(set van 4 kaarten en een boekje) Uitg: ANWB
- Kaarten uitgegeven in samenwerking met Falkplan 1 : 50.000  
en Staatsbosbeheer Uitg: Suurland
- VVV-kaarten Uitg: VVV 1 : 50.000
- Topografische kaarten Uitg: Topografische Dienst Nederland 1 : 25.000  
1 : 50.000
- Toeristische Wegenatlas Uitg: ANWB/VVV 1 : 100.000
- Lange afstandsroute's Uitg: Stichting Landelijk Fietsplatform 1 : 150.000
- Fietsroutenetwerk 'De Brabantse en Limburgse Kempen  
Uitg: VVV (voorlopige kaart)
- Fietskaart Brabantse en Limburgse Kempen (voorlopige kaart)\*
- Fietskaart De Kempen (verkrijgbaar vanaf najaar 2000)\*
- Fietskaart De Peel (verkrijgbaar vanaf najaar 2000)\*
- 4 mountainbikeroutes door de Kempen Uitg: VVV
- Michelin-kaarten (geschikt voor langere tochten in Brabant) 1 : 200.000  
Uitg: Michelin
- Fietsideeënkaart Uitg: Stichting Landelijk Fietsplatform  
(Dit is geen kaart om op te fietsen, maar een kaart die een overzicht biedt met informatie 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
  - Fietskaart Brabantse en Limburgse Kempen\*
  - Fietskaart De Kempen (verkrijgbaar vanaf najaar 2000)\*
  - Fietskaart De Peel (verkrijgbaar vanaf najaar 2000)\*

\*(gebaseerd op het nieuwe knooppuntensysteem) Uitg: VVV



# Organisatie van de regio

## Regiobestuur

### Voorzitter ad interim/Penningmeester

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

### Secretaris

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

### Algemeen bestuurslid

Franka Goris  
Montgomerylaan 308  
5623 LC Eindhoven  
040 2447974

## Onderafdelingen

### Best

Mevr. Cor v. d. 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

Mari Huddleston Slater  
Van de Venstraat 28,  
5691 CK, 0499 473832

### Valkenswaard

Frans Meurkens,  
Dijkstraat 79, 5554 PR, 040 2019386

### Veldhoven

correspondentieadres  
J. Verhagen, Ringoven 2, 5502 DB

### Waalre

Klaas Groenewolt,  
Kastanjelaan 12,  
5581 HE, 040 2212469

## Contactpersonen

### Asten

T van Bussel  
Wolfsplein 2, 5721 KV, 0493 695142

### Laarbeek

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

### Budel

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

### Deurne

Appie Louwers,  
Martinestraat 25, 5751 KR, 0493 319508

### Eersel

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

### Hoogeloon

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

### Knegsel

Ank Brunink,  
Dennenlaan 5, 5511 PD, 0497 512929

### Leende

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

### Luyksgestel

Henk v. d. 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

## Ventiel

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

### Redactieadres

Tweelingenstraat 84, 5632 AZ Eindhoven

### Redactie

Jan Kleyn, 040 2414425  
Dienke van der Burgt  
Paul van den Heuvel  
Henk Kerkhof

### Vormgeving Ventiel 100

Nathalie van Iersel en Jeroen Pauwels

### Drukwerk

Stan Sanders, De Helmonder

### Sponsors en advertenties

Guilbert Storm

### Coördinatie Verspreiding

Klaas Groot, 040 2833234

Voor Helmond Jan Aarts 0492 548613

Foto: Jan Kleyn

Dit rijwiel in bedenkelijke staat  
troffen wij aan in de achtertuin  
van Klaas Groot.  
Zou hij daarmee 1500 Ventielen  
bezorgen?

