

Het Ventiel

november '88



Aanpak automentaliteit  
kost ENFB handen vol werk

Jaarvergadering 21 nov.

Verschijnt onregelmatig  
Oplage 450 stuks  
November 1988

Port Betaald  
Eindhoven

11231 560 L K

L F FEINER  
HIPPOCRATESLAAN 24  
5644 DV EINDHOVEN

Een uitgaven van de

**f**ietsers**b**ond **enfb**

ENFB afdeling Eindhoven  
Postbus 7645  
5601 JP Eindhoven

Aan dit Ventiel werkten mee: Jack de Jonge, Theo van Soest en Jan Vleeshouwers.

Het Ventiel is een uitgave van de ENFB afdeling Eindhoven, Postbus 7645, 5601 JP Eindhoven.

Het landelijk sekretariaat van de fietserbond ENFB bevindt zich op: Havenstraat 13, Postbus 2150, 3440 DD, Woerden. Tel.: 03480-23119

Aan:  
ENFB afdeling Eindhoven  
Postbus 7645  
5601 JP Eindhoven



Ik kom niet naar de jaarvergadering maar

ik wil me wel opgeven om (af en toe of regelmatig) iets te doen voor de ENFB.

ik wil wel het volgende fietsprobleem onder de aandacht brengen:

Afzender:



# Teveel werk en te weinig mens

AKTIE AKTIEF

Zoals blijkt uit een uitzending van Omroep Brabant en artikelen in het Eindhovens Dagblad en de Vogelvrije Fietser, draait de afdeling Eindhoven goed, zo goed dat er teveel werk is voor te weinig mensen. Daar komt bij dat een paar leden van de aktieve kern gaan afhaken. Dit is voor ons reden tot het luiden van de fietsbel. Om welke werkzaamheden gaat het?

1. Allereerst proberen we natuurlijk de situatie voor de fietser in de regio te verbeteren. We moeten erachter komen waar het goed zit en waar niet, door bijvoorbeeld op eigen initiatief routes te keuren of door eenvoudigweg de ogen en oren open te houden. Hierbij zouden we ook graag scholen en bedrijven betrekken.

2. Daarnaast moet er werk verzet worden om de nodige verbeteringen gedaan te krijgen: brieven schrijven, praten met gemeenteraadsleden, ambtenaren, wethouders, publiciteit opzoeken, uitzoeken van oplossingen, handtekeningen verzamelen en noem maar op.

3. Om deze verbeteringen gedaan te krijgen, zijn er kon- takten nodig met de gemeente, de Technische Dienst, de pers, het landelijk ENFB-buro in Woerden en met organi- saties als ROVER (Reizigers Openbaar Vervoer). Deze kon- takten onderhouden we zo goed als dat gaat.

4. We proberen van al deze organisaties de voor ons in- teressante informatie te verzamelen (bijvoorbeeld via het informatiecentrum in het stadhuis). Ook verspreiden we zelf informatie over wat we doen.

5. We organiseren soms activiteiten voor leden.

Als we het zouden kunnen, zouden we al de genoemde akti- viteiten uitbreiden. U ziet het: werk genoeg. In januari zullen we met de mensen die dan tijd beschikbaar hebben, een werkplan opstellen voor komend jaar.

# ENFB wil betere aanwijzingen bij werkzaamheden

EINDHOVEN - Fietzers moeten soms onnodig hele einden omrijden als een straat afgesloten is wegens werkzaamheden. Alternatieve routes worden niet aangegeven. Borden die de fietser tijdig attenderen op de versperringen ontbreken ook. Dat is de mening van de fietzersbond ENFB afdeling Eindhoven.

In een brief aan de wethouder van Stadsbeheer, Sociale werkvoorziening en Sport, P. van den Baardraagt de ENFB twee recente voorbeelden aan. Tijdens de herbestrating van de ventweg tussen de Alberdingk Thijmalaan en de Jacob Reviuslaan was ook de tunnel onder de rondweg afgesloten. Aan het begin van de Alb. Thijmalaan ontbrak elke mededeling hierover. Fietzers die niet wisten dat er werkzaamheden uitgevoerd werden, moesten ter plaatse een kilometer omrijden. Was er tijdig geattendeerd op de situatie, dan had de fietser een alternatieve route kunnen kiezen, aldus de ENFB.

Onlangs is ook het wegdek van het Dommeltunneltje onder de Dorgelolaan vernieuwd. Ook hiervan werden fietzers pas op de hoogte gebracht bij de opbreking zelf. Gevolg was dat veel fietzers op illegale en gevaarlijke wijze de Dorgelolaan overstaken.

De ENFB vraagt de wethouder voortaan belangrijke fietsroutes op dezelfde manier te behandelen als verbindingen voor automobielen. Dat houdt in: borden die vroegtijdig waarschuwen voor de werkzaamheden; een mededeling over de duur van de werkzaamheden; en de verwijzing naar een korte en veilige alternatieve route.

Wat aan dit artikelte voorafging:

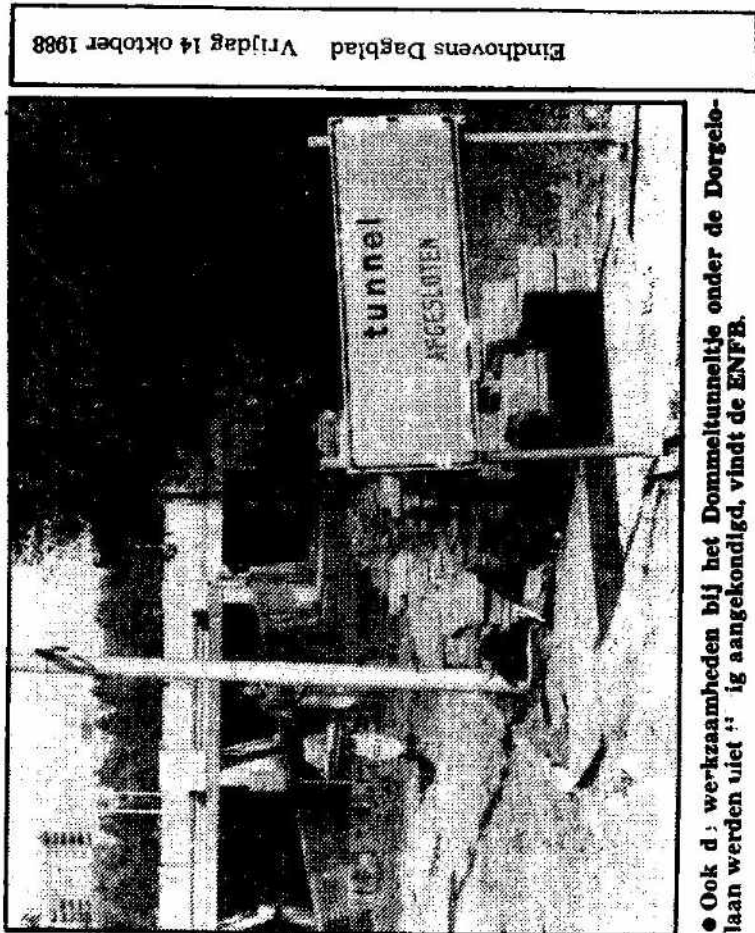
10 oktober, 20:00: Vergadering van de kerngroep, het onderwerp komt ter sprake en we besluiten een brief te schrijven naar wethouder Peter v.d. Baar.

11 oktober, 14:00: Jac de Jonge belt de chef stads- en regioredactie van het Eindhovens Dagblad, die wel iets ziet in een artikel als hij een kopie van de brief krijgt.

11 oktober, 20:00: Jan Vleeshouwers en Theo van Soest schrijven de brief.

12 oktober, 9:00: Jac de Jonge haalt de brief op op het Natlab en levert een exemplaar af bij de wethouder en bij het Eindhovens Dagblad.

- Wie kan hierbij nu helpen? Als u
  - af en toe een handje wil helpen,
  - regelmatig een bijdrage wil leveren,
  - mee wil doen met de actieve kern en de vergaderingen daarvan wil bijwonen,
  - dan bent u van harte welkom. Uiteraard kunt u naar eigen interesse kiezen wat u wilt doen.
  - Sommige werkzaamheden kunnen niet anders dan overdag en/of in het weekeinde, vandaar dat wij diegenen die overdag tijd en zin hebben om de handen uit de mouwen te steken, zeer hartelijk zullen verwelkomen. Om in contact te komen met ons kunt u het volgende doen:
  - deelnemen aan de jaarvergadering op 21 december
  - de bon in dit Ventiel opsturen
  - bellen met J. de Jonge (040-833771) of Jan Vleeshouwers (040-120791)
- (J.d.J)



● Ook d: werkzaamheden bij het Dommeltunneltje onder de Dorgelolaan werden uitig aangekondigd, vindt de ENFB.

Eindhovens Dagblad Vrijdag 14 oktober 1988

# Als de fietsroute gekeurd is

Fietsroutes keuren is, als het aan de ENFB ligt, het belangrijkste middel om systematisch knelpunten in fietsroutes op te sporen.

Daarnaast blijven incidentele opsporingsacties waardevol, vooral als het gaat om sluisverkeer, slecht afgestelde of met drukknoppen uitgeruste stoplichten, losliggende tegels, slechte verlichting, wateroverlast enzovoorts. Deze knelpunten kunnen ook heel goed tijdens een routekeuring genoteerd worden.

De gebruikelijke manier waarmee de gemeente knelpunten opspoorde, werkt met ongevallenstatistieken. Daar waar veel ongelukken met fietsers gebeuren, zijn verbeteringen van fietsvoorzieningen nodig, is de redenering. De methode heeft tal van nadelen. We hebben de gemeente Eindhoven daarop al een keer gewezen in de zomer, toen de Inventarisatienota van het Verkeerscirculatieplan uitkwam en we zullen dat deze winter, bij het verschijnen van de Plannota herhalen. De belangrijkste nadelen kunnen allemaal ondervangen worden door routekeuringen te gaan uitvoeren:

- Ongevallenstatistieken hebben alleen betrekking op een bepaalde plaats, en hebben geen onderling verband. Oplossingen die hierop gebaseerd zijn hebben meestal hetzelfde karakter: ze bestrijden alleen symptomen.
- De Gewonden en doden oordelen nu over de knelpunten. Het is veel beter als dat oordeel geveld wordt door gewone gebruikers.
- Het is een kromme redenering dat een verslechterde situatie leidt tot meer ongevallen, en dat ongevallen dus een aanwijzing zijn voor waar verbetering nodig is. Vaak leidt een slechtere situatie tot minder ongelukken (bijv. het mengen van fiets- en autoverkeer op drukke kruispunten zoals Hertogstraat-Geldropseweg) of zelfs tot helemaal geen ongelukken (omdat fietsers die situaties mijden).

De routekeuring, zoals die door de ENFB ontworpen is,

ondervangt deze nadelen. Het is een eenvoudige en snelle methode (ongeveer een half uur per kilometer route), kan door elke fietser uitgevoerd worden en geeft duidelijk en vrij objectief aan waar de knelpunten in een route zitten en waar dus iets te verbeteren valt. Op het gebied van veiligheid van de route steunt de keuring op diverse onderzoeken.

Er zijn twee strategieën om met de resultaten van de keuringen ook inderdaad iets voor elkaar te krijgen. Als we, zoals dat tot nu gebruikelijk is, met een knelpunt naar de gemeente of technisch dienst stappen, kunnen we de routes die van dat punt gebruik maken, keuren en zo goed voorbereid het probleem aankaarten.

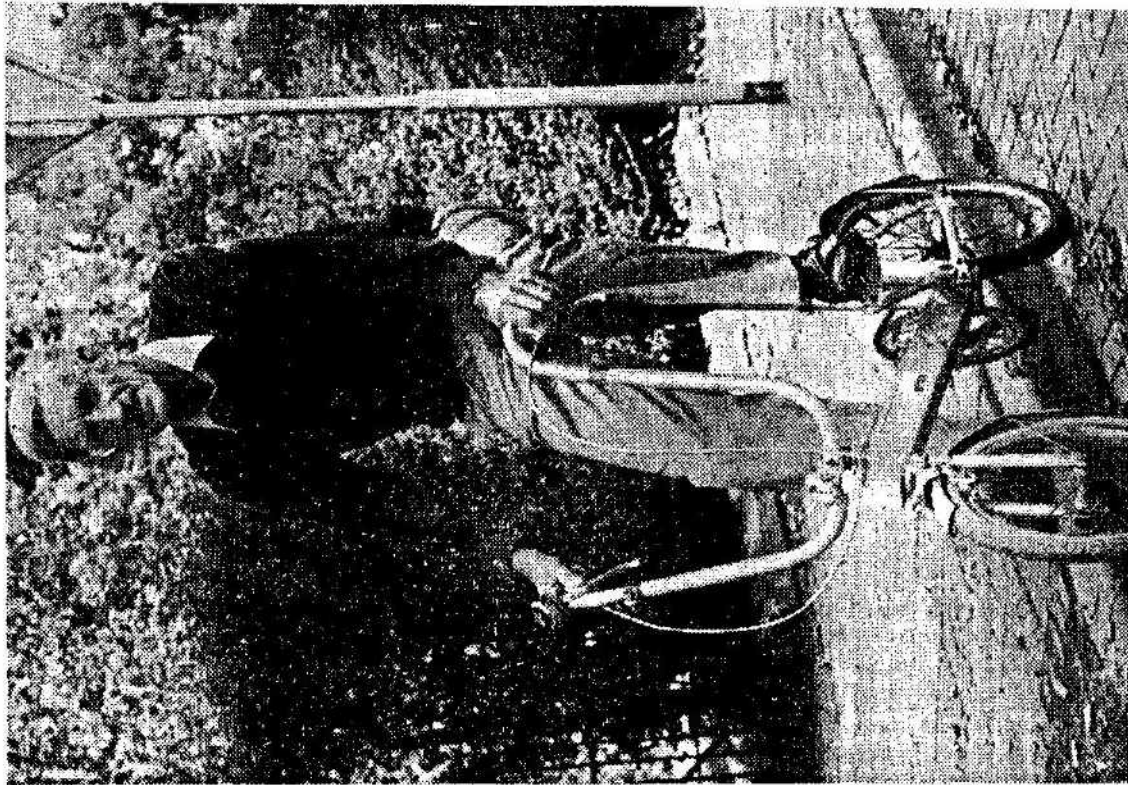
Een andere strategie kost meer tijd: we keuren zoveel mogelijk routes die voor de dagelijkse fietser van belang zijn en destilleren daaruit knelpunten waarmee we de gemeente benaderen. Deze strategie maakt het ook mogelijk om te werken aan een regionaal fietsnetwerk. Wil-len veel fietsers van Son naar Nuenen? Keur de routeen trek uw konklusies.

Hoe effectief de keuringsrapporten zijn om verbeteringen voor elkaar te krijgen, daarvan is nog weinig te zeggen. Er is nauwelijks ervaring mee opgedaan. Een keuringsrapport alléén zal geen wonderen doen, het zal nodig blijven om regelmatig bij gemeenten aan de bel te trekken. Maar een rapport geeft wel een prima houvast als we willen werken aan concrete verbeteringen van fietsvoorzieningen.

Wie interesse heeft om te keuren in guur naajaarsweer kan alle informatie krijgen van Jan Vleeshouwers (040-120791) of van Jack de Jonge (040-833771). (J.V.)







## Fred Palmboom aktief-at

Fred Palmboom. Lid van de fietsersbond ENFB zolang als die bestaat. Sinds zijn pensionering is hij aktief 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 aktief 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 aktief 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 reaktie. Zo hebben we een goede naam opgebouwd bij de gemeente. Dat is nou geblesken 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 direkt 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 aktiviteiten 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 alle-daagse 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 automobillisten 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 kollega 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 dát hun 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 automobillisten 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 aktief te worden?'

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

## Meer afdelingen in regio hoognodig

Dit artikel is bestemd voor de leden in de gemeenten die om Eindhoven heenliggen. Dat zijn er momenteel zoveel:

Aalst-Waalre	20	Leende	1
Best	9	Nuenen	18
Bergeyk	1	Reusel	1
Eersel	3	Son	10
Geldrop	41	Veldhoven	12
Heeze	2	Valkenswaard	13
Knegsel	2	Oirschot	1

Toen ik lid werd van de fietsersbond ENFB, kreeg ik te horen dat ik ingedeeld was bij de afdeling Eindhoven. Vanaf het moment dat ik actief werd in de afdeling, is het me steeds duidelijker geworden, dat er in de omliggende gemeenten heel wat ENFB-leden wonen die eigenlijk alleen bij de afdeling Eindhoven horen bij gebrek aan een eigen afdeling.

Nu is door onderzoek uit Woerden gebleken dat de meeste opzeggingen van lidmaatschap gebeuren in gemeenten waar de ENFB niet actief is. Het motief om te bedanken is dat het geen zin heeft om lid te blijven omdat er toch niets wordt gedaan. In gemeenten met een actieve afdeling stijgt het ledental.

De konklusie ligt voor de hand: we moeten proberen of ook in de gemeenten om Eindhoven heen actieve kernen mogelijk zijn. De eerste stap die we daarvoor willen zetten, is de volgende: in elke gemeente willen we een kon- taktpersoon hebben, die het contact verzorgt tussen de ENFB-leden in de betreffende gemeente en de groep in Eindhoven. In een later stadium is dan misschien een zelfstandige afdeling mogelijk.

Als u wilt dat er ook in uw gemeente een actieve kern ontstaat en u hebt tijd en gelegenheid om kontaktpersoon te zijn, bent u van harte welkom op de jaarvergadering, waarop dit onderwerp ter sprake zal komen. Voor inlichtingen kunt u bellen of schrijven naar: J. de Jonge, Nieuwe Ervensestraat 12, 5674 NS Nederwetten, tel: 040-833771. (J.d.J.)

## Aktiviteiten-jaarverslag

### Wat wij zoal deden

Het afgelopen jaar waren 9 mensen actief in de kern-groep: Lou-Fé Feiner, René Hermans, Jack de Jonge, Louis Linssen, Fred Palmboom, André van der Putten, Theo van Soest, Mirjam Thier en Jan Vleeshouwers.

Louis Linssen heeft vanwege zijn werk de activiteiten moeten onderbreken. Fred Palmboom hangt over enkele weken zijn (aktie)fiets aan de wilgen. Vanaf deze plek onze hartelijke dank voor al het werk dat zij gedaan hebben.

Al is het aantal mensen in de actieve kern nog redelijk, hun beschikbare tijd is door volledige banen beperkt. Voor de continuïteit is de afdeling in het van belang dat zich meer mensen aanmelden als lid én dat mensen die al lid zijn actief worden in hun eigen omgeving.

Aan het begin van afgelopen seizoen hebben we ons geen duidelijke doelen gesteld. Er wordt niettemin op basis van consensus gewerkt op twee fronten.

In de eerste plaats zijn dat de interlokale fietsverbindingen. We hebben nog geen globaal overzicht van de kwaliteit van de verbindingen en weten nog niet precies wat de beste methode is om tot resultaten te komen. Bij deze verbindingen zijn altijd twee of meer gemeenten betrokken, wat de zaak aanzienlijk bemoeilijkt. In dit kader passen de route-keuringen en de 'speerpuntactiviteiten' t.a.v. de Rielsedijk en de verbinding Nuenen-Son.

Het tweede onderwerp is een verbetering van de algemene verkeersstructuur voor fietsers in Eindhoven. Dit heeft geleid tot de nota 'Fietsers en de rondweg', die in maart aan de leden van de commissie voor stadsbeheer, verkeer en sociale werkvoorziening werd aangeboden. In dezelfde vergadering werd de videoband 'Fietsen in Delft' vertoond. Ondanks beloftes op één onderwerp is de situatie alleen verbeterd wat betreft de kwaliteit van het wegdek. Met de behandeling van het Verkeerscirculatieplan wordt dit onderwerp voortgezet. De ENFB heeft een zware inbreng gehad in het voorbeeldproject J.F.Kennedylaan, dat tot doel had de sociale veiligheid te ver-



beteren. Hoewel de kontakten met de gemeente op ambtelijk niveau redelijk tot goed zijn, leiden ze slechts zeer beperkt tot concrete resultaten.

Toch zullen we ook in de toekomst de gemeente blijven benaderen met zeer specifieke zaken als wegafsluiting tijdens werkzaamheden. Zonder lokale ondersteuning zal het niet mogelijk zijn in plaatsen buiten Eindhoven activiteiten te ontplooiën.

Wij voorzien door het sterk groeiend autoverkeer een toenemende druk op routes die veel door fietsers gebruikt worden en niet zijn ingericht voor veel autoverkeer. Dit zal leiden tot een toename van het aantal ernstige ongevallen waarbij fietsers betrokken zijn.  
(T.v.S.)

## Agenda jaarvergadering

De jaarvergadering van onze afdeling is dit jaar op maandag 21 november om 20.00 uur in Café Strauss op de Jorislaan in Eindhoven (tegenover de Joriskerk)

De agenda is als volgt:

1. Opening
  2. Activiteiten jaarverslag
  3. Financieel jaarverslag en begroting
  4. Plannen voor het komend jaar
  5. Sluiting
- Onder punt 4 kunnen van gedachten wisselen over:
- nieuwe activiteiten op verkeersgebied
  - regio-kontaktpersonen
  - ledenwerving
  - ...

Tijdens de vergadering kan deze lijst aangevuld of veranderd worden, al naar gelang de belangstelling. We zullen in ieder geval een afspraak maken over het opstellen van een werkplan voor komend jaar.

Om punt 4 in te leiden zullen we de video 'Fietsen in Delft' vertonen.

## Financieel jaarverslag & begroting

### De specialistentarieven

Afrekening oktober 1987 - oktober 1988

In		Uit	
Saldo	897,29	Organisatie	191,15
Verkoop	28,50	Inkoop	13,50
Afdracht	1609,40	Aktiviteiten	1355,20
Diversen	1000,00	Reizen	27,80
Rente	10,15	Ventiel	464,23
		Saldo	493,46
		Diversen	1000,00
	3545,34		3545,34

#### Opmerkingen:

- 1: De grootste post bij activiteiten is de nota 'Fietsers en de rondweg'.
- 2: De post diversen is een kortdurende lening van ondergetekende aan de afdeling toen die rood stond.
- 3: Er zijn financieel gezien slechts twee Ventielen uitgebracht in dit jaar (november 1987 en mei 1988).
- 4: We hebben 403,83 meer uitgegeven dan er binnenkwam.

#### Begroting

In		Uit	
Saldo	500,00	Organisatie	400,00
Afdracht	1600,00	Aktiviteiten	300,00
		Ventiel	900,00
		Saldo	500,00
	2100,00		2100,00

(T.v.S.)