

Port Betaald  
Eindhoven

Verslijnt onregelmatig  
Oplage 450 stuks  
Oktober 1988

10922 560 L  
V JURGENS  
ORANJELAAN 1  
5583 AJ WAALRE

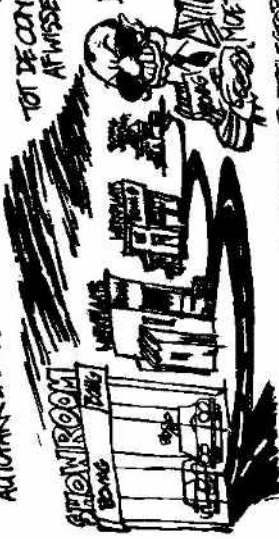
ENFB Eindhoven  
Postbus 7645  
5601 JP Eindhoven

# SUGGESTIES VOOR SMIT-KROES



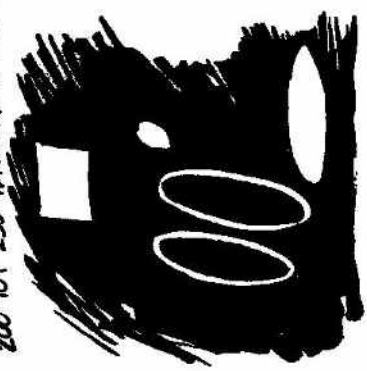
DE VERPLICHTING VAN BERODRECECTOREN OP FETI'S EN  
NU IN HET VERBODEN TE HELPEN OM HET AANTAL  
SLACHTOFFERS DILIGENTIE TE BRENGEN  
WORDEN WE OP GROND VAN ZWEEDE  
ONDERZOEK HEEL TERECHT VERPLICHT TOT  
EEN ATTENTIEELICHT EN PIETER PANIDENTRO-  
FIEL VOOR AUTOS

GELUKKIG KENNEN  
WE AL EEN VERPLICHTE MARILIJSE ARIK, KEURING, MAAR  
NLI HEET IN AANVAARDE EEN SPANDELEUTIGE  
GEMONGEN, MARILIJSE INSTRUCTIE VAN HET HELE  
AUTORRIK, MARILIJSE TEGEN DE 20- EN 30.000  
SLACHTOFFERS SCHELT, BIJ ONDERZOEK AAN DE UNIVERSITEIT  
VAN INDIANAPOLIS (V.S.) LEIDE  
TOT DE CONCLUSIE DAT NOG NIET MEER GEFORCEERDE  
AFWISSELING TUSSEN DE 100 EN 120 KM-  
WEGDELEN



DE ALGOMENBILIST  
EEN STUK  
ATTENTIE  
MAAKT,  
NIET TOCH KUNNEN

IN 1000 (FR.) IS WEGESIED DAT VOORHOOFDREFLECTOREN  
VOOR ZWAKEN NA ZONSONDERGANG - MITS IN DE WETELIJK VOOR-  
GESCHREVEN DURE UITVOERING - HET AANTAL VERKEERSSLACHTOFFERS MET  
200 TOT 250 VERMINDEREN EN EEN TOONANGEBEND VEILIGHEIDSVINSTITUUT ...



oktober '88

Het Ventiel

Aan dit Ventiel droegen bij:  
Theo van Soest, Jan Vleeshouwers, Mirjam Thier, Jac de  
Jonge en André van der Putten.



Jos Collignon 2 SEPTEMBER 1988 DE TIJD

# Verkeerscirculatieplan Inventarisatie half werk

"Het tegenmoetkomen aan de vraag naar vervoer van personen en goederen uitsluitend voor zover de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap per saldo positief is." Zo luidt letterlijk de hoofddoelstelling van het verkeerscirculatieplan (VCP) van de gemeente Eindhoven.

De komende tijd zullen we de gemeente zeer kritisch volgen bij het voltooien van het VCP. De doelstellingennota (deel 1 van het VCP) verscheen in april 1988. Op het (zeer geduldige) papier zien de doelstellingen er alleszins akseptabel uit. Zo gauw het echter om plannen gaat, laat men bij voorbaat deze doelstelling varen. Leest u even mee? "Hoewel in het algemeen aan openbaar vervoer en fietsverkeer een zekere prioriteit wordt gegeven boven (auto)bereikbaarheid, wordt uit bezorgdheid voor het functioneren van de binnenstad daar de voorwaarde aan verbonden dat per concreet geval de gevolgen van deze prioriteitstelling voor met name het economisch functioneren bekend moeten zijn, zodat de nadelen gewogen kunnen worden en de plannen zonodig bijgesteld kunnen worden."

Wie wel eens over de Vestdijk fietst, kan zich voorstellen wat daarmee de gevolgen zullen zijn voor het fietsen in de binnenstad.

In deel 2 van het VCP, de inventarisatienota, worden de gegevens gepresenteerd die de basis zullen vormen voor deel 3, de plannota. Op 28 juni werd deel 2 in de verkeerscommissie besproken. De fietsersbond ENFB was ook aanwezig op deze vergadering en presenteerde daar een commentaar op deel 2. Dit commentaar komt in het kort op het volgende neer.

Een inventarisatie moet, om er plannen op te kunnen baseren, aan een aantal onderwerpen aandacht besteden. Zij moet:

- de huidige toestand beschrijven en de veranderingen die zich de laatste tijd hebben voorgedaan;
- analyseren in hoeverre de huidige toestand tevreden stelt.

Voor het vliegverkeer (geen grap) en het autoverkeer wordt dit uitputtend gedaan. Voor het fietsverkeer is deze inventarisatie zeer gebrekkig. Enig inzicht in hoe het staat met de kwaliteit van het fietsnetwerk in Eindhoven ontbreekt.

Onze belangrijkste conclusies:

1. Bij ongewijzigd beleid groeit het autoverkeer ten koste van de andere verkeerssoorten. Het gemeentebeleid komt dan in konflikt met de doelstellingen uit deel 1 van het Verkeerscirculatieplan.
2. Met de gegevens uit de Inventarisatienota kan geen samenhangende plannota voor het fietsverkeer geschreven worden. Naast een beschrijving van waar fietsers fietsen en van welke fietsvoorzieningen er zijn, dient ook te worden nagegaan waar fietsers willen fietsen en of de bestaande voorzieningen afdoende zijn. Net als voor het autoverkeer moet ook voor het fietsverkeer een gewenste structuur aangegeven worden. Alleen als deze structuur het centrale idee vormt van de inventarisatie, kan een samenhangend stelsel fietsvoorzieningen nagestreefd worden en kunnen er effectieve plannen ontwikkeld worden." De reactie van de verkeerscommissie was dat men zich geheel kon vinden in ons commentaar, maar verder niets wilde ondernemen en eenvoudig wachten tot het verschijnen van de plannota. De gemeenteraad slaapt intussen rustig verder. Wie geïnteresseerd is in het volledige commentaar, kan dat toegezonden krijgen. Een telefoontje of briefje is voldoende.

Wij waren zeer ontevreden met de reactie van de verkeerscommissie en zijn daarom meer informatie gaan zoeken. Het bleek toen dat er op ambtelijk nivo wel degelijk kaarten met fietsnetwerken rondzwerfen en dat er ook echt aan gewerkt wordt. Het blijft natuurlijk wel afwachten wat hiervan in de Plannota doorsijpelt. Maar we kunnen ons nu dus gelukkig gaan richten op inhoudelijke kritiek: een inventarisatie van de kwaliteit van het netwerk ontbreekt namelijk nog steeds.

Laten we het hier alleen even hebben over verkeersveiligheid. Alleen verkeerspunten waar voor 1984 veel ongevallen plaatsvonden komen bij de gemeente in

aanmerking (voor verbetering. De gedachtengang hierachter is, dat het aantal ongevallen een beeld geeft van de objectieve veiligheid van een verkeerssituatie. Straten die gemeden worden door fietsers, omdat die als onveilig ervaren worden (subjectieve veiligheid), zullen op deze manier echter nooit verbeterd worden en bederven dan nog tot in lengte van jaren potentieel goede fietsroutes. Bovendien zijn wij gekant tegen het kennelijk beleid van het "verhogen" van de verkeersveiligheid door vlak voor een druk kruispunt de fietsstrook op te heffen (bijvoorbeeld de kruising Vestdijk-Tramstraat). Alle verantwoordelijkheid voor veiligheid wordt zo bij de fietser gelegd.

Deze en andere punten van kritiek hadden we verwerkt in ons commentaar op de inventarisatienota. We zullen ervoor zorgen dat ze opnieuw aan de orde komen bij de behandeling van de Plannota in de gemeenteraad. (T.v.S.)

## Wie?

Wie heeft er een "pakkar"? Ik zou er graag eens een zien voor ik er een aanschaf.

Wie vindt het fijn om af en toe op zondag eens een flinke fietstocht te maken in een behoorlijk tempo (geen race-partij)?

Marjolein van Hofweegen, Max.laan 12, 5583 XG Aalst-Waalre, tel.: 04904-17658

## Enquête

# Is de Kennedylaan veilig?

In het Ventiel van mei van dit jaar schreven we, dat een veertigtal ENFB-leden die in de buurt van de Kennedylaan wonen, d.m.v een enquête betrokken zouden worden in het onderzoek van de gemeentelijke werkgroep. Inmiddels werd de enquête verstuurd aan 39 adressen van ENFB-leden. Door 33 mensen werd de enquête ook weer ingezonden!

Namens de werkgroep willen wij deze mensen heel hartelijk bedanken voor het zo gedetailleerd en zorgvuldig invullen van de vragenlijst. De uitslag van deze enquête zal fungeren als een belangrijke indicatie bij het opstellen van het uiteindelijke veranderingsplan.

Daarnaast werd een aantal respondenten door de werkgroep uitgenodigd om mondeling nog verdere informatie te verstrekken tijdens een werkbijeenkomst. Ook hiertoe waren een aantal mensen bereid, waarvoor onze dank! Het gesprek was een zéér nuttige bijdrage. Alle ENFB-leden die belangstelling hebben voor de enquête-resultaten, kunnen bij ons het uitgewerkte verslag opvragen: René Hermans, tel.:413464, of Mirjam Thier, tel.:124612. (M.T.)

## Verkeersveiligheid

# Regionale aanpak van start

Op 21 september 1988 is in het provinciehuis te 's-Hertogenbosch het Regionaal Orgaan voor de Verkeersveiligheid Noord-Brabant (ROV) geïnstalleerd.

Omdat de problematiek van de verkeersveiligheid voor een belangrijk deel een plaatselijk karakter heeft, is een meer gestructureerde samenwerking tussen de drie bestuurders op het gebied van de verkeersveiligheid noodzakelijk. De doelstelling van het ROV luidt dan ook:

- verhoging van de activiteit op het gebied van de verkeersveiligheid;
- betere afstemming van de activiteiten van de betrokken instanties en organisaties in de regio.

Dit doel wordt nagestreefd door:

- verzamelen en uitdragen van informatie;
- stimuleren van initiatieven en activiteiten;
- coördineren van activiteiten van personen, organisaties en instanties;
- initiëren van activiteiten;
- fungeren als intermediair tussen landelijk beleid en regionale problematiek.

Afgevaardigden uit de volgende organisaties hebben zitting in het ROV Noord-Brabant: de provincie, de gemeenten, de politie, waterstaat, VVN, ANWB, ENFB, Bovag. Voor de fietsersbond ENFB zal de heer J. de Jonge zitting nemen in het ROV.

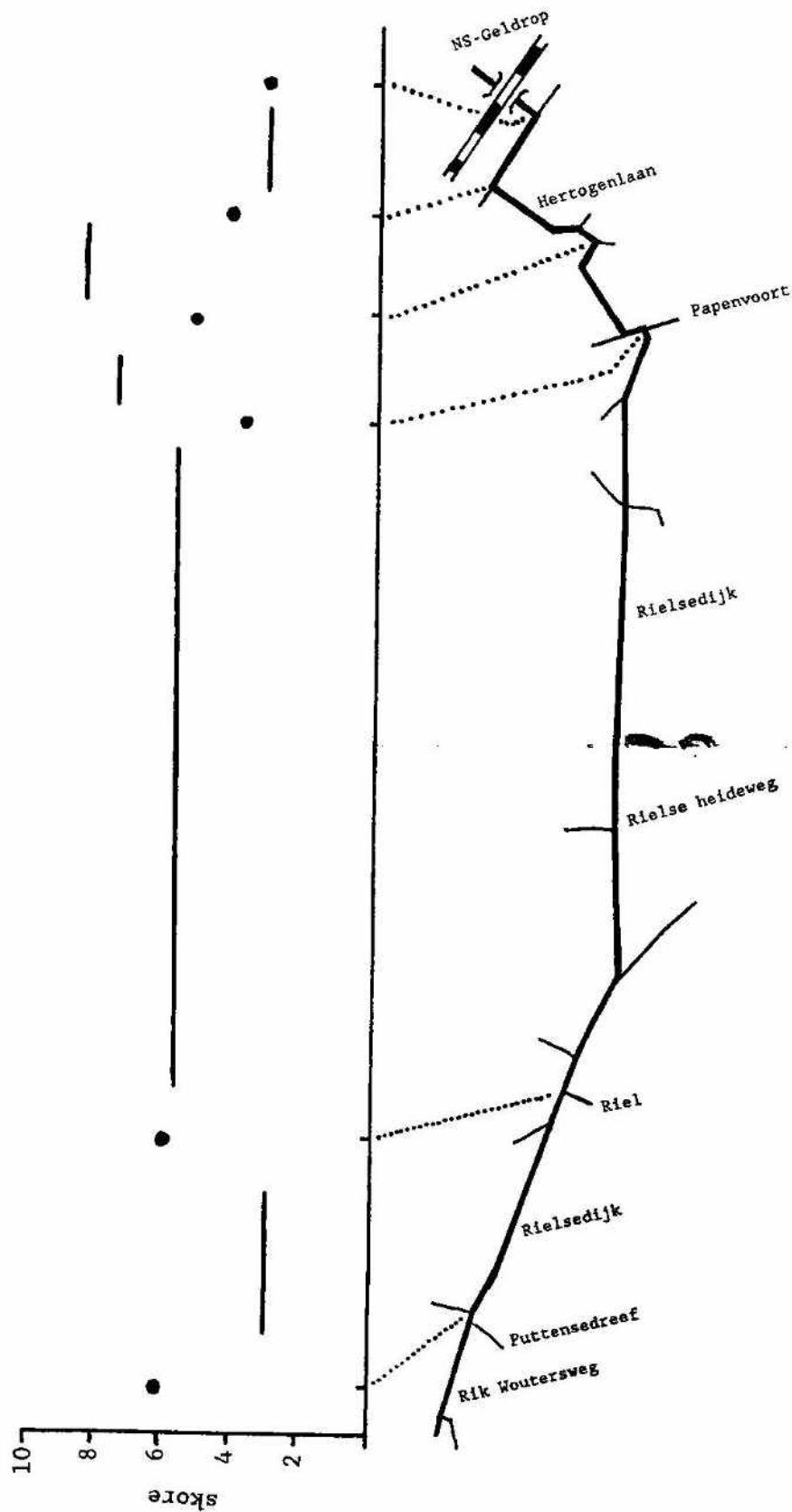
Om welbeslagen ten ijs te komen zal deze afgevaardigde moeten beschikken over de nodige informatie. Naast de ondersteuning vanuit Woerden is informatie uit het "veld" zeker zo belangrijk. Onder het motto "de beste verkeersdeskundige zit op de fiets" zullen alle leden van de fietsersbond ENFB in de provincie Noord-Brabant worden benaderd met het verzoek een bijdrage te leveren aan het verhogen van de (fiets)verkeersveiligheid.

(J.d.J.)

# Fietsroutes gekeurd

Eén jaar geleden ontwikkelde de ENFB een methode om fietsroutes te keuren. Tot deze zomer is er in Eindhoven alleen sporadisch met deze methode gewerkt, maar vanaf juni hebben enkele actieve fietsers de keuringen wat systematischer aangepakt. De routes Eindhoven-Geldrop (over de Rielsedijk), Eindhoven-Veldhoven, Eindhoven-Best, Best-Oirschot en Eindhoven-Oirschot zijn gekeurd en andere routes staan op stapel.

Zover als we dat nu kunnen beoordelen, geven de keuringen een goed beeld van de kwaliteit van een route. We verwachten dan ook dat de keuringsresultaten een stevige ondersteuning zullen vormen in discussies over welke verbeteringen van fietsroutes in de stad en de regio nodig zijn. Volgens ons vormen ze een beter aanknopingspunt dan de ongevallenstatistieken, waarmee de gemeente zich op dit moment behelpt. In december, bij de behandeling van de plannota van het Verkeerscirculatieplan van de gemeente Eindhoven, zal blijken wat de resultaten voor de gemeente waard zijn.



Op dit moment zijn we nog niet zover dat we (definitieve resultaten kunnen laten zien. Enkele voorlopige resultaten zijn echter al wel interessant genoeg om hier te presenteren.

De keuring zelf wordt uitgevoerd aan de hand van een vragenlijst, die ingevuld wordt voor elk onderdeel (kruispunt of wegvak) van de route. Afhankelijk van de antwoorden krijgen de onderdelen een punt van 0 tot 10. Als alle kruispunten en wegvakken van een route naast elkaar gezet worden, is op eenvoudige manier een indruk te krijgen van de gemiddelde kwaliteit en de knelpunten van een route. Alternatieve routes kunnen snel worden vergeleken.

Het tekeningetje bij dit artikel laat zien hoe de keuringresultaten waren voor de route van Eindhoven naar Geldrop over de Rielsedijk. Onderaan staat een kaartje van de route, bovenaan is de route "uitgerekt" tot een rechte lijn. Bij elk wegvak en elke kruising is de score grafisch aangegeven.

De gemiddelde score is ongeveer 6. Vooral in Geldrop varieert de score sterk voor opeenvolgende onderdelen van de route. De tekening spreekt verder voor zichzelf.

Nog wel het vermelden waard is, dat de route door twee verschillende koppels op twee verschillende dagen gekeurd is. Op deze manier wilden we nagaan hoe subjectief de keuring is. Het blijkt, dat de verschillen vooral zitten in wat er gekeurd wordt: soms worden twee kruisingen vlak bij elkaar als één geteld, of worden kleine wegvakken overgeslagen. De scores liepen 1 tot 2 punten uiteen. Verschillen van 2 punten ontstonden vooral doordat de snelheid van het autoverkeer anders beoordeeld werd, waarbij het niet duidelijk is of dat werkelijk zo was of dat het aan de keuders lag. (J.V.)

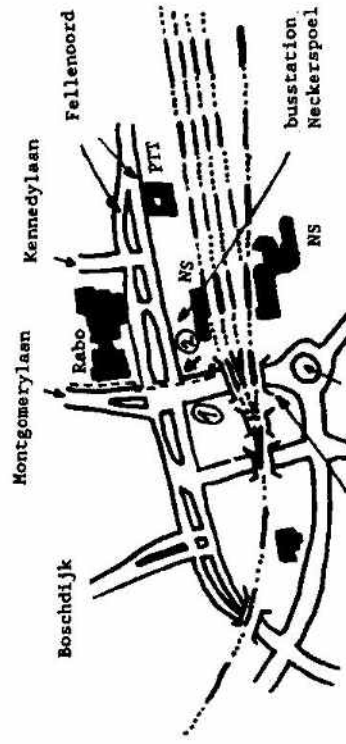
# Rekonstruktie busstation Neckerspoel

## Grootse plannen

De rekonstruktie van het busstation aan de Neckerspoel maakt momenteel deel uit van een veel grootschaliger plan waarin de gehele Fellenoord wordt aangepakt. De motivatie hiervoor is de konstatering van de gemeente Eindhoven dat de stad door de Fellenoord in tweeën wordt gesplitst.

Deze splitsting is dermate breed dat de twee helften stedenbouwkundig gesproken volkomen van elkaar geïsoleerd zijn. Het nieuwe plan poogt hierin verandering te brengen door de Fellenoord op te vullen met bebouwing met een sociaal-kulturele functie. Om hiervoor de benodigde ruimte te scheppen, zullen de nu nog gescheiden takken van de Fellenoord (zie tekening) tegen elkaar aangelegd worden. Onder meer door het wegvallen van het POC als lokatie voor kulturele evenementen is op terrein 1 in de schets een beursgebouw gepland, waarin ruimte is voor optredens, concerten en dergelijke.

Door de ruimte om de beurs heen op te vullen met terrasjes en winkels hoopt men een aantrekkelijk voetgangersgebied te verkrijgen dat aansluiting heeft met de Piazza aan de ene kant en de Kruisstraat aan de



Vestdijktunnel 18 september plein

andere kant. Daarmee is noord en zuid verbonden. Fietzers zullen in dit nieuwe voetgangersgebied "gedoogd" worden.

Naast het samentrekken van de Fellenoord is verkeerskundig van belang dat er vanaf punt 2 in de schets (hoek Vestdijktunnel-Fellenoord) een nieuwe open afrit naar het busstation zal worden gemaakt. Het fietspad zal hier onderdoor lopen, zodat er minder conflicten tussen bussen en fietzers zullen zijn dan nu. Het busstation zelf zal opnieuw worden ingedeeld. Het NS-station zal aan de noordzijde worden herbouwd, waarbij de ingang van de fietsenstalling aan de westkant is gepland, vanaf het fietspad gemakkelijker bereikbaar. Tenslotte ligt het in de bedoeling op de Neckerspoel een wachttruimte voor buschauffeurs te plaatsen, van waaruit de fietstunnels van de Fellenoord in de gaten gehouden kunnen worden. Ook zal er een nieuw fietspad worden aangelegd boven over de Fellenoord heen (gestippeld in de tekening), dat door fietzers gebruikt zal kunnen worden buiten de spitsuren om. Fietzers kunnen zo de fietstunnels van de Fellenoord vermijden. Beide maatregelen zijn bedoeld om het gevoel van veiligheid van de fietzers te vergroten.

Even afgezien van het prijskaartje lijkt dit plan een aardige poging om het hart van Eindhoven wat leefbaarder te maken. Zoals de zaken er nu voorstaan kan het er voor de fietser alleen maar op vooruit gaan. Of deze plannen uitgevoerd zullen worden, is echter nog onbekend. Vanwege de rigoreuze aard van de veranderingen zal er nog wel heel wat water door de Dommel stromen voor het zover is. Uiteraard houden we jullie van toekomstige ontwikkelingen op de hoogte. (A.v.d.P)

## Fiets als aftrekpost

(Van onze redactie financiën)

De Duitsers sleutelen aan belastingaftrek voor het zakelijk gebruik van de fiets. Met andere woorden, wie met de fiets naar het werk gaat moet bij een gelijk aantal kilometers dezelfde aftrekpost krijgen als degene die met een eigen auto gaat.

De Algemene Duitse Fietsclub voert een aantal argumenten aan voor zo'n aftrek: 1) De fietser belast het milieu minder dan de automobilist. Hij produceert immers geen uitlaatgassen.

2) De fietser legt een geringer beslag op de ruimte, die toch al steeds schaarser wordt.

3) Fietsen is beter voor de gezondheid, bijgevolg kan het medisch budget omlaag.

De Stichting Fiets opert de mogelijkheid om ook in Nederland het fietsgebruik als aftrekpost te bestuderen.

Nederland is een groot fietsland. Vorig jaar werd er voor 1,2 miljard gulden aan brommers en fietsen gekocht. 92 van de 100 fietsen, die de Nederlanders aanschaffen, betrekken zij via de vakhandel. Fietsaankopen in warenhuizen, postorderbedrijven en andere branche vreemde kanalen zijn op zijn retour.

Vrijwel elke Nederlander (er zijn er ruim 14,5 miljoen) krijgt een fiets, zogauw hij kan lopen. Hele volkstammen in dit land beschikken over meer dan een fiets.

Per hoofd van de bevolking wordt per jaar achtendertig gulden aan nieuwe en drie gulden aan tweedehands fietsen uitgegeven. Eenzelfde

bedrag wordt per jaar betaald voor onderdelen en accessoires. De fiets is het goedkoopste vervoermiddel, is door de Stichting Fiets uitgerend.

De goedkope fiets raakt uit de gratie, staat te lezen in "De Fiets", de spreekbuis van de stichting. De verkoop van fietsen in de prijsklasse beneden de f 450 is de laatste jaren aanzienlijk teruggelopen. Stichting Fiets gebruikt een onderzoek van het Economisch Instituut voor het Midden- en Kleinbedrijf om een groeiende belangstelling voor de kwalitatief betere sportfiets en racefiets te melden.

## Snelle fietzers vrijuit

OBERSTDORF (DPA) - Politie-agenten uit de Westduitse plaats Oberstdorf stelden tijdens een radarcontrole vast dat twee fietzers voorbijgereden gereden waren met een snelheid van respectievelijk 54 en 59 kilometer in het uur.

Op de betrokken weg mag echter slechts vijftig kilometer worden gereden. De twee snelle fietzers kregen echter geen bekeuring, aangezien de snelheidsbeperking alleen voor motorvoertuigen geldt.

De politie vindt wel dat de fietzers zich voortaan moeten aanpassen.

Eindhovens Dagblad

Eindhovens Dagblad

# Fietspadenplan '77

Snuffelend in het archief vond ik een oud fietspadenplan (1977) van de Agglomeratie Eindhoven. Tot mijn grote verbazing werd toen al de noodzaak aangetoond van een beter fietsverbinding Nuenen-Son. Echter, de agglomeratie bestaat niet meer en het fietspad (en vele andere geplande fietspaden) is niet gerealiseerd. Het idee ontstond om aan elke gemeente afzonderlijk te vragen ons een overzicht te verstrekken van gerealiseerde en/of nog te realiseren fietspaden, gerelateerd aan het fietspadenplan 1977. Het onderzoek is nog niet afgerond, maar ik wil u enkele reacties van gemeentebesturen niet onthouden.

Best wil alvorens in te gaan op ons verzoek een toelichting op de bedoeling van onze activiteiten. Aldus geschiedde, echter zonder verder resultaat.

Son en Breugel verstrekte een net overzicht maar baseert zich op een agglomeratiebesluit van 1979 waar kennelijk de verbinding Nuenen-Son niet op voorkomt. (We zoeken het op.)

Nuenen c.a. nodigde ons uit voor een gesprek met de afdeling ruimtelijke ordening. De gemeente is bereid en in staat het geplande fietspad aan te leggen, maar alleen het gedeelte Nuenen-Nederwetten.

Geldrop gaf een net overzicht, maar legt de nadruk op recreatieve fietspaden.

Waarre verwijst naar een ambtenaar; we blijven proberen. Eindhoven geeft een uiputtend overzicht, het bestuderen waard.

Van andere gemeenten hebben we tot op heden geen reactie ontvangen.

Al doende bleek trouwens dat het Samenwerkingsverband Agglomeratie Eindhoven op grond van zijn taakstelling geen bemoeienis heeft met utilitaire fietspaden, alleen met recreatieve! (J.d.J.)



## GEMEENTE SON EN BREUGEL

Aan de Enige Echte Nederlandse  
Fietsersbond,  
t.a.v. de heer R. Hermans,

Mantuaalaan 34,

5632 RC EINDHOVEN.

Uw kenmerk

Uw brief van  
15-02-88

Ons kenmerk  
880307

SON, 1 juni 1988.

VERZONDEN op 2 JUNI 1988

Onderwerp: Fietspad Nederwetten - Breugel.

Geacht bestuur,

In onze brief van 24 november 1987 hebben wij u medegedeeld, dat de aanleg van de door u bepleite fietsverbinding tussen Nederwetten en Breugel pas mogelijk zal zijn, indien voldoende financiële middelen (subsidies) beschikbaar zijn.

Aangezien dit thans niet het geval is, zal de aanleg van een dergelijke fietsverbinding in ieder geval nog geruime tijd vergen.

In verband hiermede hebben wij het Samenwerkingsorgaan Agglomeratie Eindhoven gevraagd om in het kader van het op te stellen recreatief fietspadenplan een verbinding op te nemen vanaf Nederwetten, langs de torenruïne en via een nieuwe brug over de Dommel naar de Dommeldalroute (Bokt/Driehoek).

Het S.A.E. heeft in overleg met de rijksconsulent voor de Openluchtrecreatie prioriteit toegekend aan de realisering van een tweetal fietsroutes aan de zuid-westzijde van de agglomeratie, hetgeen betekent dat de door ons voorgestelde route vooralsnog niet gerealiseerd zal kunnen worden.

Zoals bekend is de weg tussen Nederwetten en Breugel in eigendom en beheer bij de provincie Noord-Brabant.

Wij zullen het college van Gedeputeerde Staten verzoeken om een plan voor te bereiden voor de aanleg van een fietsverbinding en met aansluiting op het geprojecteerde fietspad onder de gemeente Nuenen c.a..

Hoogachtend,  
BURGEMEESTER EN WETHOUDERS VAN SON EN BREUGEL,  
De secretaris,

drs. J.M. de Vet.

drs. J.J.M. Bonnier.