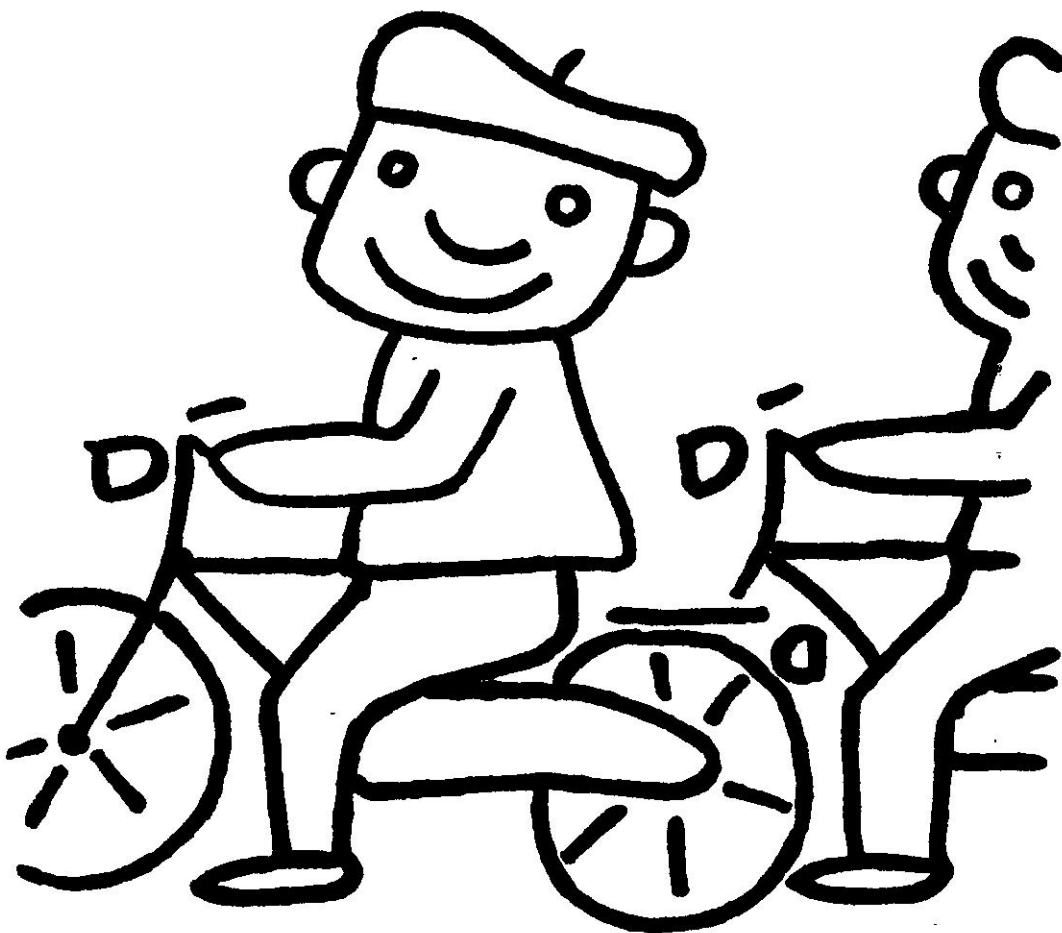


HET VENTIEL



ENFB
bergstraat 10
5611 jz eindhoven

1981
nummer ~~2~~ 3
mei-juni

Een zomer om uit te blazen. Om te fietsen in de zon. Om eens bijgelezen te raken. Om het Ventiel te lezen. Om plannen te maken voor herfst en winter. Om de tijd voor straks in te delen. Om te bedenken of er niet een gaatje is om straks, in september, actief te worden in de ENFB, om dan bijvoorbeeld mee te gaan helpen met de uitwerking van de enquête

Prettige vakantie,
jan coolen,
henk boots.

Vergaderingen zijn in principe op maandag 1x per 14 dagen om 8 uur op bergstraat 10. Vanwege de vakantie is de volgende vergadering pas in september.

ENFB-landelijk:
Postbus 2150
3440 DD Woerden.
tel. 03480-
16250
giro 30255

ENFB-eindhoven
Postbus 7645
tel. 040-443063

Verhuisd? Stuur dan een adreswijziging naar Woerden. Wij krijgen dan automatisch bericht en ook de Vogelvrije Fietser komt dan op het nieuwe adres. Tweé vliegen in één klap!

kruisstraat

Al jaren is de verkeerssituatie op de Kruisstraat/Woenselse Markt een bron van gevaar en van ergernis voor fietsers. Ook het gemeentebestuur is al sinds 1976 (nota 'Waarheen met de fiets') overtuigd van de noodzaak van verkeersmaatregelen. In 1979 kwam de gemeente met een reconstructieplan, door ons gesteund, waarin vrijliggende fietspaden waren opgenomen. De winkeliers aan de Kruisstraat hadden grote bezwaren. Ze vreesden dat hun omzet zou teruglopen, ons inziens ten onrechte. Hun lobby was echter zo effectief dat wethouder De Kok genoodzaakt was om voor te stellen het plan opnieuw in procedure te nemen.

Toen dit voorstel aan de orde kwam in de raadscommissie hebben wij hierover een brief geschreven en die in de commissievergadering mondeling toegelicht. Ons standpunt houdt in dat de ENFB, uiteraard, over de gang van zaken en in het bijzonder over het nieuwe uitstel niet erg te spreken is. Gezien de voorgeschiedenis verlangen wij, 1. dat het nieuw op te stellen plan goede fietsvoorzieningen zal bevatten, 2. dat er een strak tijdschema aangehouden wordt, 3. dat de ENFB aan de besluitvorming kan deelnemen.

Over punt 1 kon de commissie, en in het bijzonder De Kok, niet anders dan het met ons eens zijn. Ook punt 2 werd ondersteund, maar we moeten natuurlijk nog afwachten hoe krachtig het gemeentebestuur dit wil waarmaken als de winkeliers weer met verdragende akties komen. Over punt 3 is nog geen zekerheid maar waarschijnlijk krijgen we onze zin. We zijn eigenlijk niet zo gebrand op het deelnemen aan ambtelijke voorbereidingsgroepen (kan veel tijd kosten), maar in dit geval lijkt het belangrijk om er met je neus bovenop te zitten om niet over een jaar, als het nieuwe plan klaar moet zijn, voor onaangename verrassingen gesteld te worden.

enquête

Bedankt,inzenders van de enquête!We hebben er ongeveer 70 teruggekregen(15%).Veel hebben er een uitgebreid verslag van ellende van gemaakt.Ook kregen we vragen als:Hoe zit het nu met de Kerkstraat? en:Is rechts-af door rood soms niet gevaarlijk voor voetgangers?

Hoe pakken we deze berg post aan?Voorlopig kijken we even alleen naar knelpunten.Ze worden op een kaart ingetekend en er wordt een lijst gemaakt van wat er op zo'n punt loos is.Er zijn veel knelpunten die door meer mensen worden vermeld,sommigedoor zeer velen zoals Kerkstraat,Vrijstraat,Kruisstraat,Edenstraat/Hoogstraat,Ofheuslaan,Flora-laan/Roostenlaan,om er een paar te noemen.Ook zijn er een paar dezelfde oplossingen voor een knelpunt gegeven,zoals:zuidelijke Kanaaldijk twee richtingen voor fietsers als oplossing voor de gevaarlijke situatie bij de brug in de Tongelrese straat.Natuurlijk kunnen één keer vermelde problemen of oplossingen ook belangrijk zijn!

Tot zover zijn we nu gekomen,na flink wat avonden werk.Wat nu?Soortgelijke knelpunten of knelpunten in dezelfde buurt bij elkaar bekijken en er wat over opschrijven.Daarna een dik rapport maken,waarin de knelpunten op een rijtje staan van heel erg tot erg,of de oplossingen ervoor van goedkoop tot duur.Daar dan publiciteit aan geven.De gemeente het rapport aanbieden.

Voor oplossingen van sommige knelpunten zal de gemeente best te vinden zijn,voor andere zal overredingskracht nodig zijn,voor weer andere zullen we jaren bezig moeten zijn.Wat doen we met de aangegeven fietsroutes,Voorlopig niet zoveel.We zullen ze voorlopig alleen gebruiken om te zeggen van:kijk als je deze knelpunten oplost heb je plotse-ling een mooie(re) fietsroute.Dat is dan een

extra argument om knelpunten uit de weg te ruimen.

U ziet,er is heel wat werk aan de winkel..Wie weet kunnen we eenvoudige oplossingen al bij de gemeente aankaarten,nog voordat het grote rapport af is.En het spreekt vanzelf,dat als ergens een verkeerssitua-tie actueel is,wij daar vlot op kunnen inspringen.Er is dan allicht wel een ENFBer die daar dan al wat zinnigs over heeft geschreven in de enquête!

verkeersleefbaarheid hier

Op 21 mei hield de Vereniging Bescherming Voetgangers een landelijke studiedag in 'De Vest' in Eindhoven. Onderwerp: Verkeersleefbaarheid, wat gebeurt er mee? Sprekers waren daar o.a. wethouder De Kok uit Eindhoven over bestuurlijke aspecten van het verkeersbeleid in Eindhoven, de heer Almekinders over het 100 ha plan in Stratum, en de heer Van Vlijmen van de gemeente over de ervaringen met het verkeerssprekkuur in Eindhoven. Erg op Eindhoven gericht dus, vandaar dat de Eindhovense afdeling van de ENFB ook vertegenwoordigd was.

Al in 1974 was er door de Ministers voor Verkeer en Waterstaat en voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Orde-ning een werkgroep ingesteld die richtlijnen moest opstellen hoe je woonwijken (bestaande en nieuwe) verkeers-veilig kunt maken. Die werkgroep noemde zichzelf: werk-groep Verkeersleefbaarheid in steden en dorpen. In 1975 stelden zij een interimrapport op. Hieruit bleek dat er grote behoefte was aan onderzoek en praktijkervaring, en dat was een van de redenen om het Eindhovense demonstra-tieproject, het 100 ha plan, te starten.

Inmiddels is er ervaring opgedaan met dit demonstratie-project en een dergelijk project in Rijswijk, en heeft de ministeriële werkgroep haar eindrapport uitgebracht, twee redenen voor de Vereniging Bescherming Voetgangers om eens een studiedag te houden over verkeersleefbaarheid. Opvallend, zowel in het eindrapport als op de studiedag, is de opvatting die voortdurend in allerlei uitspraken

doorklinkt, dat de leefbaarheid afneemt naarmate er meer auto's rijden of geparkeerd staan, en toeneemt naarmate er meer gefietst en gelopen wordt. Niet zo'n erg nieuwe kijk op de zaak misschien voor een Ventiel-lezer, maar wel opvallend dat een ministeriële werkgroep zo'n opvatting heeft en dat er door bestuurders zo gedacht wordt (op een studiedag van de VBV, dat wel). Maar wat J.Klink van de provincie eens ergens schreef geldt ook hier: langs beleidslijnen is het slecht fietsen. De ideeën moeten worden omgezet in echte verkeersleefbare steden en dorpen.

Wethouder De Kok vond, dat er in het verleden te veel was toegegeven aan de mobiliteitsbehoefte, dat er meer aandacht moet zijn voor de inrichting van de leefruimte. Verder zei hij, dat bedrijven streven naar maximale bereikbaarheid in plaats van optimale, en dat de auto nog voor velen een statussymbool is, en dat dat twee punten zijn die het de gemeente moeilijk maken bij het leefbaarder maken van de stad. Erg het onthouden waard was het antwoord van De Kok op een vraag van een ambtenaar van de Amsterdamse gemeentepolitie. Deze had de nieuwe inrichting van de Markt gezien, waarover ook De Kok sprak, en vond de situatie met expeditieverkeer, fietsers en voetgangers dwars door elkaar nogal onduidelijk. Gaat u nu de ongevalstatistiek nauwkeurig bijhouden om te zien of het wel veilig is, vroeg hij. Waarop De Kok hem enigszins geringschattend aankeek en zei: "wij gaan in Eindhoven veel verder dan ongevalstatistieken, we kijken ook naar de subjectieve veiligheid". Hij bedoelde, dat een fietser of voetganger niet alleen veilig moet zijn, maar zich vooral ook veilig moet voelen. Wij zullen hem eens een lijst geven van plaatsen waar fietsers zich onveilig voelen in Eindhoven!

De heer Almekinders vond bewoners vaak maar lastig kritisch. "Hoe goed je een plan ook voorbereidt, nooit zijn ze het ermee eens", leek zijn conclusie na jaren inspraak. Hoewel hij bewoners wel serieus leek te nemen en rekening met hun wensen wilde proberen te houden, vergat hij weleens dat inspraak niet is om gemeentepannen aan bewoners te 'verkopen', maar om bewonerswensen te horen om ze om te kunnen zetten in gemeentepannen. Aan de andere kant bleek ook dat hij zich bij het 100 ha plan vaak door het Rijk gedwongen voelde bepaalde maatregelen, bijvoorbeeld een

woonerf, door te voeren om de subsidie te krijgen, of de bewoners het nou wilden of niet.

Als je zo'n rapport gelezen hebt en je bent op zo'n studiedag geweest dan begin je te geloven, dat we in de nadagen van het privé-autotijdperk zijn beland. Maar als je na een dag lezingen aangehoord te hebben weer buiten komt blijkt het allemaal nog lang niet realiteit te zijn. Houdt moed, betere tijden komen, is het plan.

Voor geïnteresseerden is het eindrapport "Verkeersleefbaarheid in steden en dorpen" gratis verkrijgbaar bij het ministerie voor Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening, Van Alkemadelaan 85, Den Haag, 070 - 264201.

actie 3 in 1

De actie 3-in-1 is bedoeld om een paar dagen per jaar de luchtverontreiniging in Eindhoven te verminderen. Als het mooi weer is en de uitlaatgassen een extra smerige werking hebben, raden ze ons aan met de fiets te gaan.

Ons idee is, dat de actie 3-in-1 het probleem van de verontreinigde lucht niet oplost. Een paar dagen per jaar meer mensen op de fiets is misschien wel aardig, maar dan ook enkel voor die paar dagen, meer niet. Beter zou zijn een beleid dat het fietsen in de stad veiliger en aangenamer, dus aantrekkelijker maakt. De fietser, die de lucht niet smerig maakt, moet meestal langer wachten voor verkeerslichten dan de automobilist. Niet alleen als die fietser linksaf wil slaan, maar ook bij rechtdoorrijden en rechtsaf. En dat is slechts één van de vele punten die zouden moeten worden veranderd.

Is de actie 3-in-1 logisch? Als het te hard gaat stinken vragen ze ons allemaal op de fiets te gaan. Tegen de alledaagse stank wordt niets gedaan. Het autoverkeer in de stad wordt niet afgeremd; voor fietsers worden sommige dingen verbeterd, andere verslechterd. Hoe, een werkelijk milieuvriendelijk verkeersbeleid ziet er volgens ons toch anders uit en kan zich niet beperken tot enkele dagen per jaar "mooi weer spelen".