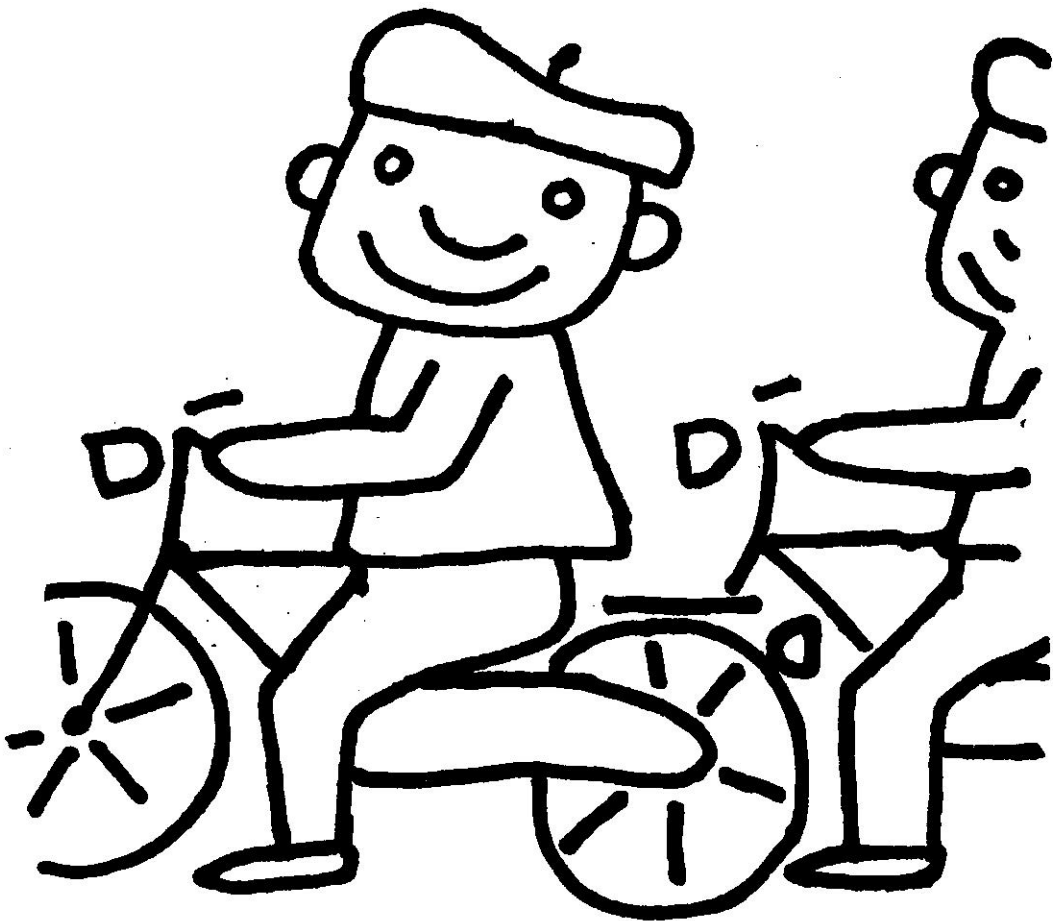


HET VENTIEL



enfb
bergstraat 10
eindhoven

nummer 2
1986

april & mei

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

ENFB Eindhoven
Postbus 7645
5601 JP Eindhoven.



ga fietsen!
geniet van de zon!
geniet van de natuur!
geniet van graffiti in tunnels!
ontdek nu het ongeschonden Neder-
wetten

I N HET KORT

Naast de activiteiten waarover we elders in dit Ventiël berichten zijn er natuurlijk nog andere. Hieronder geven we een overzicht:

Eind vorig jaar hebben we een knelpuntenlijstje bij de gemeente ingediend. Officieel is hierop nog geen reactie gekomen. We hebben langs onofficiële weg vernomen dat er binnenkort een antwoord komt en dat we de lijst kunnen komen toelichten. Dat zullen we zeker doen!

De "drukknoppen" houden ons nog steeds bezig. Zo'n 3 jaar geleden hebben we actie gevoerd tegen drukknoppen voor voetgangers en fietsers. Onder het motto "Stop de knop" plakten leden van de afdeling stickers en zetten de knoppen met wiggetjes vast (altijd groen). Enkele leden werden opgepakt door de politie. De gemeente voert nu een proces tegen hen over de (hoge) schoonmaakkosten. Binnenkort doet de kantonrechter een uitspraak.

Al geruime tijd bestaan er plannen om het busstation "Neckerspoel" te reconstrueren. Hoe het er na zo'n reconstructie uit gaat zien is (ons) nog niet bekend. Zeker is wel dat dit ook voor de fietser gevolgen zal hebben. We blijven er daarom bij betrokken.

Onlangs hebben we bij de meeste rijwielzaken in Eindhoven folders achtergelaten met informatie over de ENFB en een formulier waarmee men zich als lid kan opgeven. We hopen hierdoor weer enige leden aan ons dalende ledenbestand te kunnen toevoegen.

Mogelijk zijn jullie door de krant al op de hoogte van de verkeersproblemen op de Grote Berg. Winkeliers en bewoners klagen steen en been over de slechte bereikbaarheid resp. het sluipverkeer. Een wijziging van de huidige situatie (gevolg van een reconstructie in 1985) lijkt dan ook niet uitgesloten. We letten erop dat de situatie er voor fietsers niet op achteruitgaat.

Tinslotte: van 19-24 april is er weer een "zure-regen-week", aandacht voor luchtverontreiniging ten gevolge van autoverkeer en industrie. Omdat de prioriteiten van de afdeling op het moment elders liggen, wordt de zure-regen-week georganiseerd door ROVER (reizigers openbaar vervoer) en WNI (werkgroep natuurbehoud en milieu).

Jack Lonme

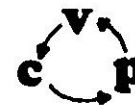
Vorig jaar publiceerde de Raad van de Waterstaat een studie over de hoofdwegenstructuur in Noord-Oost-Brabant. Hierin worden verschillende mogelijkheden bekeken voor de afwikkeling van het te verwachten (te kweken) aautoverkeersaanbod op lange termijn. De varianten lopen van uitbreiding van de bestaande wegen tot aanleg van de zeer milieuonvriendelijke variant F. Hierbij wordt ter hoogte van Nederwetten een nieuwe weg aangelegd, richting Oss, met een aansluiting op de snelweg Eindhoven-Venlo.

We hebben teruggeschreven met de volgende argumenten (in iets formelere stijl):

- fietsers hebben in het algemeen geen behoefte aan zulke verbindingen
 - lange-afstandfietsers kiezen de kortste rustige route, die beschutting, schone lucht, en rustplaatsen biedt; geen aautosnelwegparallelwegen
 - vele doorsnijdingen van het lokale wegenpatroon zodat de mogelijkheden voor alle andere verkeer ernstig beperkt wordt t.o.v. nu.
 - ongelijkvloerse kruisingen, als ze er al zijn
 - minderstiltegebieden en rekreatieve mogelijkheden
 - vernietiging van natuurgebieden en landschappen
 - indirekte aantasting van het openbaar vervoersysteem door eenzijdige promotie van het aauto-gebruik
 - de verbinding Eindhoven-Den Bosch wordt al gepromoveerd tot een volwaardige snelweg.
- De Gedeputeerde Staten van ons brabantse land hebben ook een dergelijke brief gekregen. De eerste negatieve gevolgen zijn nu al merbaar: de gemeente Son wil niets doen aande situatie in Nederwetten omdat hier over tien jaar toch variant F wordt neergekwakt,...

Zie ook bladzijde 6.

Theo van Soest



In 1979 werd door de Gemeente Eindhoven het Verkeers-circulatieplan vastgesteld: een door het Rijk verplicht-gesteld plan waarin een gemeente moet aangeven hoe zij voor handhaving en verbetering van de verkeers- en vervoersvoorzieningen denkt te zorgen. Vanzelfsprekend moet zo'n plan na een aantal jaren worden herzien: een aantal verbeteringen zijn intussen aangebracht, bepaalde omstandigheden zijn inmiddels veranderd, misschien zijn ook de opvattingen over wat wenselijk is niet meer hetzelfde. In Eindhoven moet zo'n herziening in 1987 gebeuren en de gemeente is nu met de eerste voorbereidingen begonnen.

Het VCP bestaat uit twee gedeelten: doelstellingen en concrete plannen. Allereerst is nu herziening van de doelstellingen aan de orde. Daartoe zijn onlangs in een gemeentelijke adviesnota de vorige doelstellingen geëvalueerd: hoe goed viel er mee te werken en wat is ervan terechtgekomen?

De belangrijkste conclusies zijn: de hoofddoelstellingen waren te globaal, er werd teveel geprobeerd de kool en de geit te sparen (gelijke mobiliteit voor iedereen en hoge graad van bereikbaarheid; behouden van positieve en tegengaan van negatieve aspecten van de auto; verbeteren van mogelijkheden voor bus en fiets om selectief aauto-gebruik te bevorderen); bij de nadere uitwerking blijkt dan ook dat ze met elkaar in strijd konden raken (betere fietsvoorzieningen en looproutes in de binnenstad, maar toch handhaving van de bereikbaarheid voor de auto: door de beperkte beschikbare ruimte kan het ene echter alleen ten koste van het andere): er waren echter geen duidelijke prioriteiten gesteld. Let wel: het is niet de ENFB die dit nu schrijft, maar de gemeente! Terugzoekend in de commentaren die de (toen nog) ENWB destijds op het VCP leverde, blijkt echter dat dit toen precies onze bezwaren waren: "...Hoe kunnen echter de mogelijkheden voor bus en fiets verbeterd worden zonder het aauto-gebruik te beperken? ... Het aانبrenge van prioriteiten .. is van het grootste belang...Hoe kunnen de negatieve aspecten van het aauto-gebruik anders effectief teruggedrongen worden

dan door het terugdringen van het autogebruik (lf?.."

Gelukkig is men er nu bij de gemeente ook achter en probeert men er voor het volgende plan lering uit te trekken. Er wordt voorgesteld een enkele hoofddoelstelling te kiezen: Het tegemoetkomen aan de vraag naar vervoer van personen en goederen uitsluitend voor zover de bijdrage aan het welzijn van de gemeenschap per saldo positief is. Het laatste betekent, zoals in de uitwerking uitdrukkelijk wordt gesteld, dat stimuleren van milieuvriendelijke vervoerswijzen ten koste mag gaan van autobereikbaarheid.

Over het voorstel zoals het er nu ligt zijn we niet ontevreden. Om het straks bij de besluitvorming te kunnen ondersteunen en te voorkomen dat er straks misschien weer ontoelaatbare concessies aan het autoverkeer worden gedaan, heeft de ENFB zich toch aangemeld om als belanghebbende aan de planprocedure te kunnen deelnemen.

Lou-Fé Feiner

VERBINDING SON - NEDERWETTEN - NUENEN

=====

Een van de punten waar de E.N.F.B. momenteel actief mee bezig is, is de verbinding Son -Nederwetten - Nuenen. Deze verbinding is relatief smal (minder dan 6 meter), terwijl er vrij veel auto- en fietsverkeer op voorkomt. Bij tellingen in de ochtendspits zijn in een uur meer dan 600 auto's (!) geteld en iets minder dan 50 fietsers. Geen wonder dat er onder de fietsers een zeer groot gevoel van onveiligheid heerst, temeer daar er ook vrij veel vrachtverkeer van deze weg gebruik maakt.

Enige bewoners van Nederwetten hebben al geprobeerd de verkeersproblematiek bij de gemeente Son en de gemeente Nuenen duidelijk te maken. Zij kregen echter nul op het request. Reden voor de bewoners om contact op te nemen met de E.N.F.B. Gezamenlijk zullen we nu proberen om de ernst van de problematiek aan beide gemeenten duidelijk te maken zodat er op korte termijn iets concreets aan deze onveilige situatie gedaan kan worden.

René Hermans

Doorgaande fietsroutes in Eindhoven.

De kilometervreters onder jullie zullen al vaak hebben ondervonden dat het doorkruisen van de gemeente Eindhoven bepaald geen pretje is. Dit is niet alleen te wijten aan de overdaad aan stoplichten en de kwaliteit van het wegdek, maar ook aan het ontbreken van een afdoende bewegwijzering. Deze bewegwijzering is het afgelopen jaar echter flink verbeterd. Desondanks is (ook uit mijn eigen ervaring) gebleken dat de nieuw geplaatste wegwijzers geen optimaal resultaat hebben opgeleverd. Deels wordt dat veroorzaakt doordat de aangegeven routes diverse hiaten voorkomen, deels omdat de aangegeven routes voor de fietser niet bepaald de meest aantrekkelijke zijn. Dit was voor ons aanleiding om een gedetailleerd onderzoek op te starten naar het verloop en eventuele hiaten van de routes zoals die momenteel zijn aangegeven. Indien mogelijk willen wij bovendien aantrekkelijke alternatieven uitwerken, waarbij gelet zal worden op de omweg die dit kan opleveren, de veiligheid (zowel overdag als 's nachts) en uiteraard op de kwaliteit de alternatieve route. Als richtlijn nemen wij aan dat een dergelijke route maximaal 10% langer mag zijn dan de huidige route. Aangezien dit onderzoek op het ogenblik in volle gang is, zullen jullie nog even op de resultaten moeten wachten. Uiteraard houden we jullie op de hoogte. De alternatieve routes kunnen eventueel worden verwerkt in de lange afstand routes van de ENFB. Voor suggesties en dergelijke houden we ons altijd aanbevolen.

André van der Putten.

