

FIETSERSBOND ENFB

JANUARI 1991

Het Ventiël is een uitgave van: Fietzersbond enfb afdeling Eindhoven, Postbus 6353 5600 HJ Eindhoven tel. 040-413464 postgiro 755719

Fietzersbond enfb onderafdeling Geldrop, Rob en Marjan van Stratum Papenvoort 50 5663 AH Geldrop tel. 040-851451

Fietzersbond enfb onderafdeling Son en Breugel, Klaas Reijenga Richellaan 8 5691 ZN Son tel. 04990-73366

Fietzersbond enfb onderafdeling Nuenen, Frans Zuurveen Andoornstraat 12 5672 XB Nuenen tel. 040-832891

Het adres van het landelijk sekretariaat van de Fietzersbond enfb is: postbus 2150, 3440 DD Woerden, tel. 03480-23119.

Aan dit Ventiël werken mee: Tonga Cor-toms, Theo van Soest, Jan Vleeshouwers, Je-roen de Rijk, Klaas Rijenga, Ajo Smedema, Liesbeth Verdonk, Rob van Stratum, Frans

Zuurveen, Arjan Pot, Jacqueline Cuypers, Dick Driessen en Piet Raadsen. Met dank aan vele verspreid(st)ers.

Voorpagina: Repareren van een fiets door de Eerste Neder-landse Wielrijders Service (1930. NV Vereenigde Fotobureaux)

Oplage: 950 stuks

Dinsdag 22 januari  
19.30 uur  
ledenvergadering  
20.15 uur  
forumdebat  
Buurthuis De Rondweg  
Camphuysenstraat 1  
(hoek Gestelsestr. bij ringweg)  
Eindhoven  
040-518144

Vervoerregio:  
een perspectief  
voor de fiets?

# FORUMDEBAT

## BRIEVEN VAN LEZERS

### GLAS OP STRAAT

Naar aanleiding van de suggestie in het vorige Ventiël, de politie uit te rusten met veger en blik, het volgende: Enige tijd geleden botsten er bij mij in de straat twee auto's op elkaar. Vanaf m'n flat kon ik het hele tafereel goed gade slaan. Tot mijn niet geringe verbazing haalde de dienstdoende agente op een zeker moment een bezem uit de auto waarmee ze de rommel en de scherven bij elkaar begon te vegen. Tot mijn nog grotere verbazing echter werd deze rommel niet verzameld op een blik, maar verplaatst naar de rand van de straat, de stoeprand dus, waar het vervolgens een paar dagen bleef liggen. Dat is fijn voor fietsers dus, vooral 's avonds. Het lijkt me dus van het grootste belang, de agenten te voorzien van veger en blik en ze tevens eens flink te heropvoeden. Overigens moet ik er eerlijkheidshalve bij vermelden dat het met de mentaliteit van de doorsnee fietser hier in de buurt al niet veel beter gesteld is. Ik heb met enige regelmaat een fietser in

mijn kruis op plaatsen die toch zeer nadrukkelijk en ondubbelzinnig uitsluitend bestemd zijn voor voetgangers. En waag het niet er iets over te zeggen, want je kunt een klap op je bakkes krijgen. Kennelijk geldt helaas voor een hoop fietsers hetzelfde principe als voor veel automobilisten: meer snelheid is meer macht. Dit is kwalijk en dient bestreden te worden: zowel bij automobilisten als bij fietsers.

F. Overzier, Eindhoven

### COMMENTAAR

De Fietzersbond heeft er herhaaldelijk bij de Eindhovense politie op aangedrongen, de weg na een ongeval te ontdoen van glas. Inmiddels ruimen de agenten kleine hoeveelheden glas ook daadwerkelijk op, als je het vegen van glas in goot of boomput tenminste op-ruimen noemt. Het meenemen van glas vindt de politie kennelijk teveel gevraagd. Bij grote hoeveelheden glas wordt de gemeente gevraagd het glas nog dezelfde dag te komen ophalen. Als u toch glas blijft aantreffen op plaatsen, waar dat tot een lekke band kan leiden, bel dan 522473 (Tonga). Bij veel klachten moeten we maar weer 'ns naar de politie stappen. (T.C.)

De plannen voor een Vervoerregio beginnen langzamerhand contouren te krijgen. De auto zal plaats moeten inruimen voor de fiets en het openbaar vervoer. Er doen prachtige ideeën de ronde over ondermeer non-stop-fietsroutes en goede stallingen. Gloort er met de Vervoerregio nu ook perspectief voor de fiets? Dat is het centrale thema van een forumdebat, waarvoor wij u van harte uitnodigen.

Bij de sluitingsdatum van de copy voor deze Ventiël stonden de deelnemers aan het forum nog niet helemaal vast. Zeer waarschijnlijk zijn dat de heren Van der Spek, Welleman en Vleeshouwers.

Van der Spek is als wethouder verantwoordelijk voor het verkeer in Eindhoven en nauw betrokken bij de Vervoerregio. Hij zal de ontstaansgeschiedenis van de Vervoerregio schetsen, de opzet ervan en de stand van zaken op dit moment.

Bij verhindering van Van der Spek zal de heer Dijk zijn plaats innemen. Hij is hoofd van de afdeling verkeer van de

gemeente Eindhoven en voorzitter van de ambtelijke kerngroep van de Vervoerregio.

De tweede deelnemer aan het forum is Welleman. Hij is projectleider van het Masterplan Fiets en werkzaam op het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. Hij zal aandacht schenken aan concrete fietsvoorzieningen. Aan de hand van plannen voor het traject Eindhoven-Valkenswaard zal hij aangeven hoe je er een voorbeeldige fietsroute kunt maken. Met tunnels bijvoorbeeld en schuilgelegenheden.

Vleeshouwers is het derde forumlid. Hij is actief lid van de enfb-afdeling Eindhoven. Hij zal stilstaan bij allerlei obstakels die de realisatie van de plannen in de weg kunnen staan.

Wellicht zal ook de Helmondse wethouder van verkeer aan het forum deelnemen.

Na de pauze kan het publiek zich in de discussie mengen. We sturen ook alle politici uit de vervoerregio een uitnodiging. Dat kan dus nog interessant worden. Voorafgaande aan het forumdebat zal er een korte ledenvergadering plaatsvinden. (T.C.)

# VERVOERREGIO: EEN MOOIE INTENTIE

In 1995 moet het gebruik van de fiets in de regio Eindhoven-Helmond met 10% zijn gestegen, het openbaar vervoer moet dan zelfs met 30% zijn toegenomen, terwijl het autoverkeer in deze periode van 5 jaar niet verder mag groeien. Dit zijn de hoofddoelen van de Vervoerregio Eindhoven (VVR), die in december '89 ingesteld werd om de verwachte groei van het autoverkeer (70% tot 2010) te keren in de regio.



"De problemen kunnen alleen in onderlinge samenwerking effectief aangepakt worden", verklaren de 18 deelnemers aan de Vervoerregio. Bij het aanpakken van een verkeersstroom op één plek, moet men rekening houden met de effecten van die maatregel elders. Anders verplaatst men slechts de problemen. Juist vanwege die sterke

verkeerskundige samenhang omvat de Vervoerregio de gemeenten die op bijgaand kaartje zijn weergegeven. Behalve het rijk, de provincie, en de gemeenten hebben ook de NS, de BBA, de Zuid-Ooster en tenslotte ook de Kamer van Koophandel de intentie verklaring ondertekend.

## GEEN UITNODIGING

In een achttal werkgroepen is sindsdien een aantal thema's uitgewerkt: mentaliteitsbeïnvloeding, bestuurlijke organisatie, ruimtelijke ordening, verkeerskundige rekenmodellen, parkeerbeleid, openbaar vervoer, meervoudig vervoer en stimulering fietsgebruik. De Fietzersbond enfb heeft vanaf het begin aangedrongen op directe inbreng in deze laatste werkgroep en dit is ook door de verantwoordelijke hoofdbestuurder van de VVR, de Gedeputeerde van Provinciale Staten De Geus toegezegd. Desondanks hebben wij tot op heden geen uitnodiging gehad.

## RAPPORTEN

De afdeling heeft zich daarom gericht op de rapporten van de VVR. Het 'Plan van aanpak', waarmee de Vervoerregio van start ging, had als uitgangspunt onder andere "vrijheid van vervoerskeuze". De overheid wilde geen keuze maken tussen auto of fiets en openbaar vervoer en dus zou als vanouds het recht van de sterkste blijven bepalen wie het in het verkeer voor het zeggen heeft: de auto. Men vond bovendien de toestand van de fietsvoorzieningen "goed ontwikkeld". Weinig hoopvol dus voor de fietser.

Het tussenrapport van april dit jaar gaf echter een veel positiever beeld te zien. Uitgangspunt was, dat het fietsgebruik alleen goed gestimuleerd kon worden als er een goed en compleet netwerk van voorzieningen lag. Dit is dus precies de mening zoals wij die sinds maart 1988 hebben verkondigd (zie kader). Het tussenrapport bleef verder nog heel vaag; dat zou in het eindrapport in november 1990 moeten veranderen. Dit eindrapport is nog niet vrijgegeven (dec. 1990). Wel hebben wij gehoord dat een groot aantal concrete maatregelen wordt voorgesteld om het fietsgebruik te stimuleren. In de corridor Eindhoven-Valkenswaard moeten de belangrijkste fietsroutes als eerste proefproject tot in detail uitgewerkt worden aan de hand van de voorgestelde maatregelen. Voor zover wij het een en ander kunnen beoordelen zien deze plannen er goed uit.

Er hangt echter veel af van de bereidwilligheid van de betrokken gemeenten, want van hen moet de uitvoering komen. Tot nu toe is er nog niets uitgevoerd of getekend, behalve de intentieverklaring. De loyaliteit moet dus nog op de proef gesteld worden. Daarnaast is onze ervaring dat redelijk goede plannen nog steeds uitermate slecht uitgevoerd worden. In de uiteindelijke detailontwerpen wordt de fietsvoorziening toch weer de sluitpost. Parkeerplaatsen, ventwegen, doorstroming van het autoverkeer, en besparingsmogelijkheden blijken toch belangrijker te worden geacht. Ook de technische uitvoering is slecht.

## ONZE TAAK

Wij zien het als onze taak om de politiek hierop te attenderen. Het maken van keuzes tussen de prioriteiten voor het autoverkeer en andere belangen, waaronder het fietsverkeer, dient niet in een achterkamertje door een of

andere ambtenaar gemaakt te worden. Het zijn de gemeenteraden die deze keuzes moeten maken. (T.v.S., J.V.)



De **netwerkfilosofie** wordt voor het eerst toegepast in Delft. De bedoeling is dat het gehele gebied wordt bedekt met een stelsel van *hoofdroutes* die op ongeveer 500 meter afstand van elkaar liggen. Als ergens ergens een schakel ontbreekt, moet men dus een kilometer omrijden. Daarnaast zijn er nog straten om de tussenliggende wijken te ontsluiten en de resterende woonstraten met uitsluitend een verblijfsfunctie.

Aan de **hoofdroutes** stelt de Fietzersbond vier eisen:

- A Ze moeten **objectief veilig** zijn (weinig ongelukken). Hiervoor moeten beperkingen opgelegd worden aan de gevaarlijkste verkeerssoort: het autoverkeer.
- B Ze moeten **subjectief veilig** zijn (iedereen moet er zich ook veilig voelen).
- C Ze moeten **technisch goed** uitgevoerd zijn en goed onderhouden worden.
- D Ze moeten **kort, snel en volledig** zijn. Hierbij hoort de nadrukkelijk een korte wachttijd bij stoplichten.

# SPOORWEGPOLITIE STEELT FIETSEN

De relatie fiets-station is niet goed en wordt zienderogen slechter. De spoorwegpolitie haalt nu zelfs 'verkeerd' geparkeerde fietsen weg. Daar waren we al bang voor.

Over de chaotische situatie voor de fiets rondom het station berichtten we al in het vorige Ventiel. Er staan ruim twee keer zoveel fietsen dan klemmen, veel fietsen worden vernield of gestolen en de bewaakte stallingen hebben te weinig capaciteit.

De situatie is nauwelijks veranderd. Verstandige fietsers ketenen hun rijwiel dan ook aan een paal of regenpijp. Op het noordplein is dat echter wat problematisch. Daar staan de enige palen bij de entree, zodat de fietsen er al gauw in de weg staan.

Onlangs besloot de spoorwegpolitie daarom op het noordplein in actie te komen. Met kaartjes aan de fiets ('een fiets op de verkeerde plek is niets'), posters aan de muur en borden bij de ingang waarschuwde ze de fietser om niet in herhaling te vallen, anders zou de fiets meegenomen worden. Ook de fietser, die zijn fiets ver van de ingang en zelfs uit het zicht ervan aan een regenpijp heeft vastgelegd, wordt niet ontzien. Op het fietskaartje schrijft de spoorwegpolitie dat er 150 extra klemmen zijn bijgeplaatst (ik tel er overigens maar 105 - TC) en dat de stallingsproblemen daarmee wel zijn opgelost.

Maar is dat ook zo? De fietsen staan zo dicht op elkaar dat belendende fietsen gemakkelijk omvallen als je je eigen karretje er tussenuit haalt. De

plek waar alle klemmen geplaatst zijn ligt bovendien voor een groot deel uit het zicht en is 's avonds slecht verlicht.



entree station noordzijde

Fietsen worden er volgens de spoorwegpolitie aan de lopende band gestolen en anders wel vernield.

De bewaakte stalling is geen goed alternatief. Hij is duur (f 1,30) en de



aanzienlijk goedkopere abonnementen zijn op. De stalling gaat trouwens erg vroeg dicht (normaal om half elf, zaterdag om half twaalf en zondags gaat hij zelfs niet open). De stalling aan het zuidplein ligt te ver weg.

Kortom: voor de fietser zijn de problemen bij lange na niet opgelost. De fietser wordt nu iets verboden zonder hem of haar een goed alternatief te bieden. De NS behoort een belangrijke klant als de fietser met meer egards te behandelen. Straks willen de agenten van de NS ook al gaan optreden aan het zuidplein, als daar 300 extra klemmen zijn bijgeplaatst en de fietsen zijn weggehaald die door de eigenaars(?) zijn vergeten (hoe herken je die fietsen trouwens?).

Het is hoog tijd om met de NS te gaan praten. Inmiddels hebben we dan ook een afspraak gemaakt. Ook de gemeente die ooit een actieplan voor het station in het vooruitzicht stelde, willen we daarbij betrekken. Wij zullen vragen om meer en betere klemmen, betere verlichting van het noordplein, stadswachten bij het station tegen diefstal en vernieling, en langere openingstijden van de fietsenstalling aan de noordzijde.

Gelukkig is niet alles kommer en kwel. Zo komen er in de loop van het jaar op verzoek van de Fietsersbond klemmen met aanbindpaal aan het noordplein, naar schatting 600 à 700, tegen 360 gewone klemmen nu. Het zuidplein zal daar waarschijnlijk op moeten wachten tot begonnen wordt met een nieuwe bestrating van het winkelcentrum. Dat kan wel eens 1992 of later worden.

Intussen gaan ook wij kaartjes aan fietsen hangen. Met een protest en een oproep om lid te worden, want samen staan we sterker. (T.C.)

## STAD SCHENKT f 3000,-

De landelijke Fietsersbond heeft het vijftienjarig bestaan aangegrepen voor een nationale bedelactie. De gemeenten werden aangeschreven met het verzoek, vijftien gulden over te maken voor elke duizend inwoners. We doen tenslotte veel werk op gemeentelijk niveau en dat alles voor nop. Dat zou wel eens beloond mogen worden. Inderdaad heeft Eindhoven aan dat verzoek gehoor gegeven. Ze schonk ons 3000 gulden, die gelijkelijk over de afdeling en het landelijk kantoor in Woerden werden verdeeld. Voor één jaar is de afdeling nu uit de financiële zorgen. Maar met het groeiend aantal activiteiten groeit ook onze behoefte aan geld. Het deel van de lidmaatschapsgelden dat aan de afdeling wordt toegewezen is niet voldoende om in die behoefte te voorzien. Daarom gaan we binnenkort aan de gemeente om een permanente subsidie vragen. (T.C.)

SON&BREUGEL

## BELOFTEN NAKOMEN

Er is voor de enfb in Son & Breugel veel werk aan de winkel. Dat is weer eens duidelijk gebleken uit de gemeentebegroting 1991. Aan voorzieningen voor fietsers en openbaar vervoer is ternauwernood gedacht. Waar zijn de mooie beloften gebleven die gedaan werden in de programma's voor de verkiezingen van voorjaar 1990?

We hebben daarom in onze oktober-vergadering, waarbij ook alle politieke partijen aanwezig waren, een brief geschreven. Die richtten we aan B&W, de Commissie Grondgebiedzaken en de politieke partijen met slechts één vraag: *Is het College van B&W met ons van mening dat fietsvoorzieningen in de begroting niet terug te vinden zijn?* Deze brief heeft er waarschijnlijk toe bijgedragen dat de meeste partijen in de politieke beschouwingen ruimschoots aandacht besteedden aan het treffen van fietsvoorzieningen. Ik beperk me tot enkele reacties.

Het CDA: Wanneer komt het fietspadenplan? D'66 (fel): Wilt u een fietsroute bij de herinrichting van de Europalaan als een serieuze suggestie meenemen? Onderschrijft u de wenselijkheid van een fietspad naar Nederwetten? Wat zijn de plannen dienaangaande? De PvdA: Wanneer kunnen we een geïntegreerd plan ten aanzien van fietsers en sluipverkeer tegemoet zien? Inmiddels is onze afdeling door de gemeente benaderd om begin volgend jaar deel te nemen aan besprekingen met betrekking tot het fietspadenplan.

(K.R.)

Jong en oud waren aanwezig om fietspaden af te dwingen.



## MASSALE DRUK OP MOERGESTEL

**Honderden mensen ontmoetten elkaar op zondagochtend 16 december in een boerenschuur op de driesprong Moergestel-Oisterwijk-Oirschot. Ze kwamen er pleiten voor vrijliggende fietspaden langs de levensgevaarlijke wegen tussen de drie woonkernen.**

Al twee gemeenten hadden zich bereid verklaard, die fietspaden aan te leggen, maar Moergestel stribbelde nog tegen. Om de druk op de ketel te houden organiseerde het plaatselijke actiecomité samen met de enfb Eindhoven en Tilburg een nieuw

De actie werd een doorslaand succes. Fietsers uit ondermeer Tilburg, Vught, Middelbeers, Best en Eindhoven en een heleboel mensen uit de drie dorpen zelf, waaronder een delegatie van maar liefst 150 personen uit Moergestel, lieten weten dat die fietspaden er moeten komen. De enfb-ers uit Son en Breugel misten overigens de boot door per abuis pas zondagmiddag te vertrekken. Er waren talrijke kinderen en de bejaardenbonden.

Na het aanbieden van een petitie liet een politieke vertegenwoordiger van Moergestel weten (er geen geld is

voor die fietspaden, zelfs niet nu tachtig procent van de aanlegkosten gedragen wordt door provincie en rijk (hadden we zoiets al niet eerder in Son gehoord?). Pas als het echt niet anders kan, dan.... Moeten er eerst weer ongelukken gebeuren, vraag je je dan af. Gelukkig lieten andere woordvoerders weten dat zij het zeer waarschijnlijk achtten dat er binnen drie maanden tot aanleg besloten wordt. We wachtten het met spanning af.

Inmiddels is bekend, dat de provincie bereid is Moergestel met nog meer geld tegemoet te komen. (T.C.)

# JAARVERSLAGEN

## EINDHOVEN

In het afgelopen jaar is de Eindhovense Fietsersbond in een stroomversnelling geraakt. De afdeling werd bijna twee keer zo groot en de activiteiten breidden zich fors uit. Hoewel we niet altijd vriendelijk waren voor de gemeente, vonden de ideeën en activiteiten van de afdeling wel steeds meer weerklank en waardering, zowel bij de ambtenarij als bij de politiek.

De afdeling is in 1990 gegroeid van 525 naar 900 leden. Veel nieuwe leden reageerden op de 40.000 kaarten die we in de lente en zomer huis-aan-huis verspreidden. Leden in de gemeente Geldrop, Nuenen en Son & Breugel hebben onderafdelingen opgericht om plaatselijk beter de belangen van de fietser te laten horen. In totaal zijn er ongeveer 40 mensen min of meer regelmatig bij de activiteiten van de afdeling betrokken.

De activiteiten van de afdeling zijn intensiever dan vorig jaar. Het Ventiel perst meer artikelen op zijn pagina's en de verspreiding van het blad is in eigen hand genomen. De kontakten met de gemeente zijn uitgebreid. Naast het halfjaarlijks overleg hebben we twee speciale thema's onder de aandacht gebracht, te weten 'Onderhoud van fietsvoorzieningen' en 'Recent uitgevoerde fietsplannen, een kritische beoordeling'. Andere onderwerpen van actie waren: de schoolfietsroute Heeze-Geldrop-Eindhoven, stallingen bij het station en in het centrum, en het overplakken van parkeerborden op de invalswegen naar de stad. Tevens kre-

gen diverse knelpunten onze aandacht. In de provincie hebben we nog steeds een vertegenwoordiger bij het Regionaal Orgaan Verkeersveiligheid, die tevens aan de coördinatie van de afdelingsactiviteiten in Brabant werkt. In het landelijk bestuur van de Fietsersbond zit sinds half november ook een Eindhovenaar.

De groei van de afdeling en de ontwikkelingen in de regio maken een betere organisatie nodig. We zijn voorzichtig begonnen met werkgroepen (voor stoplichten, schoolroutes en aktievoorbereiding) en een sekretariaat. We hebben voor de toekomst een meerjarigenplan opgesteld, want als het verkeerscirculatieplan en de plannen voor de Vervoerregio uitgevoerd gaan worden, zullen we snel en doeltreffend kritiek moeten leveren, gebruik makend van de kennis en ervaringen van de leden in de regio. Zoals de afdeling nu werkt, is dat niet te doen. We willen daarom op wat langere termijn (weer) een eigen ruimte en een betaalde kracht. (J.V.)

## NUENEN

Op 7 mei werd de onderafdeling Nuenen opgericht. We hebben inmiddels 63 leden. In ons korte bestaan zijn er nog geen geweldige wapenfeiten te melden. Met een brief in mei maken we de gemeente kenbaar dat we gesprekspartner willen zijn bij het opstellen van een verkeerscirculatieplan. We kondigen tevens een lijst aan met knelpunten voor fietsers. Voorlopig is het enige tastbare resultaat van de brief dat de enfb deel-

neemt aan het overleg in de gemeentelijke Werkgroep Verkeer.

Van recente datum is een brief aan de gemeente waarin we aandringen op voorzieningen in de dorpskom ter verbetering van de verkeerssituatie voor voetgangers, fietsers, ouderen en invaliden. Gevraagd wordt om het aanleggen van zebra's en het verbeteren van trottoirs. Met de brieven halen we de pers.

We zijn mede-ondertekenaars van een brief aan de gemeenten Son&Breugel en Nuenen waarin gevraagd wordt om doortrekking van het nieuwe fietspad Nuenen-Nederwetten naar Breugel. Ook doen we mee aan een demonstratieve fietstocht tijdens de opening van dit nieuwe fietspad, waarmee op ludieke wijze aandacht voor de doortrekking wordt gevraagd.

Natuurlijk ontkomen we niet aan vergaderen. In de vijf vergaderingen van dit jaar is het belangrijkste agendapunt het opstellen van een fijnmazig fietsnetwerk, dat nu in hoofdlijnen gereed is. We hopen spoedig toe te komen aan een bijbehorende lijst met knelpunten. Het netwerk en de lijst zullen we aanbieden aan de Raad en B&W met het doel Nuenen te maken tot een fietsvriendelijke gemeente. Dat we nog ver van dit doel verwijderd zijn is voor ons zonneklaar. (F.Z.)

## GELDROP

De kersverse onderafdeling Geldrop heeft in 1990 voornamelijk gewerkt aan het uitbrengen van een netwerknota vanuit de gedachte dat een goede nota de beste basis is om serieus genomen te worden bij de gemeente. De eerste versie van de nota is in november gepresenteerd aan de leden tijdens een vergadering (de opkomst was

teleurstellend laag). Na verwerking van diverse suggesties kan de nota volgend jaar naar de gemeente. Dankzij een ledenwerfactie in het voorjaar is het aantal leden gestegen van 40 naar ruim 100. De werkgroep is heel blij met al deze leden maar hoopt wel dat er actievelingen bij zijn die willen helpen, want 1991 belooft een druk jaar te worden. (R.v.S.)

## SON & BREUGEL

Puntsgewijs volgen hier een aantal activiteiten en gebeurtenissen van het afgelopen jaar. We hebben een fietspadenplan ontwikkeld. Tegelijkertijd kwam ook de gemeente met zo'n plan. Dat stemt in sterke mate overeen met het onze.

We sprongen in op plaatselijke ontwikkelingen. Zo hebben we onze stem duidelijk laten klinken bij de hoorzittingen over Gentiaan Noord en het Vijverpark.

De gemeente is door ons verschillende malen schriftelijk en telefonisch benaderd, onder andere over het doortrekken van het fietspad Nuenen-Nederwetten naar Breugel. Een paar leden van ons voerden actie. Ze waren verkleed als gewonden bij de opening van het genoemde fietspad en trokken ruimschoots de aandacht van de pers.

We bekeken de gemeentebegroting en reageerden erop. Regelmatig werd over onze activiteiten geschreven in het plaatselijk blad De Brug.

Maandelijks kwamen wij als werkgroep bij elkaar en eens in de drie maanden waren daarbij ook de contactpersonen van alle politieke partijen. In het verschiep liggen een gesprek met de gemeente over het fietspadenplan en een ledenwerfactie.

We hebben momenteel 27 leden. (K.R.)

# NIEUWE FIETSVOOR- ZIENINGEN SLECHT

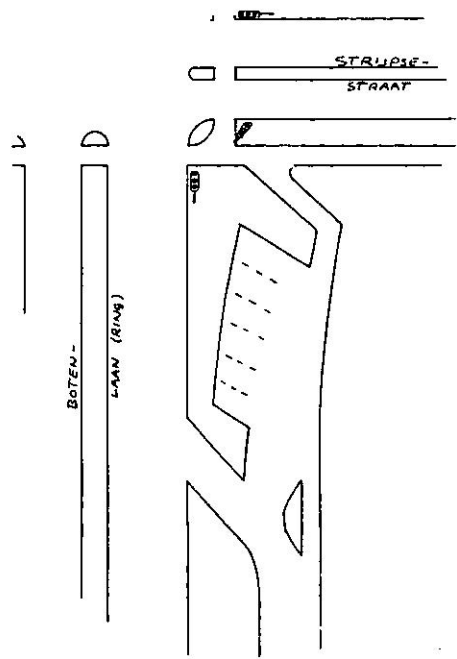
Eind oktober hebben we een nota geschreven waarin we een aantal recent aangelegde fietsvoorzieningen bekritisieren. Een korte inventarisatie leert ons dat vrijwel alle verkeersprojecten die de afgelopen twee jaar in Eindhoven zijn aangelegd eerder een verslechtering dan een verbetering zijn.

Dat is verbazend en teleurstellend. In het verkeerscirculatieplan van Eindh-

zelfde fietsvriendelijke geluid.

In de nota bekijken we een aantal situaties. Ze zijn allemaal recent aangelegd. Je zou dus verwachten dat ze fietsvriendelijk zijn.... Als je bijvoorbeeld langs de Botenlaan (dat is een deel van de ringweg) de Strijpsestraat nadert, moet je over een ventweg rijden en dat is bepaald niet ideaal wegens parkerende auto's. Dan is er opeens een stukje fietspad. Automobilisten parkeren hun auto voor de ingang waardoor dat stukje fietspad, waar geen enkele fietser om gevraagd heeft, ook nog eens moeilijk te bereiken is. Heb je deze hindernis genomen dan mag je weer over de ventweg fietsen. Iets verderop krijg je een haakse bocht naar links en voor je het weet fiets je tegen de rijrichting in. Terwijl je moeilijke ontwijk-trucs uithaalt om uit de andere richting komende fietsers niet te raken en al het mogelijke doet om niet om te vallen als je opstelt voor het stoplicht moet je je hoofd van je nek afdraaien om het stoplicht te kunnen zien. Iedere fietser, die je hier aankijkt, is het zichtbaar met je eens dat dit een slechte fietsvoorziening is. Gelukkig hebben we de gemeente er ook van kunnen overtuigen en wordt deze situatie herzien.

De Boschdijk is een ander voorbeeld. Die is binnen de ringweg onlangs helemaal veranderd. De stad uit fietsend krijg je te maken met een totaal versnipperde route, die de naam hoofdfietsroute niet verdient. Stukjes fietspad, fietsstrook en ventweg wisselen elkaar voortdurend af. Auto's die invoegen vanaf de hoofdweg en auto's



Belabberde fietssituatie bij kruising Botenlaan-Strijpsestraat

ven stelt de gemeente immers dat het nodig is om betere fietsvoorzieningen aan te leggen. Ook binnen de vervoerregio Eindhoven-Helmond klinkt het-



De situatie Vestdijk/Kleine Bleekstraat is begin december herzien. Het fietspad langs de Vestdijk komt nu ruim voor de Kleine Bleekstraat met een minder scherpe bocht op de rijbaan uit. Al tientallen meters daarvoor worden auto's met een wegmarkering naar het midden van de weg gedrongen.

van rechts, die voorrang hebben, maken het fietsen er niet bepaald veilig.

De nota is verspreid onder alle politieke partijen in Eindhoven en is daar positief ontvangen. Naar aanleiding van de nota zijn er goede contacten ontstaan met leden van de gemeenteraad. Ook het contact met de gemeentelijke dienst verkeer is er beter op geworden. Die belofde dat enkele situaties op korte termijn verbeterd zullen worden. Dat geldt voor de Strijpsestraat maar ook voor de Vestdijk. Daar mondt het fietspad ter hoogte van de Kleine Bleekstraat pardoos uit op de rijweg, waardoor al verscheidene ongevallen hebben plaatsgevonden. Ook uit onze vorige nota over het onderhoud van fietspaden is lering getrokken. In het vervolg krijgen nieuwe fietspaden dikkere tegels en betere wegdekovergangen. (A.P., T.C.)

# ANWB- leden verontrust

Een groeiend aantal ANWB-leden is verontrust over de vrijblijvende en zelfs afwijzende opstelling van de ANWB als het gaat om maatregelen die een zekere beperking van het autoverkeer inhouden. Daarom hebben die leden zich aaneen gesloten in een poging hierin verandering te brengen.

De verenigingsstructuur van de ANWB biedt de mogelijkheid om het beleid van binnenuit en op een democratische manier bij te stellen. Bovendien blijkt uit enquetes onder ANWB-leden dat zij in het kader van de milieuzorg in meerderheid tot concessies bereid zijn. Zo is er een meerderheid voor verlaging van de snelheidslimiet tot honderd kilometer per uur, alsook voor het terugschroeven van investeringen in nog meer autowegen. Zaken die de ANWB zelf (nog) niet in haar vaandel schreef.

Ook in de enfb zullen ongetwijfeld diverse ANWB-leden zijn die aan deze actie willen meedoen. Dat kan door, ten eerste, een steunbetuiging te tekenen (op te vragen bij postbus 1357, 6501 BJ Nijmegen). Ten tweede door de provinciale ledenvergadering van de ANWB te bezoeken die in maart wordt gehouden (zie de Kampioen). Daar worden drie nieuwe leden gekozen voor de Bondsraad, het beleidsbepalend orgaan van de ANWB. Worden dit afgevaardigden uit de kring van verontruste ANWB-leden?

Namens verontruste ANWB-ers, Piet Raadsen, De Hoogstraat 47, 5251 PP Vlijmen, tel.04108-13069.

# HOE RIJK IS DE EENZAME FIETSER?

Bij deze een overzicht van de financiële transakties van de afdeling Eindhoven gedurende het boekjaar 1989/1990.

De afdeling heeft gedurende het afgelopen jaar drie onderafdelingen opgericht die zelfstandig functioneren: Geldrop, Son & Breugel en Nuenen. Geldrop beheerde haar eigen budget; het komende seizoen gaat ook Nuenen dat doen.

## Financieel overzicht afdeling Eindhoven

<u>inkomsten</u>		<u>uitgaven</u>	
verkoop	28,50	organisatie	575,35
afdracht	2586,13	inkoop	22,75
diversen <sup>1</sup>	725,00	aktiviteiten	746,07
schenking	150,00	reizen	118,00
rente	1,28	Ventiel	1324,04
		diversen <sup>2</sup>	517,15
<b>totaal in:</b>	<b>3490,91</b>	<b>totaal uit:</b>	<b>3303,36</b>

### Opmerkingen:

<sup>1</sup> Hierin zit een extra bedrag van 500 gulden van het landelijk om de rode cijfers te ontlopen.

<sup>2</sup> Hierin zitten de uitgaven voor de onderafdelingen. Ook zitten hierin de kosten van ledenwerving. Omdat alle nieuwe leden een welkomstbrief van de afdeling krijgen is deze post opgelopen. Bovendien was daar in de begroting geen rekening mee gehouden.

<u>kasverloop</u>		<u>liquide middelen</u>	
1/10/90, afdeling Eindhoven	515,36+	afdeling Eindhoven	515,36
1/10/90, fonds Son & Breugel	45,00+	fonds Son & Breugel	45,00
1/10/89	372,81-	onderafdeling Geldrop	20,20
<b>resultaat</b>	<b>187,55</b>	<b>totaal</b>	<b>580,56</b>

Konklusie: Alleen maar dankzij donaties en extra afdracht konden enorme rode cijfers worden voorkomen. Ook gedurende de tweede helft werd de doelstelling, een bedrag in kas van 575 gulden, niet gehaald. Er zijn duidelijke redenen voor:

- 1 De afdeling betaalt (ons inziens overigens terecht) meer geld aan de onderafdelingen dan de afdeling hiervoor extra afdracht krijgt uit Woerden.
- 2 De ledenwervingsactie en de daaruit voortkomende groei heeft een forse extra aanslag veroorzaakt.
- 3 Hoewel al twee van de vier afleveringen van het Ventiel door actieve leden

werden verspreid, zijn toch de kosten van het afdelingsblad nog steeds zeer fors. Vijf afleveringen per jaar of meer pagina's zijn vooralsnog niet mogelijk.

## begroting 90/91

De begroting kent in tegenstelling tot vorige jaren een overschot.

<u>inkomsten</u>		<u>uitgaven</u>	
verkoop	10,00	organisatie	600,00
afdracht	4744,00	inkoop	10,00
diversen	0,00	aktiviteiten	750,00
schenking	0,00	reizen	200,00
rente	2,00	Ventiel	1200,00
		Son en Breugel	246,00
		Nuenen	300,00
		Geldrop	408,00
		werving/nieuwe leden	250,00
		diversen	0,00
<b>totaal in:</b>	<b>4756,00</b>	<b>totaal uit:</b>	<b>3964,00</b>
			(T.v.S.)

# SPOOKACTIE HALVEER AUTOVERKEER

Op 23 november organiseerden een aantal miliegroepen en de Fietserbond een landelijke actie spookrijden tijdens de vrijdagavondspits. Aankleding was het voornemen van May-Weggen, het Nederlandse wegennet met vijftig procent uit te breiden.

Ook in Eindhoven en Geldrop deden we mee. In Eindhoven hingen we enorme spandoeken aan twee viaducten over de Kennedylaan. Met teksten als halveer het autoverkeer en een fiets verzuurt niets wilden we de aandacht van de automobilist vangen. Wijzelf werden door de politie naar de middenberm van de Kennedylaan ver-

wezen, wat we helemaal niet erg vonden. Zo'n kans om legaal dat niemandsland te betreden, krijg je niet elke dag. Als spook verkleed en zwaaiend met fakkels probeerden we er het voortrazende autoverkeer te bezweren. We functioneerden als het ware als prikkelende platjes in de bilnaad van de autoweg.

Sommige automobilisten voelden dat kennelijk aan en begroetten ons met opgestoken middelvinger. Anderen drukten op de claxon, wat eigenlijk alles kan betekenen, maar niettemin wel iets feestelijks had. Ga toch fietsen lieten we weten op meegebrachte tekstborden. Zucht...wat een lucht stond er op een ander bord. In Geld-

rop zijn we er als Fietsersbond niet bij geweest. Daar werd actie gevoerd bij het spoorwegviaduct.

De actie heeft zowat alle media gehaald en is uit dat oogpunt een succes. Het aantal deelnemers viel echter flink tegen. Twintig mensen - want met zoveel velen waren we - vallen bij de enorme dimensies van de Kennedylaan in het niet. Echt veel tijd is er ook niet besteed aan het enthousiasmeren van groepen en individuen. Als de gelegenheid zich nog eens voordoet, noodt zo'n actie uit tot een massale happening op de middenberm. Tenslotte nog even aandacht voor de actieleuze *halveer het autoverkeer*. In een kleurige

brochure wordt kort en begrijpelijk alles op een rijtje gezet wat met auto en milieu te maken heeft. Zo wil de overheid in het jaar 2010 de totale hoeveelheid schadelijke uitlaatgassen met 80 à 90 procent teruggebracht zien. De milieubeweging acht dat onhaalbaar als alle heil verwacht wordt van technische verbeteringen. De overheid zal ook het autoverkeer moeten terugdringen, zelfs moeten halveren om haar eigen streefcijfers te halen. De brochure is voor f 2.50 te koop op de ledenvergadering van 22 januari of te bestellen door f 3.25 over te maken op giro 3150252 van Milieubook Amsterdam o.v.v. brochure Auto en Milieu.

(T.C.)



10922 560 L

V JURGENS  
ORANJELAAN 1  
5583 AJ WAALRE