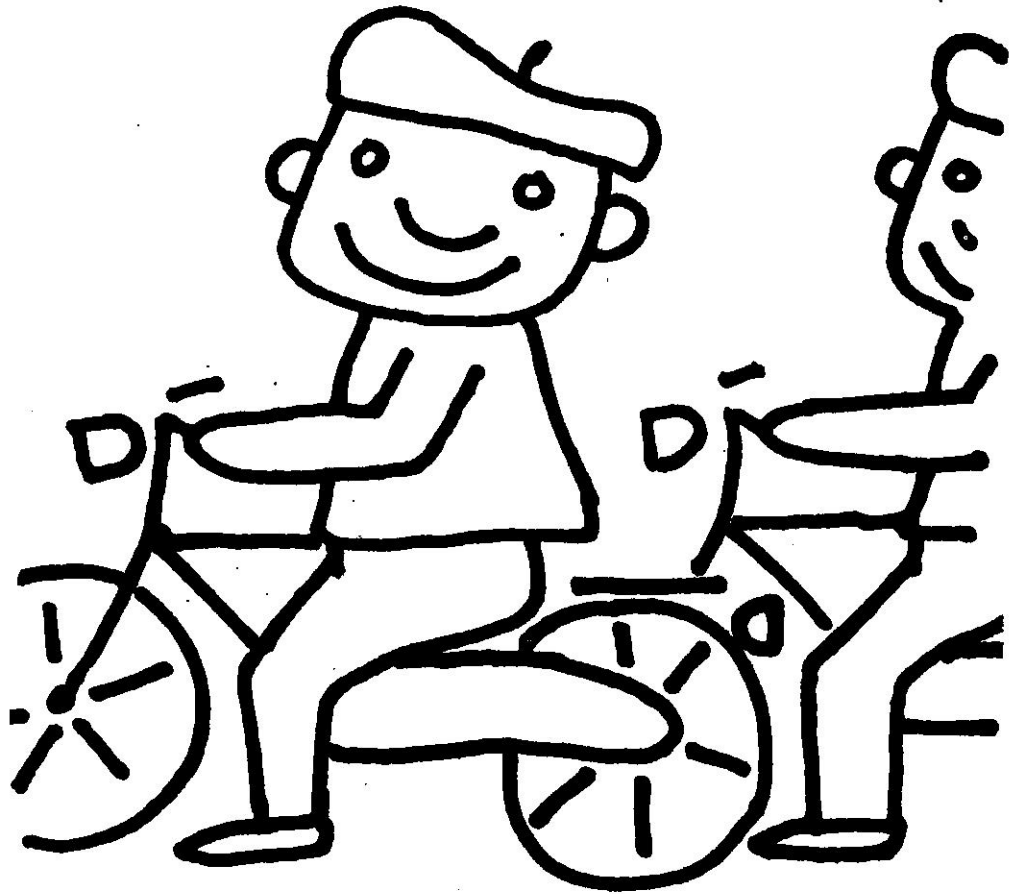


HET VENTIEL



enfb
bergstraat 10
eindhoven

nummer 1
1983
januari/maart

Onze actie tegen de drukknoppen (in het vorige Ventiel al aangekondigd) heeft nogal wat beroering veroorzaakt: veel publiciteit (Omroep Brabant, Eindhovens Dagblad, Volkskrant) en zelfs een schriftelijke reactie van een lid! Kommentaar daarop en verslag van de actie in dit eerste Ventiel van 1983. Verder een verslag over de gang van zaken op de landelijke ENFB-ledenraad en een bespreking van de plannen voor de busdienst in Eindhoven en omstreken.

vergaderingen:

maandag 11 april 20.00 uur, bergstraat 10
maandag 25 april 20.00 uur, bergstraat 10
en verder in principe om de twee weken
(als je wilt komen, voor de zekerheid
eerst even bellen)

adressen:

ENFB-Eindhoven
Postbus 7645, 5601 JP Eindhoven
Bergstraat 10, Eindhoven, tel. 040-455604

ENFB (landelijk)
Postbus 2150
3440 DD Woerden, tel. 03480-16250

Verhuisd? Stuur dan de adreswijziging naar Woerden. Wij krijgen dan automatisch bericht en de Vogelvrije Fietser komt meteen op het nieuwe adres.

Het telefoonnummer van het 'hoofdkwartier' op Bergstraat 10 (de Milieuwinkel) is gewijzigd! Het nieuwe nummer is: **455604**

stop de knop!

In een tijd waarin kruisraketten, werkeloosheid, inleveren en woningnood de onderwerpen van gesprek vormen op het werk, op scholen, in café's en thuis, dreigen de belangen van fietsers en voetgangers in het verkeer in het niet te vallen. Om dit te voorkomen wil ook de ENFB bij tijd en wijle van zich laten horen. En aangezien brochures slechts in een beperkt kringetje gelezen worden en bij de wetgevende en uitvoerende instanties al snel in de wellicht uitpuilende archieven dreigen te geraken na vluchtig doorgebladerd te zijn, is het soms nodig om je te wenden tot andere "aktiemethoden".

Zaterdag 26 februari trok een aantal actieve ENFB-leden de straten op "gewapend" met wasknijpers, hamerkop en stickers om de drukknoppen voor fietsers en voetgangers in de binnenstad "onschadelijk" te maken. De drukknoppen werden met een halve wasknijper vastgezet zodat de fietsers- en voetgangerslichten bij elke cyclus op groen sprongen. Waarom nu deze "Stop de knop" actie?

- omdat wij nogmaals de aandacht wilden vestigen op het diskriminerende karakter van deze knoppen
- omdat de gemeente na het verschijnen van onze nota "Stilstaan bij stoplichten" niet serieus op dit punt is ingegaan.

Als we nu terugkijken op de actie, menen we te kunnen stellen dat we er in ieder geval in geslaagd zijn om onze kritiek op drukknoppen bij een groot publiek kenbaar te maken. Men kan zich afvragen in hoeverre de aandacht die verschillende dagbladen aan onze actie hebben besteed, voortkwam uit het feit dat enkelen van ons door de politie zijn aangehouden, maar dit terzijde. Wij hopen dat door onze actie meer mensen en uiteraard ook de gemeente even zullen "stilstaan bij de drukknoppen".

Dat onze actie geen onverdeeld positieve reacties heeft opgeroepen blijkt wel uit het ingezonden stuk dat wij binnenkregen van Dick Verhaart.



Aan de hand van dit stuk, dat we hieronder plaatsen, zullen we vervolgens nog een keer in het kort uiteenzetten waarom wij drukknoppen diskriminerend vinden.

INGEZONDEN

In het Eindhovens Dagblad van 28 februari 1983 komt de ENFB in het nieuws met een actie tegen drukknoppen. Het blijft voor mij volstrekt onduidelijk wat de ENFB nu wel wil.

Bij verkeerslichten kun je onderscheid maken tussen starre en verkeersafhankelijke regelingen. Bij verkeersafhankelijke regelingen zul je alle verkeersdeelnemers op een of andere manier moeten detecteren. Voor fietsers kan dit met detectielussen, zodat drukknoppen inderdaad kunnen verdwijnen. Voor voetgangers is, bij mijn weten, automatische detectie niet goed mogelijk. Een voetganger hoeft echter ook niet af te stappen.

Bij de recente actie was het kennelijk het doel van de ENFB alle regelingen star te maken (door de knop met een wasknijper vast te zetten). Hiermee laat je echter ook fietsers en voetgangers wachten op andere, niet bestaande, fietsers en voetgangers.

Fietsers en voetgangers worden niet zo zeer gediscrimineerd door een detectiemiddel (de knop), alswel door de wijze waarop de informatie van dit detectiemiddel wordt verwerkt. Met andere woorden, de regelprogramma's deugen niet. Deze zijn vaak veel te complex, en ook slecht doordacht, waardoor alle weggebruikers, maar fietsers en voetgangers wel in het bijzonder, langer moeten wachten dan nodig is.

In plaats van een symptoom te bestrijden zou de ENFB het volgende moeten nastreven (in die volgorde):

- Afschaffen van overbodige stoplichten.

- Betere regelprogramma's, met voorrang voor fietsers en voetgangers. Om ze die voorrang te geven moet je eerst weten dat ze er zijn, dus:
- Voor voetgangers juist wel drukknoppen, zolang er niets beters is, voor fietsers detectielussen, bij voorkeur zo ver mogelijk voor de kruising.

Dick Verhaart

Bedankt voor je reactie Dick! We vinden het prettig af en toe iets te horen van onze achterban, zodat we minder het idee hebben dat we onze werkzaamheden vanuit een ivoren toren verrichten. Met de drie punten aan het slot van je brief zijn wij het volkomen eens (zie trouwens ook onze nota "Stilstaan bij stoplichten" voor wat de ENFB nu wel wil). Onze actie was echter gericht tegen de drukknoppen zoals ze nu functioneren. Deze laten de bestaande cyclus voor het autoverkeer intact. Pas als je drukt word je in de cyclus opgenomen. Als je dan geluk hebt is de cyclus in een fase dat het licht vrij snel op groen springt. Soms moet je dan echter nog een behoorlijke tijd wachten. Drukknoppen zijn o.i. pas echt verkeersafhankelijk als ze, na het drukken, meteen zouden ingrijpen in de bestaande cyclus, zodat je bij voorbeeld altijd na 10 seconden groen licht treft.

Verder is, zoals Dick ook zegt, een specifiek nadeel van fietsersdrukknoppen, dat men altijd moet afstappen. Dat vinden wij een onoverkomelijk bezwaar! (Stel je eens voor dat automobilisten voor verkeerslichten telkens moesten stoppen en uitstappen om op een knop te drukken, hoe snel zou de ANWB tegen deze maatregel in opstand komen!) Net zoals voor automobilisten lijken detectielussen in het wegdek voor fietsers een goed alternatief. Deze zijn echter op dit moment nog

een uitzondering en bovendien blijven bij de huidige systemen de fietsers nog te vaak "ongedeteekerd".

Tot slot kan worden opgemerkt dat nog niet is aangetoond dat door de invoering van drukknoppen de verkeersdoorstroming werkelijk bevordert wordt. Helemaal onbegrijpelijk voor ons zijn de situaties waar er aparte drukknoppen voor fietsers en voetgangers zijn en deze ook onafhankelijk van elkaar werken. Door een eenvoudige wijziging in het regelprogramma is het mogelijk er voor te zorgen dat fietsers- en voetgangerslichten altijd tegelijk op groen springen en dit zou beslist niet ten koste gaan van de doorstroming van het autoverkeer.

Samenvattend kunnen we dus stellen dat drukknoppen erop gericht zijn de doorstroming van het autoverkeer te bevorderen. Wij van onze kant vragen ons af in hoeverre de afwikkeling van het autoverkeer inderdaad hierdoor versneld wordt en stellen verder dat er een prioriteitenregeling bestaat voor het gehaaste autoverkeer ten koste van het overige verkeer, omdat automobilisten niet actief hoeven in te grijpen om groen licht te treffen, terwijl fietsers en voetgangers in geval van drukknoppen dit wel moeten doen. Daarom nemen wij geen genoegen met deze vorm van "verkeersafhankelijkheid" en vinden wij drukknoppen diskriminerend voor fietsers en voetgangers!

Hopelijk heeft bovenstaand commentaar iets meer duidelijkheid gebracht in het waarom van onze actie. Overigens stellen wij het bijzonder op prijs om nog meer reacties, positief of negatief, op deze actie of ingezonden stukken die op andere onderwerpen betrekking hebben, te ontvangen. Wij doen ons best om zoveel mogelijk in ons Ventiel te plaatsen.

Adrie Zagers

plannen voor de bus

Op het ogenblik ligt aan beide zijden van het Stadhuisplein - bij gemeente en agglomeratie - het nieuwste plan voor de Eindhovense busdiensten ter inzage. Sinds het vorige plan, het Verkeerscirculatieplan van de gemeente Eindhoven, zijn vijf jaren verstreken. Toen werd er van alles beloofd: hogere frekwenties, vrije busbanen, verkeerslichtbeïnvloeding en een beter busstation. Van die beloften is alleen de busstrook in de Vestdijktunnel uitgevoerd. De daardoor behaalde tijdwinst is net genoeg om de vertraging door de inmiddels op andere plaatsen bijgeplaatste stoplichten op te vangen. Dat het gebruik van de Eindhovense bus de laatste jaren met enkele procenten per jaar groeit, ligt dan ook meer aan de economische crisis dan aan de kwaliteit van de dienst.

Vergeleken met steden zoals Arnhem, Groningen en Maastricht is de kwaliteit van de busdienst bij ons laag. Het aantal ritten per inwoner is zelfs bedroevend laag. De optimisten die dachten dat het nu ter inzage liggende plan van OVE ("Openbaar Vervoer Eindhoven") daar een flinke verbetering in wil brengen, moeten we teleurstellen. Het plan bevat geen woord over busbanen, verkeerslichten en het busstation. Het bevat alleen een ietwat gewijzigd lijnenplan en een verhoogde frekwentie op drie van de negen stads/agglomeratielijnen gedurende een deel van de dag. Goed, die frekwentieverhoging is een verbetering. Maar daar staat tegenover dat drie lijnen worden opgeheven. Kortom, de bestaande toestand, die duidelijk onder de maat is, wordt een beetje bijgeschaafd, maar niet wezenlijk veranderd.

De afdeling Eindhoven van Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) is met het OVE-plan niet erg gelukkig en heeft een ander plan ingediend. Dit

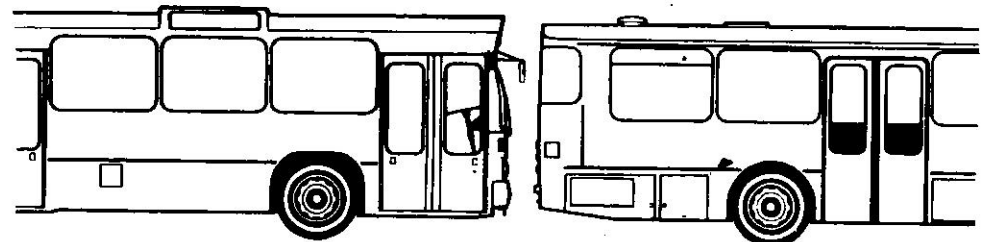
gaat uit van de gebreken van de huidige busdienst: lange wachttijden bij de haltes en op het busstation, onregelmatige dienstuitvoering, slechte overstapmogelijkheden enz. Aangetoond wordt dat met het huidige aantal bussen een drastische verbetering op deze punten mogelijk is door

- betere integratie van stads- en streekdiensten
 - betere lijnvoering met lusvormige lijnen in de buitenwijken
 - verkeerslichtbeïnvloeding ten gunste van de bus.
- Op deze wijze kan in praktisch heel Eindhoven plus Geldrop en Veldhoven een 10-minutendienst worden geboden. De kwaliteit van het Eindhovense busvervoer zou daarmee vergelijkbaar worden met die in andere steden.

Inspraak op het OVE-plan is voor iedereen mogelijk tot 15 april. Voor het eind van het jaar moet het definitieve plan worden voorgelegd aan het Rijk. Als het Rijk akkoord gaat, zou de nieuwe dienst vanaf oktober 1984 worden ingevoerd.

Hans van Wieringen

Adres ROVER agglomeratie Eindhoven:
Laagstraat 437,
5654 PN Eindhoven,
tel. 551233.



landelijke ledenraad

Ook al merk je in Eindhoven en omstreken misschien het meest van plaatselijke ENFB-activiteiten georganiseerd door de afdeling Eindhoven, de ENFB is nog altijd een vereniging die heel Nederland bestrijkt. Er is een bestuur dat tot taak heeft om acties die een nationaal karakter hebben voor te bereiden, en er is de ledenraad, bestaande uit afgevaardigden van de afdelingen, die als een soort verenigingsparlement het bestuur controleert en het algemene ENFB-beleid bepaalt. Helaas functioneerde de landelijke ENFB-organisatie (in de wandeling "het landelijk") lange tijd niet goed: veel gehakketak tussen het bestuur en de ledenraad en tussen afdelingen onderling leidde tot steeds minder landelijke activiteiten. Ook het bezoek van de ledenraad liep sterk terug. Veel afdelingen (o.a. de onze) kampen met een tekort aan actieve mensen en hebben dan weinig zin naar vergaderingen te gaan waar toch niets uit komt.

Gelukkig lijkt er nu enige verbetering te komen. Afgelopen najaar was er weer eens een geslaagde actie (namelijk "Fiets en trein op één lijn", die zelfs het NOS-journaal haalde) en de ledenraad van januari (ook Eindhoven was weer eens van de partij!) was niet alleen redelijk bezocht, maar er werd ook eensgezind in goede sfeer vergaderd.

Besloten werd om het aantal ledenraadsvergaderingen te beperken tot twee per jaar en zich dan tot hoofdzaken te beperken. In het verleden waren dergelijke voorstellen steeds op felle tegenstand van vergadertijgers gestuit, maar nu werd het

(enigszins tot onze verbazing) met grote meerderheid aangenomen. Een addertje onder het gras is dat in dringende gevallen een extra vergadering kan worden belegd en dat is inmiddels al een keer gebeurd, dus het is nog even afwachten of deze nieuwe regeling in de praktijk niet toch anders zal uitpakken dan is bedoeld!

Een belangrijk agendapunt waren verder eventuele acties tegen de tariefsverhogingen bij het openbaar vervoer. Er was een voorstel van de afdeling Zaanstreek om "grijsrijden" te propageren: de mensen aan te raden minder te betalen dan eigenlijk zou moeten, bijv. door een enkeltje te kopen in plaats van een retourtje of door te weinig strippen af te stempelen. Wij hadden daar nogal wat bezwaren tegen: ten eerste doe je als ENFB geen poging meer om echt iets aan een slechte regeling veranderd te krijgen, je laat eigenlijk je leden verder hun eigen boontjes maar doppen, ten tweede is dit soort burgerlijke ongehoorzaamheid (nog afgezien van eventuele principiële bezwaren) riskant: wat te doen als de BOVAG de automobilisten oproept de wegenbelasting te boycotten, en ten derde wordt de moeizaam opgebouwde relatie met de NS waarschijnlijk geschaad. Gelukkig werden onze bezwaren door bijna alle afdelingen gedeeld. Er werd dan ook besloten om op 1 april, de dag dat de tariefsverhogingen ingaan, demonstratieve eendagsacties te houden. Bovendien moet dat gebeuren in samenwerking met andere organisaties, ROVER voorop. Over het resultaat van de acties was de ledenraad echter niet optimistisch...

Lou-Fé Feiner