



Blij
Dat ik Fiets

Redactioneel

De ENWB is een levensvatbare club. Ruim zesduizend leden in een jaar tijds, zonder dat daar intensief voor geworven is, is bepaald niet mis. We kennen heel wat kwijnende verenigingen die zich jaren voortslepen. Maar er zit veel meer in. We moeten toch minstens een verdubbeling, zo niet verdrievoudiging van het aantal leden kunnen bewerkstelligen. Wat dat betreft kan er niet alleen landelijk goede publiciteit verzorgd worden (wat nu dus veel te weinig gebeurt), maar is een al even schone taak voor plaatselijke afdelingen weggelegd. Waarom het van belang is om groter te worden? Meer leden wil in de eerste plaats zeggen: meer gewicht in de schaal. In de tweede plaats komt meer contributie binnen en daarmee kan het bestuurlijke apparaat versterkt en uitgebouwd worden. We komen nu niet veel verder dan veranderingen in het ledenbestand registreren en de post afwerken. Dat is jammer, want het idee van de ENWB, meer ruimte en veiligheid voor de fietsers in de steden, is aangeslagen. Het heeft zelfs de harten van koele deskundigen bereikt, waarvan menigeen lid is geworden. We maken ons sterk dat deze planologen en aanverwanten bevruchtend op elkaar zouden kunnen werken, mits eenmaal bij elkaar gebracht. Daarmee zou onze vereniging zeer gebaat zijn. Verder zitten met name buiten de grote steden heren en leden verspreid, die van elkaar niet weten dat ze een kwartier tot een half uurtje fietsen ver wonen. Ook deze mensen zouden vanuit het landelijk centrum, waar het een en ander bekend is, met elkaar in contact gebracht dienen te worden. Alleen de onderbezetting van het secretariaat, als ook gedeeltelijke verlamming van het bestuur als gevolg van discussies over hoe het nou verder moet, hebben dit soort activiteiten vanuit het zenuwcentrum tot nu toe onmogelijk gemaakt.

Wat kunt u als eenvoudig ENWB-lid daar nu aan doen? In principe twee dingen. Laten we met de gemakkelijkste beginnen. Dat is: onder uw vrienden en kennissen een geduchte ledenwerving houden. De kritieke financiële grens voor de club en het blad is 15.000 leden. Met zo'n ledental wordt de druk van het blad veel goedkoper, wegens de vaste kosten voor de vereniging veel minder. Met andere woorden met 15.000 leden kunnen we ontzettend veel doen zonder in financiële moeilijkheden te raken en zonder ooit afhankelijk te zijn van subsidies. Dit betekent, dat als iedere lezer anderhalf lid aanbrengt, wij in één klap een vuist kunnen maken. Anderhalf lid per lezer. Dat is toch niks, als je bedenkt dat de schrijvers van dit redactioneel op een willekeurige receptie in Den Haag een Tweede Kamerlid en een Staatssecretaris maar even hoeven aan te schieten (terwijl we zelf al aangeschoten waren) om ze lid te maken. Iedere

keer zetten we in dit blad een bon op de pagina hiernaast met twee invulmogelijkheden. Als u, gewoon ENWB-lid, dit één keer, ja slechts één keer dit ingevuld weet te krijgen, dan zijn wij zeer veel verder.

De tweede mogelijkheid is uw inbreng aan te bieden. Willen meewerken aan allerlei activiteiten, uw kennis, uw goede wil aan te bieden aan het secretariaat in Amersfoort. Men zal dan van daaruit proberen u zo gauw mogelijk in te schakelen samen met andere mensen die ook zo iets als u willen. Er schijnt op dit punt een enorme drempelvrees te bestaan. Waarom toch? Wij doen bijvoorbeeld toch ook maar ons best om met kunst- en vliegwerk dit blad voor u in elkaar te zetten. Veel aanleg vereist het niet, alleen maar inzet. Gewoon voor je zelf bedenken dit en dat kan en wil ik in mijn vrije tijd voor de ENWB doen en dat dan plichtsgetrouw verrichten. Op dankbaarheid, op glamour hoeft u niet te rekenen. Als u wilt dat er iets verandert op het gebied van het verkeer en het fietsen, zult u mee moeten doen. We vragen geen diploma's, geen zoveelurige werkweken. Alleen dat beetje inzet, dat merkwaardigerwijs bij elkaar opgeteld van 15.000 leden, zoveel kan veranderen. Dus waarom niet?

Dankzij dit beetje inzet biedt de redactie u in dit nummer een verscheidenheid aan leesvoer aan. We hopen dat we u daarmee een genoegen doen. Mocht de inhoud u niet bevallen, weet dan dat deze kolommen ten alle tijde open staan voor ENWB-leden. We danken u bij voorbaat.

Dirk Dragstra,
Dick Arendshorst.



Redactioneel II

Namens de redactie mag ik een ieder, die gereageerd heeft op de oproep van de vorige keer bedanken voor zijn/haar aanbod tot medewerking. Binnenkort zal er met iedereen contact opgenomen worden. Op dit moment zijn we nog even bezig met een inwendige reorganisatie. Dirk Dragstra gaat de verantwoordelijkheid van het runnen van het secretariaat van de krant op zich nemen. De Vereniging Milieudefensie te Amsterdam heeft deze krant een kantoortje ter beschikking gesteld. We hopen op die manier de bereikbaarheid van de krant

te vergroten en ook de slagvaardigheid. Brieven en telefoontjes gaan nu beantwoord worden. Het spijt uw eindredacteur, die dit tot nu toe allemaal moest doen, dat hij dit wat verwaarloosd heeft. Maar per slot van rekening heb ik naast de ENWB nog een meer dan volledige dagtaak, een privé-leven en soms een vakantie. Vandaar dat ik wel eens een beetje overspannen en weinig elegant gereageerd heb op uw telefoontjes. Maar goed, dat is nu Dirk zijn zorg (godzijdank). Toch is het maken van deze krant een leuke aangelegenheid, ook al komt er heel wat meer bij kijken dan de lezer zo bevroedt. Ik durf nu na één jaar ENWB rustig te stellen, dat er geen club, actiegroep in Nederland is die binnen het beschikbaar gestelde budget er in geslaagd is een blad te maken, dat naast het verschaffen van informatie en ideeënvorming leesbaarheid en een lekker uiterlijk heeft weten te bewaren. Ik weet, dat sommige leden van de ENWB dit niet bevalt. Zij zien liever artikelen, die keer op keer benadrukken hoe fout onze maatschappij wel niet is en dat het allemaal de schuld van het kapitaal is en dit op kringlooppapier. Maar onze filosofie is: de leden van de ENWB weten ergens wel waar de fout zit, anders zouden ze geen lid geworden zijn. Daarnaast moeten we als club en blad toegankelijk en leesbaar blijven voor die mensen, die nog niet overtuigd zijn van het feit, dat verkeer en fietsen een symptoom vormen van deze maatschappij en daarom zoals vele andere dingen, (democratisering in bedrijven, gezondheidszorg) niet zo goed functioneren. Dat betekent een zekere mate van aanpassing en niet dat elitaire van een sober uiterlijk, vele dure woorden, citaten van linkse schriftgeleerden enzovoort. We willen als redactie van de Vogelvrije Fietser de lol, de humor niet verloren laten gaan. Vandaar dat we als redactie ons ook de vrijheid voorbehouden om onszelf (de zielige verdrukte fietsers) te relativiseren of zelfs in de maling te nemen. Ooit heb ik eens ontslag genomen uit een baan in de geestelijke gezondheidszorg omdat het niet mogelijk was moppen over gekken te vertellen (dat was taboe), zoals die mop over de patiënten van een gekkenhuis, die voortdurend in een lantaarnpaal op het terrein klommen en dan schaterend naar beneden kwamen. Tot grote zorg van de directeur en ook tot grote nieuwsgierigheid. Zodat hij ook op een goede dag in die lantaarnpaal klom en bovenaan het opschrift trof: „einde van de lantaarnpaal”. Goed, dit is tevens het einde van mijn redactioneel. Voor de liefhebbers ken ik nog meer moppen over gekken. En als iemand nog moppen over fietsers weet, het nieuwe redactie-adres staat op de pagina hiernaast.

uw eindredacteur,
Dick Arendshorst.

Inhoud



Henny Cahn:
de loopfiets opnieuw
uitgevonden, pag. 25 e.v.

**Fietsen van Hoek van
Holland tot Den Helder,**
pag. 20, 21

Peddelen door de Pyreneeën,
pag. 28 e.v.

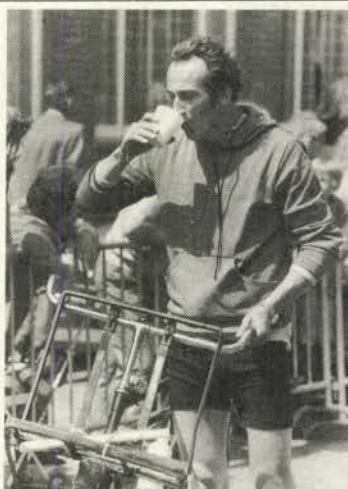
Onderzoek naar ENWB-leden:
wie zijn we en
waar zitten we? pag. 14, 15

en veel ander nieuws

**Interview met het
ENWB-bestuur, pag. 18:**
„De fiets hoort in de stad”

**Hoe gevaarlijk
is een fietspad? pag. 4**

**De opoefiats is uit en
de slagersfiets is in**
pag. 22 e.v.



E.N.W.B.
Postbus 2000
Amersfoort
tel. 033-24224

Colofon

Redactie

Dirk Dragstra
Han Engering
Paulien Osse
Herman de Wit
Loes Dolkens (vormgeving)
Dick Arendshorst (eindredactie)

Medewerkers

Christiaan La Poutre
Herman Coster
Bert Kerkhof
Willemijn van der Werf
Jan Wittenberg
Tom Eyzenbach (tekeningen)

Redactie_adres

2e Weteringplantsoen 9
Amsterdam
tel. 255064
's avonds:
tel. 129934
Dirk Dragstra

Prijs los nummer f 2,75

Abonnement door lidmaatschap
E.N.W.B. of f 20,— per jaar.

Aanmeldingsformulier

Ik geef me op/wij geven ons op als lid van de E.N.W.B.

1) Naam :
Adres :
Woonplaats :
Provincie :

Ik wil wel/niet actief zijn binnen de E.N.W.B.
Ik ben gespecialiseerd in/mijn beroep is:

Als kontributie betaal ik fl.
Ik wacht uw akseptgirokaart af.

Lidmaatschap

Ik geef me op/wij geven ons op als lid van de E.N.W.B.

2) Naam :
Adres :
Woonplaats :
Provincie :

Ik wil wel/niet actief zijn binnen de E.N.W.B.
Ik ben gespecialiseerd in/mijn beroep is:

Als kontributie betaal ik fl.
Ik wacht uw akseptgirokaart af.

de discussie over fietspaden

Hoe gevaarlijk is een fietspad?

In 1973 vonden op de Britse wegen 336 fietsers de dood. Voor 1974 was dit getal: 282 (naar schatting telt Groot-Brittannië ± 18.000.000 fietsers). In Nederland kwamen in 1973 niet minder dan 509 fietsers om het leven (geschat aantal fietsers ± 9.000.000). Een nogal opmerkelijk verschil dat te denken geeft. Hoe kunnen we dit relatief grote aantal doden verklaren in een land dat als enige in Europa kan bogen op een uitgebreid fietspadennet (volgens sommigen nog lang niet uitgebreid genoeg!) en waar de fietser tegen zichzelf wordt beschermd door een Van Brienenoordbrug voor hem tot verboden gebied te verklaren.

Waarom worden in Nederland bij windkracht 9 niet alle rivierdijken afgesloten voor de fietser? Die dijken zijn n.l. even gevaarlijk, zo niet gevaarlijker dan de Van Brienenoordbrug doordat vaak hekken ontbreken langs de kanten en door de onverwachte rukwinden op plaatsen waar huizen langs de dijk staan. Nog een voorbeeld uit de praktijk van deze - m.i. overdreven - bescherming. Onder de Oude Maas loopt tussen de Hoekse Waard en het eiland IJsselmonde de Heinenoordtunnel. Aan beide zijden hiervan staat langs de fietspaden het bord: „helling 4%”, met daaronder: „lange en gevaarlijke afdaling; wielrijders afstappen”. (Er zijn liften aanwezig). Als je dan juist uit Engeland bent teruggekeerd waar je met de fiets vele malen langere hellingen van 25% tot 30% bent op- en afgereden en dan hier zo'n bord ziet, krijg je de indruk dat men de fietser beschouwt als een onvolwassen verkeersdeelnemer die niet in staat is om voor zichzelf een verkeerssituatie te overzien. Ook in de aanleg van fietspaden zie ik een dergelijke „beschermende” maatregel.

Ik wens echter als verkeersdeelnemer tezamen met andere weggebruikers gelijkwaardig behandeld te worden en niet om de haverklap op een fietspad te worden geloodst omdat ik anders mijn medeweggebruikers - de automobilisten - alleen maar last bezorg. In principe ben ik niet tegen het aanleggen van fietspaden - ik ben bijvoorbeeld dolblij met de paden, die hier en daar in verschillende (natuur)gebieden zijn aangelegd - maar als ik voortklungel op een hobbelig tegelen fietspad waaraan de laatste twintig jaar niets is gedaan, terwijl naast mij de hoofdrijbaan ligt, voorzien van een uitstekend glad wegdek, dan wordt zo'n fietspad voor mij een bron van ergernis. Trouwens, je komt meestal nog voor andere ongemakken te staan. Om er enkele te noemen:

- de fietser maakt onevenredig lange wachttijden voor stoplichten. Als gevolg



hiervan rijden veel fietsers door rood licht (Ik zie dit vrijwel dagelijks gebeuren!).

- de fietser legt heel vaak een langere weg af dan de automobilist om zijn plaats van bestemming te bereiken.

- de fietser moet regelmatig de hoofdrijbaan oversteken om zijn weg langs het aan de overzijde gelegen fietspad te kunnen vervolgen. (Schept dit dan geen gevaarlijke situaties?!).

- auto's staan op het fietspad geparkeerd. De fietser zal dan toch gebruik moeten maken van de hoofdrijbaan op een plaats waar de automobilist hem niet verwacht!

Dit lijstje in voor uitbreiding vatbaar.

M.i. lossen we met de aanleg van nog meer van dergelijke fietspaden niets op. Het is wel een erkenning dat de fietser niet in staat is aan het eigenlijke verkeer deel te nemen en daardoor als een onvolwaardige extra beschermd dient te worden tegen de „grote boze” automobilist. Zolang niet duidelijk kan worden aangetoond dat de aanwezigheid van onze fietspaden minder verkeersslachtoffers tot gevolg heeft - de genoemde cijfers voor Groot-Brittannië en Nederland doen mij dit sterk betwijfelen - kan in echt noodzakelijke gevallen aan weerszijden van de rijbaan een doorlopende witte streep op het wegdek wor-

den aangebracht, waardoor er aan beide kanten een strook voor de fietsers vrijkomt. Dit systeem, dat hier en daar wordt toegepast, ontmoet veel tegenstanders, maar uit eigen ervaring kan ik zeggen dat het een verademing is als je na kilometers rijden over een hobbelig tegelpad plotseling, tezamen met andere weggebruikers, gebruik mag maken van de gewone rijbaan met zijn comfortabele wegdek. Je voelt je dan alweer een heel eind geëmancipeerd! Toepassing van dit systeem van rijstroken lijkt me trouwens ook veel goedkoper. Met het geld dat bespaard wordt zou de bewegwijzering langs toeristische fietspaden en binnenwegen eens flink verbeterd kunnen worden.

Een extra voordeel van zulke aanliggende rijstroken is dat bij eventuele glad-



heid of sneeuwval in de winter ook het voor de fietser bestemde gedeelte automatisch van strooizout wordt voorzien of sneeuwvrij wordt gemaakt, terwijl onder de huidige omstandigheden de fietspaden in het eerste geval meestal worden „vergeten”, of in het tweede geval nog onbrijdbaar worden dan ze al waren, doordat de sneeuw van de weg juist op het fietspad wordt geschoven. Of een gehele of gedeeltelijke terugkeer tot gemengd verkeer grotere of minder grote gevaren voor de weggebruikers zal inhouden, valt niet met zekerheid te zeggen - de situatie in Engeland stemt mij wel optimistisch. In ieder geval kan het ertoe bijdragen dat de fietser zijn gevoel voor eigenwaarde terugkrijgt. Dit bereiken we niet door hem een speciale behandeling te geven. De fietser zal pas als volwaardig weggebruiker volledig rekening kunnen houden met het gemotoriseerde verkeer. Tegelijkertijd zal dan van de automobilist moeten worden geëist dat hij meer rekening houdt met de fietser dan nu het geval is.

Misschien komen beide groeperingen die nu wel haast tegenover elkaar lijken te staan dan ook tot de conclusie dat ze, wat hun gedrag op de weg betreft, zo verdraaid veel met elkaar gemeen hebben.

Leen den Hoed

De openbaarvervoer-kaart

Westerterp moet de proef verlengen

Een communiqué van minister Westerterp van juni 1976 doet vrezen dat de Openbaar Vervoerkaart, waar velen al zo lang op wachten, er niet zal komen. Volgens dit communiqué zou van de Openbaar Vervoerkaart, die voor f600,— voor een jaar aan een aantal proefpersonen is verkocht, slechts een geringe stimulans uitgaan om niet per auto te reizen. Ook zou weinig verandering in de keuze van het vervoermiddel in het woon-werkverkeer en het woon-schoolverkeer optreden. Wel zou de kaart het maken van extra reizen bevorderd hebben. (De Volkskrant 10-6-1976).



Hoewel nog niet bekend is gemaakt, dat de Openbaar Vervoerkaart er definitief niet komt, zal dit communiqué bij de voorstanders van deze kaart een grote teleurstelling te weeg hebben gebracht. Vooral omdat een persbulletin van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat in december 1975 toch nog wel enige hoop op de instelling van deze kaart gaf. Volgens dit bulletin bestelden van de aangeschreven gezinnen 14% een kaart. Bij de alleen-staanden en inwonende kinderen boven 19 jaar bedroeg het percentage kopers 12%. In de randstad bleek de belangstelling het grootst te zijn: 16% kopers. In de drie grote steden zelfs 20%. In het overig deel van het land gemiddeld 10%. Opvallend was dat van de gezinnen met een auto in de steekproef toch nog 10%

een kaart bestelde, tegen 24% bij de niet auto-bezitters. Nog een opvallend gegeven is dat in de groep die vroeger niet per openbaar vervoer naar werk of school ging toch nog 10% van de proefgezinnen(-personen) een Openbaar Vervoerkaart aanschafte. Deze groep is echter zo groot in vergelijking met de groep die al wel met het openbaar vervoer ging, dat deze gezinnen meer dan de helft (57%) van het totale aantal Openbaar Vervoerkaarten hebben besteld.

Uit het feit dat 10% van de autobezittende gezinnen een kaart aanschafte zou men kunnen afleiden, dat een groot deel van de auto-bezittende gezinnen bereid is om een groot deel van de reizen met het openbaar vervoer te maken. Omdat dank zij deze kaart het openbaar ver-

voer duidelijk goedkoper was dan de variabele kosten van de auto zal in deze gezinnen de auto ongetwijfeld vaker zijn blijven staan dan voorheen.

Hoewel de resultaten van de proef niet overdonderend zijn, moet men zich wel bedenken, dat ieder procent minder auto's in de spits de problemen tijdens het spitsuur sterk zal verlagen. Dure uitbreidingen van het weggennet, bruggen e.d. zullen achterwege kunnen blijven.

Daarnaast zullen ook andere lasten voor de samenleving (lawaai, stank, ongelukken, aantasting van natuurerreinen, vastgereden bussen enz.) afnemen, terwijl voor de gebruikers van het openbaar vervoer sprake zal zijn van een kwaliteitsverbetering. Door een toename van het gebruik van het openbaar vervoer zal namelijk de frequentie in veel gevallen kunnen worden opgevoerd (behoeven minder dienstregelingen van het streekvervoer te worden ingekrompen), waardoor de tijd benodigd voor het overstappen sterk kan worden ingekort en ook de rijsnelheid van bus en tram zal toenemen door afname van het aantal opstoppen. Groot voordeel voor de vervoersondernemingen zal zijn, dat ze minder kosten behoeven te maken voor het maken en verkopen van de kaartjes en de rijsnelheid van de bus en tram verder zal toenemen omdat het tijdrovende kaartjesverkoop door de chauffeur voor een groot deel te vervallen komt. Groot voordeel voor de reiziger is dat hij van het veelvuldig kaartjes kopen (en het bijbehorend schrikfeffekt vanwege „de hoge kosten”) af is. Kortom het reizen met het openbaar vervoer wordt veel aantrekkelijker.

Tot slot wil ik opmerken, dat de waarde van de nu afgelopen proef niet moet worden overtrokken. De mogelijkheid om een kaart aan te schaffen was eenmalig en de groep proefpersonen beperkt. Men mag verwachten, dat wanneer de Openbaar Vervoerkaart voor iedereen beschikbaar komt de verkoop niet beperkt zal blijven bij 1 op de 7 gezinnen, maar dat er een belangrijk „meesleepeffekt” zal optreden. Zeshonderd gulden is een gering bedrag wanneer je het vergelijkt met de kosten van een auto. Verschuiving van het milieuverpestende en energieverstinkende autogebruik naar het openbaar vervoer lijkt mij zeer belangrijk, want met de toenemende macht van de olieproducerende landen en het schaarser worden van aardolie en aardgas neemt ook de kans op een derde (en langduriger) energiecrisis toe.

Het is dan ook te hopen dat minister Westerterp (of de 2^e kamer) zal besluiten om de Openbaar Vervoerkaart op z'n minst enkele jaren aan iedereen „als proef” beschikbaar te stellen.

Nico Dijkshoorn, Lelystad.

U schrijft, wij drukken

ingezonden brief

Op het verkeerde spoor

Met jullie aktie „fiets in de trein” zijn jullie volgens mij finaal op het verkeerde spoor. Als groot voorstander van het openbaar vervoer ben ik van mening dat deze aktie de belangen van die heel grote groep andere reizigers schaadt. Als jullie het spoorboekje hadden ingezien, zouden jullie gezien hebben, dat de 40-km-regeling alleen in de vakantieperiode (23 juni t/m 16 augustus) van kracht is en dat tijdens deze periode tussen 50 stations speciale fietsenwagons worden ingezet voor het vervoer van de fietsen van vooral de vakantie-gangers. Buiten deze drukke periode kun je met de fiets onbeperkte afstanden met de trein afleggen. Deze regel van de N.S. is m.i. wel juist, omdat in de zomervakantie het grote aantal in- en uit te laden fietsen te veel oponthoud zou opleveren en daarmee in deze weken de dienstregeling zou ontregelen.

Het meenemen van fietsen lijkt mij in veel gevallen onnodig, want op of nabij de meeste stations (zie spoorboekje) kan men in de rijwielstalling fietsen huren. Op ongeveer 80 stations kan men op vertoon van een geldig treinkaartje of abonnement een hele dag een fiets huren voor slechts f 2,50. (Zie spoorboekje). Dit is goedkoper dan het meenemen van de fiets en ook minder bewerkelijk.

In het woon-werkverkeer zou men kunnen overwegen een tweede (oude) fiets te kopen en deze in de „werkstad” te gebruiken.

Het lijkt mij dan ook beter dat de ENWB de aktie „Fiets in de trein” stopt en haar tijd en energie in belangrijker akties steekt, zoals b.v. meer en betere fietspaden, meer fietsenrekken en ook De Zonderdag.

Nico Dijkshoorn, Lelystad.

ingezonden brief

Niets mee te maken

Destijds ben ik onmiddellijk lid geworden van de ENWB en gisteren keek ik dan ook met belangstelling naar het nieuwe nummer van het blad. Ik zie mij echter genoodzaakt een woord van protest te laten horen naar aanleiding van het redactionele artikel. U hebt het daarin over „de als alcoholicus bekend staande Amsterdamse PvdA wethouder De Cloe” en over „het incident met een bezopen in de sloot gereden minister

Pronk.”

Laat ik beginnen te zeggen dat ik geheelonthouder ben en misbruik van sterke drank veroordeel en betreur.

Als wethouder De Cloe alcoholicus is, valt dat zeer te betreuren maar ik heb daar als lezer van het Vrije Fietsers Blad niets mee te maken.

Minister Pronk is mij beter bekend. Natuurlijk was ook hij fout toen hij, na gedronken te hebben aan het stuur ging zitten maar als hij werkelijk „bezopen” was geweest, zou hij niet in staat zijn geweest dadelijk naar het politiebureau te gaan en zelf om een bloedproef te vragen. Hij deed wat hij behoorde te doen en heeft niet getracht er zich aan te onttrekken.

Ik kan u wel zeggen dat als u blijft voortgaan met dergelijke „informatie” te geven, ik geen lid van deze vereniging zal blijven.

Hoogachtend, Maria C. J. Snethlage

ingezonden brief

Schone handen

Het beeld van Westerterp als doodgra-ver is niet zo juist.

Hij steekt geen hand uit naar het Openbaar Vervoer dat hij voor zijn ogen ziet verzuipen in de stijgende kosten. Mooi praten en schone handen! Laissez faire! Evenwel: particulier autorijden wordt voor velen geleidelijk ook onbetaalbaar. Gemiddeld per auto per jaar zullen steeds minder kilometers gereden worden.

Dus zal er meer gefietst (moeten) worden.

Nodig zijn dan ook meer fietspaden en minder autowegen. Het desondanks doordouwen met de autowegenbouw gebeurt misschien meer met militair-strategische doeleinden, maar dat

wordt natuurlijk niet aan de grote klok gehangen.

P. Schouten

ingezonden brief

Bruggen in Lelystad

In Lelystad worden jaarlijks meerdere fiets- en voetgangersbruggen gebouwd. Men streeft hier namelijk naar een zo sterk mogelijke scheiding van de verkeerssoorten.

De fiets- en voetgangersbruggen moeten de fietsers en voetgangers over de stadsautowegen voeren. Hoewel de verkeersveiligheid natuurlijk erg belangrijk is, hebben deze bruggen als nadeel dat de fietser en voetganger nogal wat omwegen moet maken en dat de fietser op zijn fietstocht veel hellingen moet nemen.

Nu de bruggen ten behoeve van het vrachtverkeer steeds hoger worden, nemen de te overwinnen hoogteverschillen ook toe. Om de helling afdalende fietser in zijn snelheid te beperken wordt hij voor dat hij een wijkweg kan oprijden door een hekje bijna tot staan gebracht.

Om deze nadelen te vermijden en het fietsen aantrekkelijk te houden zou het belangrijk zijn in dergelijke gevallen geen bruggen, maar tunneltjes aan te leggen.

De huidige bruggen zijn in het algemeen ongeveer 5 meter breed. (Een strook van 3 meter voor fietsers en een strook van 2 meter voor de voetgangers.) Omdat deze bruggen 2x2 rijstroken, een brede middenberm, twee bermen en meestal nog een grachtje moeten overbruggen zullen de kosten wel hoog zijn, maar toch wel goedkoper dan de f 800.000 in Groningen.

Nico Dijkshoorn, Lelystad.

WIND EN WIJDE BROEKSPIJPEN

Toen ik laatst over een van de onvolprezen fietspaden reed, die Rotterdam sinds kort rijker werd (en waarvan er best nog meer mogen komen!), zag ik iemand in een uiterst moeilijke houding naast zijn fiets staan. Ik reed nogal snel, want ik meende haast te hebben, maar zag nog in een flits wat er aan de hand was. Natuurlijk had ik toen moeten stoppen en de helpende hand bieden, maar ik reed door en dacht: „O, een vent, die redt zich wel”. Een lelijke, ongeëmancipeerde gedachte, die mij (anno 1976!) nog onverhoeds overviel. Zo zie je maar, het blijft oppassen.

Wat was er aan de hand? De in moeilijkheden verkerende fietser had een open kettingkast en u raadt het al, door de wind was de wijde rand van één van zijn

broekspijpen tussen de ketting gedraaid. Met een groeiend schuldgevoel doorfietsend bedacht ik, dat ik juist de dag tevoren een artikeltje gelezen had over de toenemende behoefte aan broekklemmen voor fietsers, die evenwel nogal moeilijk verkrijgbaar zijn. Men adviseerde fietsers de gewone stevige wasknijper tegen dit euvel te gebruiken en deze praktische raad geef ik hierbij graag door.

Voortaan zorg ik er altijd voor een stuk of wat in mijn fietstas te hebben, voor mezelf en voor gestrande fietsers. Maar eerst schrijf ik er met viltstift duidelijk E.N.W.B. op. Een ledenwerffolder erbij geven kan ook nooit kwaad.

Slikkerveer, Meta de Visser.



Zwarte tape

„Ik reed met mijn fiets, mijn vrouw achterop, van het Haarlemmerplein de Haarlemmerdijk op. Er is daar met een witte lijn een fietspad aangegeven. Op de hoek is een stoplicht, waarvoor enige auto's stonden te wachten. Op het moment dat ik de Haarlemmerdijk in wou rijden, kwam mij een auto tegemoet gesjeesd, dwars over het fietspad, geheel links, waarvoor ik mij slechts het vege lijf kon redden door het trottoir op te vliegen. De auto reed dus door rood en schoot direkt linksaf het kleine straatje in om een parkeerplaats te zoeken. Toen de kerel mij zijn nummer zag noteren, kwam hij op ons af. Toen wij doorliepen riep hij: „Blijf nou eens staan!“ Ik liep door en kreeg een harde duw, zodat ik over de fiets heen op straat viel. Moest gewond aan hand naar het ziekenhuis en heb aangifte gedaan.“
Voertuig: Groene V.W. Kever (34-69-HZ)

„Automobilist parkeert in, ramt daarbij een fiets, stapt uit en gooit die fiets plus een andere tegen de grond, om daarna met gebruik van een stukje stoep in te parkeren. Hoort dat zo?????“
Voertuig: Rode Volkswagen (92-53-GX)

„Ik loop in de Torensteeg, wanneer ik van achter door een auto wordt aangereden. Vervolgens komt de auto naast me rijden, er gaat een raampje open, de bestuurder zegt „sorry“ en rijdt weg. Verbijsterd blijf ik achter. Er is in de steeg geen stoep. De auto reed in een verboden richting de steeg door en moet mij bovendien zeer goed gezien hebben, want ik werd aan de bestuurderskant geraakt. Met kentekennummer 71-91-RZ en getuigen heb ik aangifte gedaan bij de politie.“

Al deze klachten worden geregistreerd op de zwarte tape, die in een komputer ingevoerd kan worden. Op die manier wil de actiegroep Amsterdam Autovrij de verkeersmisdadigers registreren. Recidivisten kunnen een aanklacht bij het gerecht verwachten, hun namen worden gepubliceerd, kortom worden hard aangepakt.

ben op dit soort dingen wel bedacht, maar een oud dametje of heertje had een lelijke smak gemaakt“.

A: „Ik had voorrang“.

F: „Nee, als ik rechtdoorga en u moet rechts af, dan moet u achter mij blijven rijden, en mij niet inhalen en afsnijden“.

A: „Nee, dat is niet waar en ik weet het beter want IK HEB MIJN RIJBEDIJST (!)“.

F: „(even met stomheid geslagen) Nou ik ook hoor, wilt u het soms even zien?“
De automobilist rijdt door, hij had zeker haast.

Groetjes,
Hugo Kroeze,
Hilversum.

ingezonden brief

Bedankt!

De sympathieke lezer van de Vogelvrije Fietser, die ons een bijdrage stuurde, maar die zijn naam en adres niet vermeldde, willen wij graag hartelijk danken.

STICHTING DIJKGROEP LEK & MERWE
Noordzijde 104, Noordeloos.

Rijbewijs

Een komies voorval, waaruit weer eens de gezonde mentaliteit van de nederlandse automobielbestuurder blijkt, wil ik de lezers van de Vogel-Vrije Fietser niet onthouden.

In mijn woonplaats Hilversum hebben B & W gemeend er goed aan te doen vele huizen af te breken om plaats te maken voor racebaanachtige rondwegen, die

we hier de Verdeelweg noemen (de eerste dode is al gevallen).

Hierdoor gesterkt in het idee, dat automobielen geen vervoersmiddelen zijn, maar scheurijzers, raggen de Dames en Heren bestuurders er vrolijk op los. Het spreekt vanzelf, dat ze meer op de groene golf dan op fietsers en voetgangers letten. Vooral de regel, dat rechtdoorgaande fietsers voorrang hebben op rechtsafslaande auto's wordt met voeten getreden, zodat het, vooral voor de flink doorrijdende fietsers stevig uitkijken geblazen is.

Toen ik voor zo'n moordenaar (want dat is het enige woord voor mensen, die fietsers proberen te scheppen) weer eens boven op mijn remmen moest staan en de man, gealarmeerd door mijn schoppen tegen het portier (anders merken ze het niet eens) uit zijn auto kwam ontstond de volgende woordenwisseling:

Automobilist (A): „Hé, wat moet dat?“

Fietser (F): „U heeft mij bijna aangereiden, kunt U niet wat beter uitkijken, Ik

Hulp bij het fietsen

Gebruik de hoogteverschillen in ons vlakke land

Terwijl een mens eigenlijk „bedoeld” is om te lopen, fietsen wij óók wel vaak, omdat het gemakkelijker is. Daar is niet veel tegen, lijkt me. De hang naar meer gemak is echter verder doorgeschoten en heeft ons, na de fiets, vervolgens ook de motorvoertuigen gebracht, met een teveel aan lawaai, stank en gevaar, en teveel ruimtebeslag in onze steden. Geen ontwikkeling om over te juichen.

Wat is nu de beste houding: die hang naar gemak zelf bestrijden? Of er gedeeltelijk aan tegemoet komen, maar daar dan andere methodes voor aangeven, die minder omgeving-bedervend zijn dan de explosiemotor? Omdat ik de keus te moeilijk vind, hak ik géén knoop door, maar doe van allebei wat. Dit is, wat een wijsgeer eens de „twee handen theorie” heeft genoemd.

Fietsen op vlakke wegen is reusachtig gemakkelijk. Maar is er nu nog een manier om nóg gemakkelijker te rijden, door de spierkracht een beetje aan te vullen, maar zonder dan dadelijk naar verbrandingsmotortjes te grijpen? Met een of andere „zachte techniek”? Ja, die is er: als je steeds de wind mee had, of als je steeds hellingen a ging. Dit is niet helemaal zó onmogelijk als het misschien eerst lijkt.

Zachte techniek I: wind mee

Steeds de wind mee, dat zal niet lukken. Wat wél kan: *gemiddeld* de wind mee. Daartoe moet je steeds keuzen hebben uit twee mogelijkheden: een smal paadje tussen dicht naaldhout of hulst (algemeen: struikgewas dat in alle seizoenen de wind goed afschermt), om langs te gaan bij tegenwind; parallel daaraan een kaal pad door 't open veld, om goed te profiteren van meewind. Dus géén last, wel profijt, dat is netto-winst. Uitvoerbaarheid: tamelijk zeldzame gevallen, zoals: parallelle duinpaden, ééntje tussen de zeedennetjes, en ééntje door de weilanden langs de binnenduinoef. Misschien zijn er nog meer zulke situaties te bedenken.

Soms kan het dus, als instanties die rijwielpaden beheren er maar aan denken. Die instanties, dat zijn eigenlijk personen, en die personen, dat moeten zelf fietsers zijn, dat is heel belangrijk voor de kwaliteit van hun werk.

Zachte techniek II: roep hellingen te hulp

Hellingen zijn „stabiel” dan wind, je kan er op rekenen dat ze altijd op dezelfde manier aanwezig zijn. Daardoor kun je er veel perfekter van profiteren. „Steeds de helling mee,” dat lijkt gek, zou dat tóch kunnen? De achtbaan op de kermis is het model: het kan, als je hier en daar een toestel is waarmee je

van laag naar hoog wordt gehesen. De motor die dat doet, zal niet een explosiemotor zijn, maar een elektromotor, dat is al een stuk „schoner”. En hij staat vast opgesteld, wordt niet op het voertuig gemonteerd: dit blijft even eenvoudig als het was, het wordt niet verzwaard, het wordt niet moeilijker te onderhouden, niet gevaarlijker.

Een gemiste kans

Een voorbeeld in Nederland waar deze mogelijkheid nèt gemankeerd is: de Maastunnel in Rotterdam. Bij een tunnelpassage ga je met fiets en al de roltrap af, 23 meter omlaag. Je fietst door de Rijwieltunnel; dan aan de andere kant weer 23 m omhoog, de stijgende roltrap op. Had men nu haast de noordelijke en zuidelijke auto-helling (allebei 1 op 28) ook een fietsersafrit gemaakt (1 op 30) – let wel, géén oprit, daar blijft die roltrap voor dienen, alléén een afrit, één in Charlois en één in 't Park – dan zou je telkens 750 meter freewheelend afleggen bij elke passage van de Maastunnel, 't geeft niet in welke richting. Het ongemak van die rivierkruising was dan juist in z'n tegendeel omgezet: een leuk „steuntje in de rug”. Een 9 km lang fietstraject waar ook de Maastunnel in zit is dan eigenlijk maar 8½ km, want ½ km krijg je kado. Dat is weer één van die kleine beetje's die helpen om het fietsen in de stad te stimuleren – en we weten allemaal, hoe goed dat zou zijn.

Een haalbare kaart: de Brienenoordbrug

Wat een gemiste kans is geweest bij de Maastunnel, kan bij de Brienenoordbrug alsnog tot een succes worden gemaakt. De reeds aanwezige afritten van 3 procent, thans alleen voor brommers opengesteld, zijn ongeveer ideaal om te freewheelen. Bijtrappen is niet nodig, je gaat, als er geen tegenwind

staat, 30 km/h, wel hard maar niet te hard. (Wie 't angstig vindt kan altijd een tikkeltje remmen.) Een hoogteverschil van 24 meter – zoiets moet 't ongeveer zijn – en een helling van 3%, dat geeft maar liefst 800 meter freewheelen! Wat alleen nóg nodig is: een roltrap toevoegen voor 't omhooggaan, onmiddellijk aan de rivierdijk, op beide oevers. En een fietspaadje „onderlangs”. Je hoeft dan ook niet meer in de uitlaatgassen van het zich omhoogwerkend motorverkeer hellingopwaarts te fietsen, die uitlaatgassen waaien hoog over je heen. Tijdens het freewheelen zit je er nog wel in, maar dan heb je zelf veel minder lucht nodig, en het duurt korter. Daarmee is een oplossing gegeven voor de opwaartse hellingen die Rijkswaterstaat „te steil” oordeelde voor fietsers met spierkracht. (Overigens, dat kan een fietser toch voor zichzelf wel beoordelen? Maar goed, dit vreemde aspect van het argument laat ik hier maar voor wat het is.)

Daarnaast is „zijwind” genoemd als motief om de brug wél voor brommers maar niet voor fietsers open te stellen. Eigenlijk zou er dan ook reden zijn – en misschien nog wel méér – om de brug voor Volkswagenbusjes te verbieden – maar goed, ook hier wil ik aannemen dat dit argument, speciaal tegen fietsers gebruikt, uit oprechte, ernstige, liefdevolle bezorgdheid voortgekomen is. Dan zou men toch, desgewenst, fietsers op de brug zelf, en op de afritten, tegen zijwind kunnen beschermen door gaas, dat de wind een beetje breekt, of plankjes etc. Tot een hoogte van 1,1 meter: want zijwinddruk is vooral een probleem voor lichte, kleine kinderen. Wie ver boven 1,1 meter uitsteekt, kan zichzelf wel redden. De dwarsbelasting door wind op de brug neemt door dat gaas iets toe, maar wanneer een file hoge verhuiswagens op de brug rijdt, is die windbelasting toch al groter, dáár moet hij op berekend zijn, dus ik denk niet dat de brugbouwers hier ooit een contra-argument uit smeden kunnen.

De Brienenoordbrugroltrap als precedent

De Brienenoordbrugroltrap zou ik als een proefobject willen beschouwen dat, bij slagen (dwz. bij intensief gebruik door fietsers), tot verdere ontwikkelingen in dezelfde stijl elders in het land



kan leiden. Want er zijn enkele andere plekken in Nederland, waar, in of vlakbij steden of grote plaatsen met een aanzienlijk fietserspotentieel, een groot hoogteverschil in zó geconcentreerde vorm beschikbaar is dat plaatsing van een roltrap in aanmerking komt. Ziehier enige gevallen, gevonden op topografische kaarten.

1. Nijmegen: bij Delborgo, hoogteverschil 63 meter. Dit is het interessantste geval dat ik ken. Voetpunt in de Waaluitwaard. Vanaf het bovineind, ruim 80 meter boven NAP, kun je freewheelen naar bijna heel Nijmegen!

2. Wageningen: bij Belmonte: hoogteverschil 31 meter. Vanuit de Lekuitwaard kom je meteen boven op het plateau. Freewheelen naar heel Wageningen, ook naar Renkum-Heelsum. Veel forensen gaan naar gebouwen boven op de „Berg” van Wageningen.

3. Arnhem: ongelijkvloerse kruising Cattepoelseweg-Apeldoornseweg: hoogteverschil 17 meter.

4. Venlo: Waterleidingweg, hoogteverschil ongeveer 15 meter. Verder zeer veel hoogteverschillen van circa 9 à 10 meter. Arnhem: Rijnbrug (stadszijde). Dordrecht: brug over de

Dordse Kil. Algemeen: waar bruggen „op Rijnvaarhoogte” gelegd zijn, terwijl er geen rivieruitwaarden zijn die de aanleg van een „paadje onderlangs” belemmeren. Veel bruggen over het Amsterdam-Rijnkanaal komen aldus in aanmerking om met roltrappen te worden uitgerust.

Weidse perspectieven

Stel dat er eenmaal een flink aantal fietsersroltrappen in Nederland is, die met enthousiasme gebruikt worden. Dan kan dat buitenlandse navolging oproepen, ook in situaties met nog veel grotere hoogteverschillen, zeg maar 200 meter en meer, waarvoor andere hightechnieken dan de roltrap meer geschikt zijn: fietsvervoerende funiculaires en téléfériques, die, tezamen met een hoogte-lijnen-volgend rijwielpadennet, ook in het echte bergland een schoner alternatief kunnen vormen voor het fijnmazig transport met explosiemotortjes dat daar nu de aantrekkelijkheid van het landschap bederft (de rust verstoort, de luchtzuiverheid aantast). – Maar we zullen toch hier „thuis” moeten beginnen, om te demonstreren

dat het kàn.

Nog even wat rekenen

Met opzet accentueer ik alleen hoogteverschillen van circa 10 meter en meer, die „in één klap” genomen kunnen of moeten worden. Het is natuurlijk ook wat gezeur, dat afstappen, op die roltrap plaats nemen met de wielen op geschikte manier op verschillende treden, en weer opstappen. Dat moet „lonen”, en bij een te klein hoogteverschil doet het dat niet. Het komt natuurlijk wel voor dat iemand echt moeite heeft met een veel kleiner hoogteverschil, dus wezenlijk geholpen zou zijn met een roltrapje van bv 4 meter hoog, maar dat is dan iemand, denk ik, die ook met het fietsen zelf al moeite heeft. Reken maar na. Atleten kunnen langdurig 280 Watt mechanisch vermogen met hun spieren leveren, dus een gewicht van 70 kilo (zichzelf) elke seconde 0,4 meter tegen de zwaartekracht in bewegen. Dat is per uur 1440 meter stijgen, want ik heb het over het „aerobe vermogen”, dat kan echt lang volgehouden worden. We zijn niet allemaal atleten natuurlijk.

Fietsen en sterven in Amerika



vervolg van pagina 9

Toeristen in de bergen adviseert men, vier maal zo langzaam te klimmen: 300 à 360 meter per uur, dan is er 70 à 80 Watt klimarbeid te verrichten (10 Watt voor het rugzakje). Dit zal wel neerkomen op 100 à 120 Watt totale spierarbeid, want er is ook nog enig verbruik dat slechts leidt tot vervorming van de bodem, slijtage van de schoenzolen etc.

Als je nu met de fiets aan de hand langs een hellinkje (hoe steil doet er niet toe, denk maar aan 1 op 12, of 1 op 8) langzaam omhoogschuift en óók 100 Watt verricht net als de gewaarschuwde toerist, dan heb je 100 seconden nodig om 10 meter hoger te komen. Er zijn natuurlijk ook mensen die wat krakkemikkig zijn en niet meer dan 40 Watt kunnen opbrengen, willen ze 't niet benauwd krijgen. Daar kan je nog net, zij 't langzaam, mee fietsen (10 km/h). Zij moeten er dan 4 minuten over doen om 10 meter te klimmen. Dan kan een roltrap inderdaad veel prettiger zijn. Maar als we problemen gaan maken van hoogteverschillen van 4 meter, dan zijn we bezig met de belangen van invaliden. Dat is belangrijk genoeg, alleen, 't heeft niet meer met fietsen te maken. Dat 4 meter klimmen, ook al is het 10 maal op een dag, door een fietser als een zware belasting zou worden gevoeld, is vrijwel ondenkbaar.

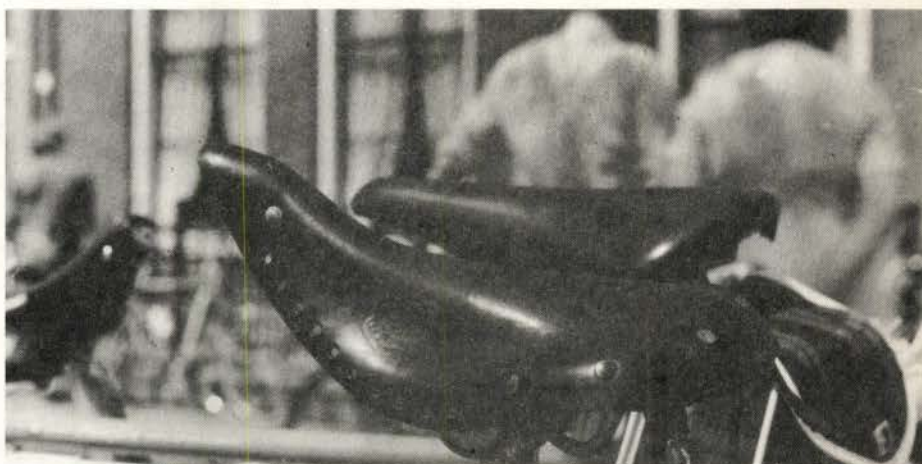
Het kan wél voorkomen dat er fietsers zijn die voor een hoogteverschil van 4 meter reeds afstappen, als de helling hun te steil is. Dat afstappen is hinderlijk, 't haalt je uit je ritme. Maar dat is toch iets anders dan dat het hoogteverschil zelf een bezwaar vormt. Een dame van tegen de 70 jaar, die nog heel flink fietste, heeft mij eens precies op de topografische kaart van Velp aangewezen in welke straat, bij welk huis zij afstapte. Dat was 1 op 45 (rijwielpadbouwers, onthou dit!). Maar met de fiets aan de hand kon ze dan verder best de Zijpenberg op, als ze daar zin in had.

H. D. Coster

In de Verenigde Staten, het land van de onbegrensde mogelijkheden (Vietnam, Watergate), het land, waar een ieder zich een blikken prothese met vier wielen heeft aangemeten, is men zijn hollands afkomst niet vergeten. Ter gelegenheid van het tweehonderdjarige bestaan is er deze zomer een fietstochtje georganiseerd van de west- naar de oostkust. De organisatie en het uitstippelen van de route vergde drie jaren voorbereiding en kostte een half miljoen dollars. Een van de organisatoren was Ruth Chaffee, die al eens eerder de afstand tussen Alaska en Vuurland overbrugde op de fiets in twee en een half jaar.

Half mei kon de tocht van start gaan in Astoria in Oregon. Van de zeventienduizend deelnemers kwamen er honderdenvijftig uit Nederland, het grootste buitenlandse contingent. De deelnemers konden kiezen uit de trans-america trail (6600 kilometer fietsen in 82 dagen) en één van de kortere trips. Een maf stel hollanders dreef de spot met alle voorzichtige raadgevingen van de organisatoren omtrent gezondheid, training en maximale dagafstand. Dertien leden van de tourclub Le Champion legden de totale afstand af in 32 dagen, met dagafstanden van 140 tot 275 km. Sommigen van hen hadden al eerder de tochten Amsterdam - Beiroet en Amsterdam - Noordkaap afgelegd. Er kan dus wel van enige fietservaring gesproken worden.

dat ons een nat welkom bezorgde. Op veel plaatsen stond de weg onder water en op een van die plaatsen waren de „natte weggedeelten” respectievelijk vier- en zeshonderd meter lang. Een complete rivier dus. Er stond een bordje „Road closed”, maar dat hadden we liever aan het begin van de weg gezien en niet op deze plek, waar voor ons nauwelijks meer van een terugkeer sprake kon zijn. We besloten de hinderenis toch te nemen. Lopende natuurlijk en met de fiets boven het hoofd. Het was trouwens netjes, dat er palen stonden, die aangaven dat we in de ene plas 90 cm en in de andere 1.20 m water moesten doorwaden. Dat betekende wel dat we met elkaar een kilometer tot over ons middel door de plas slobbeden en bekaf en met stijf geworden armen aan de



De Nederlandse deelnemers waren vooral onder de indruk van het natuurschoon. De tocht ging door vele parken en bossen, uitgestrekte wildernis en stukken woestijn. Ook de Rocky Mountains moesten bedwongen worden. Aangezien de McKenziepas door sneeuwval was afgesloten werd er gekozen voor de lager gelegen Santiampas. Jan Veldt uit Akersloot en Chris Derriks uit Amsterdam voelden echter meer voor een sneeuwavontuur en waagden het er toch op de McKenziepas te bedwingen. Het is hun gelukt, zij het dat zij vijf uur door de sneeuw hebben moeten lopen en pas 's avonds om half tien binnenkwamen. Jan Veldt heeft zijn escapade echter als enorm ervaren en had deze belevenis niet willen missen. Een ander avontuur beschrijft Cees Lansbergen:

Na Pittsburg reden we Missouri binnen,

andere kant kwamen. Achteraf hoorden we, dat we nogal wat risico hadden genomen omdat het hier wemelt van de slangen.

Voor de tocht waren speciale overnachtingsgelegenheden geschapen, zogenaamde bike-inns. De kwaliteit hiervan viel nog weleens tegen. Zo bestond de bike-inn in Reedsport uit de stenen vloer van een Lutherse kerk, waar men zelf de slaapzak kon uitrollen op een zelf te bepalen plaats in de kerk.

Overigens bleek Amerika minder rijk dan verwacht. Henk Kro over de armoede in de steden: „Van Zuid Amerika is bekend, dat het een arm gebied is, maar in de streek waar wij kwamen hadden we dit niet verwacht. Zelfs in een wereldstad als Washington zagen we kinderen op straat sterven. Vergeleken met Amerika leven wij in Holland in een ongeken-de luxe.

Folder vervangt stoplicht in Bolsward

Onderzoek nodig naar veilige kruispunten buiten de stad

In het tweede nummer van dit blad stond een uitgebreid „uithuil“-verslag van de hand van ENWB-lid Willemijn van der Werf uit het Friese Hichtum, nabij Bolsward. Haar klaagzang betrof de rommelige en onoprechte manier waarop betrokken instanties als gemeenten en provinciale waterstaat bezwaren tegen gelijkvloerse kruisingen van de nieuwe provinciale weg nr. 9 behandelden. (zie bijgevoegd kaartje voor de situatie)

Bolsward vervult in die hoek van Friesland een centrum-functie, wat blijkt uit de honderden kinderen die dagelijks op gezette tijden uit de omliggende dorpen naar school tijgen. De nieuwe provinciale weg ontlast de dorpskernen, maar ligt dwars over aan- en afvoeroutes heen. Het is een snelweg, maar niet zo druk dat er een permanente stroom auto's langszoekt. Er vallen gaten.

Wat moet je als verkeersdeskundige/politicus die de centen beheert beslissen over hoe het kruisende, meestal langzame verkeer beveiligd moet worden? Dat is de kernvraag. Met die vraag gingen we naar de verantwoordelijke man op het provinciehuis in Leeuwarden, VVD-gedeputeerde Hilarides. Want we hebben het tenslotte over een provinciale weg.

Alvorens met gedeputeerde Hilarides te praten, lazen we de officiële folder. Een duidelijk geval, spaarzame tekst, heldere foto's, WEGWIJS geheten en huis-aan-huis verspreid in de Greidhoek. Ons trof alleen dat op de afgebeelde overzichtelijke kruisingen (het land is tamelijk kaal in de Greidhoek) geen voor de fiets bedienbare stoplichten waren te zien. In de stad zie je ze wel, waarom dan niet buiten? Zoiets leek ons een uitkomst voor de scholieren, die op hun spitsuren met hele troepen tegelijk de snelweg over moeten. Hilarides meende, dat stoplichten gezien het karakter van de weg extra gevaar opleveren. De weg is niet erg druk. De automobilist rijdt vrij hard en verwacht op zo'n rustige weg geen stoplicht ergens midden op het platteland. Het gevaar is niet denkbeeldig dat hij een rood licht negeert, omdat hij er niet aan gewend is. Mogelijke catastrofes zijn het gevolg. Tot zover de redenering van de gedeputeerde, die daar nog aan toevoegde zich hierbij te baseren op onderzoek, verricht door de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid. De splitsing van de snelweg door bij de kruisingen een vluchtheuvel aan te brengen zou, na tunnels (te duur) de beste oplossing zijn. Eerst alleen maar op links letten en vervolgens alleen maar op rechts.

nauwelijks onderzocht

Nu lopen er nogal wat provinciale wegen door ons land. Situaties als op de omstreden kruispunten in de Greidhoek komen elders al wel langer voor. Zijn daar misschien wel zulke stoplichten aangebracht? Immers als er relevant onderzoek gedaan is, dan moet dat gedaan zijn in vergelijkbare situaties. Dus op naar Voorburg, waar de SWOV zetelt. Deskundig begeleid doorploegen we de bibliotheek. Geen onderzoek. Wel kwam er uiteindelijk een redenering te voorschijn, die SWOV-medewerker Jansen twee jaar geleden eens in een lezing had gehouden. Die komt aardig in de buurt van wat gedeputeerde Hilarides vanuit de psychologie van de automobilist bekeken over stoplichten buiten de bebouwde kom zei. „Maar“, zo voegde een andere SWOV-onderzoeker, Piet Noordzij daaraan toe, „daar is geen grondig experimenteel onderzoek naar verricht“. Evenmin als er in Nederland, laat staan daarbuiten, onderzoek is gedaan naar

Ja, weer kijken! Nu naar rechts.

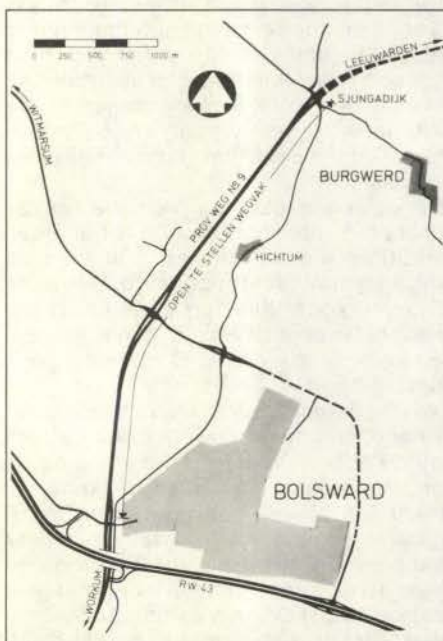
Al weer is kijken veiligheid



het effect van drukknopstoplichten voor langzaam kruisend verkeer buiten de bebouwde kom. Giswerk dus, op grond waarvan toch politieke beslissingen genomen worden. (In de SWOV-bibliotheek staat 95 procent van alles wat er aan publikaties op het gebied van verkeersveiligheid uitkomt. Telefoon 070-694121, Deernstraat 1, Voorburg. De SWOV is er ook voor ENWB-leden)

verfijnd

Tot slot een citaat uit het ANWB-blad Verkeerstechniek, nr. 5, 1974. Hierin schrijft ir. Hakkesteegt uit Delft over detectoren en lichten: „Een verfijnde oplossing (...) stelt de groenfase voor het rijverkeer afhankelijk van een detectormelding: situering van deze detectoren op de juiste rijtijd-afstand voor de stopstreep schept de volgende situatie. Geen rijverkeer/groen licht op de oversteek, rijverkeer in aantocht/aanvraag groenfase (door het rijverkeer), rijverkeer bij stopstreep/groenfase gerealiseerd. Een voetganger die zo'n zebra gebruikt (en dus waarom een fietser ook niet - dd) treft een logische situatie aan: geen verkeer/groen licht/doorlopen, wel verkeer/rood licht/wachten. In die situatie zorgt een drukknopmelding voor groene golven voor overstekende voetgangers“ (fietzers - dd). Zou dat wat zijn voor buiten?



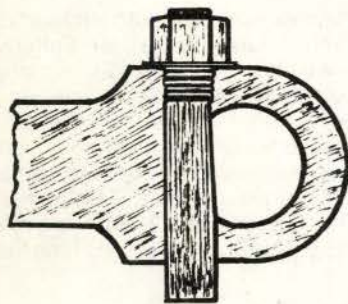
Dirk Dragstra

De fietsoloog haalt een trapstel uit elkaar met

Naast mijn superdeluxe sportfiets heb ik sinds enige tijd ook een oude damesfiets, voor in de stad. Erg best is ze niet meer, maar ze rijdt nog wel. De wielen zijn krom en het trapstel kraakt. Dat laatste besloot ik eens te verhelpen. Volgens de handboeken is dat een kwestie van het losdraaien van enige bouten, borgringen en cups, de vervanging van defekte onderdelen en tenslotte de montage. In de praktijk blijkt dat nog weleens tegen te vallen. Hieronder kun je lezen hoe het mij verging.

Kettingscherm eraf

Ik begin met het loshalen van de kettingbeschermer. Het zeildoek, dat de kettingbeschermer omgeeft, heeft van onderen een rij haakjes, die door een ijzeren draad bijeen worden gehouden. Deze kan van achteren af losgehaald worden. Vóór en achter zit het doek met drukkers vast. Achter kunnen ze gemakkelijk losgehaald worden. Vóór zitten ze vastgeroest en heb ik een schroevendraaier nodig. Intussen is er op de radio de finish-reportage van de Tour de France. Gerben Karstens wint het criterium in Parijs door vlak voor de finish te ontsnappen. Ook de verroeste drukker-tjes vóór schieten los. Gelukkig maar, anders had ik ze los moeten scheuren en dan is herbevestiging moeilijk. Het doek kan er nu afgetrokken worden. De ketting blijkt prima in de olie te zitten. Hij hangt er wel wat slap bij en is duidelijk versleten. (Zie eerste fietsoolog).



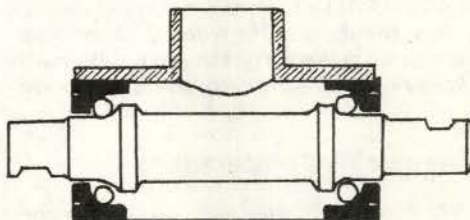
Spie eruit slaan

Nu ga ik de linker crank loshalen. Die zit met een spie vast op de as. Eerst moet de moer los gedraaid worden, dan kan de spie er voorzichtig uit getimmerd worden. Veel soeps is het niet meer. Met twee slagen van de hamer breekt de spie net boven de crank af. Na nog enkele harde slagen, die tussen de flats weerklinken, schiet ie los. Met een stangetje (of een grote spijker) sla ik hem er helemaal uit. Het is overigens meestal erg moeilijk de spie er heelhuids uit te krijgen. Bij een nieuwere fiets kan je het best de moer ietsje losdraaien tot ie bijna gelijk komt met het uiteinde van de spie. Zo voorkom je dat de schroefdraad platgeslagen wordt. Als de spie eenmaal losgeslagen is, kan de moer eraf en valt de spie zo uit het gat.

Cups eruit draaien

De andere crank, met het tandwiel eraan

laat ik nog maar even zitten. Eerst probeer ik de as los te halen. Die hangt aan beide zijden in de cup, die ook de kogels bevat. De cup zit weer geborgd



met een ring. Met een speciaal gereedschap kan de borgring losgedraaid worden. Je kan hem ook lostikken met behulp van een oude schroevendraaier en een hamer. De kans op beschadiging van ring en gereedschap is dan natuurlijk wel groter. Nu de cup eruit. Daar is ook weer speciaal gereedschap voor. Ik probeer het met een waterpomptang. Erg best lukt het niet. Als ik nog eens goed kijk, zie ik dat er in het frame nog een bout los gedraaid moet worden, die de cup nog eens extra in het frame geklemd houdt. Nu die los is kan de cup er zo uitgedraaid worden.

Cranks loshalen

Aan de andere kant zit de crank met het tandwiel nog steeds op de as. De spie is verroest en zonder moer in de crank geklemd. Met enige moeite kan ie er uitgeslagen worden. De crank zou er nu zo afgehaald moeten kunnen worden. Hij blijkt goed vastgeroest te zitten. Rustig en minder rustig getimmer baten niet. Evenmin als de hulp van mijn schoonvader (hij repareert vliegtuigen). Het advies luidt: enkele dagen in de kruipolie. Bij gebrek aan kruipolie probeer ik coca cola. Ook dat moet de roest oplossen.

De volgende dag op kruipolie uit. Ze proberen me overal een „handige” spuitbus aan te smeren. Vijf keer zo duur en atmosfeerbedervend. De vierde zaak verkoopt het nog in een normale flacon. De cola zit als een dikke, kleverige koek op de crank. D'r zit nog geen beweging in.

Na vier dagen sprenkelen probeer ik het weer. Geen millimeter. Ik draai de fiets op de andere kant en timmer nu op de as. Weliswaar de verkeerde kant op, maar als er eenmaal beweging in zit gaat ie misschien ook wel de andere kant op. Ja, hoor het lukt!!!! Nog één keer op en neer en dan dondert het hele zaakje eruit. De cup is finaal afgebroken. Slecht materiaal (pisbakkenstaal)

of metaalmoeheid? Het ene probleem vervangt het andere. Het ringvormige restant van de cup zit nog in het frame vast. Ik draai de borgbout in het frame helemaal los, maar het lukt niet om de ring los te slaan. Met een ijzerzaag zaag ik de ring op twee plaatsen door. Nu wil het wel, al is de schroefdraad in het frame wat beschadigd. Ook de as is licht beschadigd.

Vervanging van beschadigde onderdelen

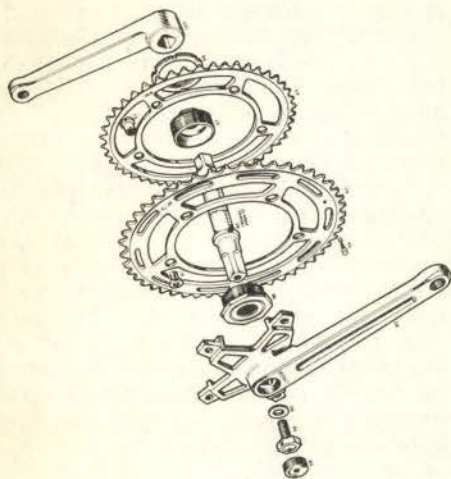
De cup blijkt een rechtse draad te hebben, wat niet zo vaak meer schijnt voor te komen. Ik vind er één voor slechts f1,20 en vervang meteen de tweeëntwintig kogeltjes (f0,44) en de beidespie's (f1,—). Ondanks de beschadigde schroefdraad lukt het me toch de cup in het frame te draaien. Vanaf de andere kant breng ik een laag vet aan in de cup, dan druk ik er de elf kogels in. Nu kan de as erin. Hij is niet symmetrisch. Aan de kant van het tandwiel steekt er een langer stuk uit het frame dan aan de andere kant. De tweede cup met vet en kogels erin wordt er zover in gedraaid, dat de as nog net soepel draait. De speling er helemaal uithalen lukt bij dit soort fiets niet. Dan kan de cup met de borgring en nog eens extra met de borgbout in het frame vastgezet worden.

Nu de cranks erop en de spie's erin. Ze blijken niet goed te passen. De een schiet erdoor en de ander gaat er niet ver genoeg in om de moer erop te kunnen draaien. Weer terug naar de fietsenmaker (mèt de crank om zeker te zijn van de juiste maat) voor twee andere spietjes. Een moet ik nog wat bijvijlen om hem goed passend te maken en ervoor te zorgen, dat de beide cranks precies in elkaars verlengde liggen. Tot slot kan het kettingscherm weer op zijn plaats.

Terwijl ik wacht op het kruipen van de olie ben ik maar vast aan mijn racefiets begonnen. De trapas zit ietsje los en bovendien wil ik zien of de kogeltjes nog goed in het vet zitten. Hij heeft een spieeloos crankstel, dus geen problemen met die rottige spietjes. Eerst moet er een dopje in het hart van de crank verwijderd worden. Er zit een brede sleuf in, waardoor het dopje met een gulden los gedraaid kan worden. Die heb je natuurlijk weer niet bij de hand. Wel een uitstekend stel schroevendraaiers, maar die zijn alle te klein.

Achter het dopje bevindt zich een bout, die de crank op zijn plaats houdt. Deze is los te draaien met een pijpsleutel. Het gaat allemaal erg makkelijk. De fiets is tenslotte net nieuw. Nu moet de crank er met een trekker afgetrokken worden. Dit geschiedt met een speciaal gereedschap. Een deel wordt in de crank gedraaid. Daarbinnen bevindt zich een bout, die tegen de as wordt gedraaid.

coca cola en kruipolie, hamer en waterpomptang



Door 'm verder te draaien trekt de crank zich van de as los. Dit gereedschapje bevat overigens ook de pijpsleutel, die dient om de bout los te draaien. Evenzo kan de andere crank los gedraaid worden. Ik neem aan, dat niemand een kettingscherm op zijn racefiets heeft zitten. Dus daar ook geen zorgen om. Zo'n racefiets is eigenlijk veel elementair dan een gewone. Alle overbodige rotzooi is weggelaten. Alleen het noodzakelijke is aanwezig. Dit maakt montage en demontage toch heel wat simpeler. Daarom al is de aanschaf van een racefiets de moeite waard.

De as hangt weer tussen twee cups in het frame. Om deze los te draaien is weer speciaal gereedschap in de handel. Goed gereedschap is weliswaar niet goedkoop, maar bespaart wel driekwart van de moeite en ergernis. Aan de linkerkant (vanachter bezien) zit de cup weer met een borgring vast. Als die los is kan ook de cup eruit gedraaid worden. De as kan nu uit het frame gehaald worden. De rechter cup zit zonder borgring in het frame. Ondanks mijn uitstekend gereedschap krijg ik hem niet los, de

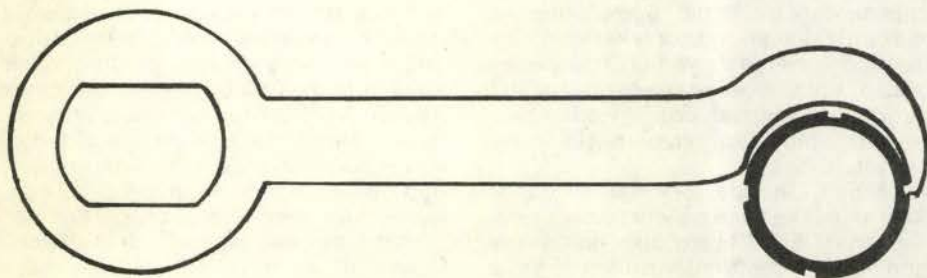
fietsenmaker was kennelijk sterker dan ik. Nodig is het overigens niet.

De kogels zijn in een ring gevat. Dit is niet altijd zo. Ze kunnen ook los in de cups zitten. De eerste manier vergt een hogere mate van perfectie en onderhoud. Als de ring waar de kogels in gevat zijn, niet goed vet is of niet goed is geplaatst, kunnen er metaalschilfertjes afbrokkelen. Die komen tussen de kogeltjes en de ellende is niet te overzien. Losse kogeltjes hebben het voordeel, dat ze kleine oneffenheden in de cup of de as gemakkelijker volgen. Mijn vorige fiets had een trapas van Sugino. Na ongeveer een jaar was die op de plaats waar de kogeltjes rondrollen aardig ingevreten. Dit uitte zich in een wat stroeve trapbeweging. Ik heb de as en de kogels toen moeten vernieuwen. Het verschijnsel herhaalde zich echter enkele maanden later. Defiets, die ik nu heb, heeft een as van Campagnolo. Derest van het crankstel is overigens toch weer van Sugino, zij het dat dit een duurdere uitvoering is.

Dan op naar de fietsenmaker voor een potje kogellageret. Er blijken twee uitvoeringen te zijn. Een potje met gewoon vet van iets meer dan een gulden. En een potje vet van Campagnolo, dat bijna vier keer zo duur is. Speciaal vet dat onder alle omstandigheden de zelfde smerbaarheid houdt. Gewoon vet wordt hard in de winter en stroomt weg in de zomer.

Ik koop goedkoop vet voor mijn oude fiets en duur vet voor mijn racefiets, rangen en standen moeten er zijn! Na het invetten kan het hele zaakje weer gemonteerd worden. De linkercup wordt zóver in het frame gedraaid, dat de as nog net soepel draait en vervolgens geborgd. Meestal moet je wat heen en weer draaien, waarbij de cup met het gereedschap wordt vastgehouden en de borgring met de speciale sleutel wordt vastgedraaid.

Volgens het handboek wordt nu de crank in een pannetje water op het vuur gezet. Even door laten sudderen en dan kan ie op de as geschoven worden. Bij het afkoelen klemt de crank zich muurvast op de as. Een bout zorgt tenslotte voor de borgring.



REKTIFIKATIE I

In het artikel over de derailleur is er een fout geslopen in de tekening: de beide vóórtandwielen moeten onderling verwisseld worden. De rest blijft hetzelfde.

REKTIFIKATIE II

Het artikel over fietstassen is uitgesteld naar een latere datum. Graag zou ik nog wat meer informatie ontvangen van mensen die ervaring hebben met fietstassen en wel over de volgende punten: merk, soort, prijs, stevigheid, hanteerbaarheid, slijtage en waterdichtheid.



ingezonden brief

Ierland

Aanvulling op het artikel over Ierland onder het kopje: hoe kom je er? Er bestaat de mogelijkheid van een vliegreis (chartervlucht). Deze is aanmerkelijk goedkoper dan de boottocht van Rotterdam naar Cork. Een prettige bijkomstigheid was, dat we onze fietsen zonder verder kosten mee konden nemen. Het gewicht van de fietsen werd ook niet opgeteld bij het gewicht van de toegestane hoeveelheid bagage, zodat we buiten de fietsen nog 20 kg. bagage p.p. mee konden nemen. Misschien is dit een aardige tip voor de lezers van de Vogelvrije Fietser.

Ton en Joke Mouthaan. Haaksbergerstraat 200-74, Enschede.

De ENWB na een jaar

Wie we zijn en waar we zitten

Wát we zijn, op landelijk niveau waar we de zaak zo langzamerhand in de gaten beginnen te krijgen, is duidelijk: verheugd. Want de ENWB blijkt na een jaar al uitgegroeid te zijn tot een stevige peuter. We tellen ruim 6000 leden, waarvan het overgrote deel contributie betaalde, vaak veel meer dan het minimale tientje. Opmerkelijk is dat die snelle groei na een goede start stilzwijgend is doorgegaan. Bijna dagelijks melden zich op het secretariaat bij gastheer Werkgroep 2000 in Amersfoort nieuwe leden aan, mensen die dan vaak al een intensieve speurtocht achter de rug hebben om achter ons secretariaatadres te komen. Bij de ANWB kunnen ze daarvan meepraten.

Was er bij de oprichting van de ANWB, zo rond de eeuwwisseling hooguit sprake van belemmeringen voor de fiets als gevolg van onverharde wegen en weggetjes (stof en modder), de ENWB is een jaar geleden van start gegaan met een duidelijke klacht. Er moet meer ruimte komen in de stedelijke centra, zodat er meer en veiliger gefietst kan worden. Daar ging het de oprichters van de ENWB in de eerste plaats om. Is deze doelstelling bij de mensen overgekomen? Aan de spreiding van het ledenbestand moet dit af te lezen zijn.

Leden in de steden

Ruim tweederde, dus meer dan 4000 ENWB-leden wonen in de stedelijke centra. Amsterdam telt zo'n kleine duizend leden, Utrecht is royale tweede met ruim 400, kort daarop volgt Den Haag plus voorsteden met 360, dan is er een tijdje niks en pal onder de 200 zit als vierde Groningen. Deze laatste is een gevaarlijke outsider in het beeld dat desondanks doordringt: ENWB-ers zitten vooral in de randstad. Want na Groningen volgt Rotterdam (180), dan komen Delft en Leiden (beide rond de 150) en op hetzelfde niveau zit het tweede stedelijke centrum buiten de randstad, namelijk Eindhoven. Opeenhopen van leden tussen 50 en 100 man zitten verder in (aflopend) Amersfoort, Nijmegen, Haarlem, Arnhem, Tilburg, Enschede, Dordrecht, Ede, Wageningen, Castricum, Zaanstad en het bosrijke, rijk met wegen doorsneden achterland van Utrecht: de tuindorpen, Zeist, Bilthoven, De Bilt, Den Dolder bij elkaar. Daar hoeft verder niet zoveel aan toegevoegd te worden. De ENWB-doelstelling is bij een hoop stadsbewoners overgekomen, die dan ook prompt lid zijn geworden.

Buiten de randstad en enkele grotere stedelijke centra in de rest van het land, zitten de overige ENWB-ers tamelijk gelijkmatig verspreid. Stel voor dat je op

een zonnige dag vanuit Amsterdam noordwaarts gaat langs de E-10. Al na een uur of anderhalf nader je dan West-Friesland waar her en der een medelid woont, samen 17 mannen en vrouwen.

Via de Afsluitdijk

Met de blik nog steeds noordwaarts gericht ligt dan links van je Alkmaar en omstreken. In dat stuk van Noord-Holland, inclusief Den Helder en Texel weet je je op je tocht moreel gesteund door nog eens minstens 65 leden, waaronder de burgemeester van Den Burg. Op de Afsluitdijk woont geen ENWB-lid. Na een eenzame rit kom je dan in het spaarzaam met leden bezaaide noorden van Nederland. De Friese hoofdstad telt zeven leden, waaronder het Geheim Genootschap „De Tweewieler”, maar het onvermoeide ledental van dit genootschap zal het Friese totaal zeker niet boven de honderd leden uittillen. De stad Groningen is bijzonder en hierboven al genoemd. Dit „pronkje-wail” wordt inderdaad omkranst door een dunne rand leden. Schaarser nog wordt het aantal ENWB-ers in het Drentse, Noord-Overijsselse en in de polders. Lelystad, Kampen, Zwolle, Zutphen en Deventer zitten tussen de 15 en 25 leden, Apeldoorn steekt daar net weer bovenuit. En dit beeld zet zich verder naar het zuiden voort. Achterhoek, Twente, Veluwe, het land tussen de rivieren en Noord-Brabant, overal zitten hier en daar wel leden. Soms wonen ze vlak bij elkaar en zijn het zeker vrienden, soms ook weten ze van elkaars wederzijdse hobby of gemeenschappelijke problemen niets af, ook al wonen ze in elkaars omgeving, bijvoorbeeld in het volgende dorp.

Ik schrijf „hobby”, omdat ik uit de kaartenbakken van de ledenadministratie van de ENWB de indruk heb gekregen dat de meeste leden buiten de grote steden en/of de randstad graag fietsen in de vaak prachtige omgeving van hun

woonplaats en niet zoveel problemen van het overige verkeer ondervinden. Maar laat ik dit beeld als stadsbewoner wel meteen weer relativiseren: in het afgelopen jaar vielen er in het hele land weer zo'n vierhonderd en zestig fietsers dood als gevolg van hun deelname aan het verkeer. En dat doet zich niet alleen maar in de stedelijke spitsuren voor, maar net zo kwaad op provinciale buitenwegen (B-wegen) waar kinderen van en naar school fietsen. U kent die prachtige wegen wel, links en rechts bomen, geen fietspad, maar het valt niet op, totdat u plotseling een tegenligger hebt en een troepje fietsende schoolkinderen nadert. En u gaat net zo lekker! Dan moet de automobilist snel beslissen. Ik wou maar zeggen: buiten de randstad is het ook niet allemaal koek en ei. Bovendien wou ik zeggen dat fietser automobilist kan zijn en omgekeerd.

Inkomens en beroepen

Goed. Wat verdienen onze leden in het dagelijks leven? Zijn ze een arme, rijke of middelmatige club? U weet zich nog wel te herinneren dat u bij de vraag of u lid wilde worden meteen ook geconfronteerd werd met twee andere (akelige) vragen: ik welke inkomenscategorie valt u en wilt u actief zijn? Twee gewetensvragen dus. Welnu, ik heb die vragen serieus genomen en ben door de kaartenbak heengelopen met beide vragen in mijn hoofd. Laat ik beginnen met verslag te doen van wat ik omtrent de inkomens en beroepen van onze leden heb ontdekt (steeds voorzover zij bereid waren om daaromtrent het een en ander te onthullen natuurlijk – want dat staat eenieder vrij). Het laatste deel van dit verslag is dan gewijd aan wie, op welk terrein actief zou kunnen en willen zijn. Hierboven heb ik al het onderscheid gemaakt tussen randstedelingen en de rest. Niet alleen getalsmatig is dat terecht, maar ook wat de contributie betreft. Proportioneel is het aantal leden dat meer dan de minimale tien gulden per jaar betaalt (daarvoor krijgt men in elk geval dit blad in de bus, dus geen zorg), proportioneel is dat aantal leden buiten de randstad hoger. We noteerden zelfs bijdrages van vijftig tot honderd gulden, maar het was niet steeds duidelijk of dat contributies of donaties waren. Hoe dan ook, men was enthousiast en kon dit enthousiasme blijkbaar omzetten in een stevige bijdrage. In verreweg de meeste dorpen en streken bleken de bijdrages voor meer dan de helft boven de tien gulden te liggen. Aannemend dat de meeste leden eerlijk, dat wil zeggen afgemeten aan hun inkomen een bijdrage leverden, komt deze tellerij erop neer dat het percentage „gegoeden”, „draagkrachtigen”, in elk geval mensen die meer dan 14.000 gulden (en heel vaak binnen deze groep meer dan 30.000 gulden)



verdienen buiten de grote steden hoger ligt dan in dezelfde. Er is wat de universiteitssteden betreft een duidelijke overwaardering door studenten op te merken. Groningen, Utrecht, Leiden, Amsterdam, Nijmegen, Tilburg, Rotterdam, Wageningen en de TH-steden Delft, Eindhoven en Enschede, al deze afdelingen kunnen zich beroepen op, of gaan mank aan een eenzijdige samenstelling – het een of het ander, dat moet men ter plaatse zelf maar uitmaken.

Studenten halen zelden het minimuminkomen en wonen vaak met studentes samen. Dit beeld doet zich vooral in de grotere universiteitssteden voor. Ik lees dat af aan de contributies, de opgave van dagelijkse bezigheden, het soort van huisgenoten, het feit dat veel vrouwtjes-studenten zichzelf en hun vriend opgaven, als ook aan het activisme dat men zichzelf toeschrijft. Maar er zijn ook heel wat afgestudeerde academici, leraren biologie en aardrijkskunde, onderwijzers, vormingswerkers, ver-

pleegkundigen, timmerlui, scholieren, huisvrouwen, hele gezinnen, AOW-ers en werklozen lid. Den Haag scoort hoog wat de rijksambtenaren betreft, en vooral in de regio vinden we artsen en dierenartsen. Andere academici zijn biologen, sterrenkundigen (inderdaad uit Oegstgeest), planologen (jazeker, ook een heuse prof), verkeersdeskundigen, stedenbouwkundigen, architecten, en onder meer civiel ingenieurs. Een eco-noom als bijvoorbeeld Van den Doel, parlementariërs als Drees en wat provinciale gedeputeerden, garagehouders en actieve raadsleden van splinterpartijen completeren het beeld van een breed wortelende club.

Er zijn trouwens merkwaardig veel elektrotechnici lid van de ENWB. Kunnen zij niet een werkgroep vormen die zich over een waterdicht verlichtingssysteem voor de Hollandse fiets buigt? Daar valt zelfs nog wel een aardige duit mee te verdienen. Want ook de Gazelle-rijwielabrieksdirectie leest dit blad als ENWB-lid.

Voor adressen in de eigen omgeving raadplege men het secretariaat, postbus 2000, Amersfoort. Daar staat de kaartenbak. Dat brengt mij op het laatste onderwerp: hoe actief kan de ENWB zijn en hoe actief is onze club?

Wat te doen?

Op ons secretariaat zit tot op heden één vaste man, die een dagtaak heeft aan bijhouden van het ledenbestand, verzenden van posters en ander ENWB-actiemateriaal, aannemen van telefoontjes. Er schiet geen tijd over om bijvoorbeeld mensen die bij elkaar in de buurt wonen, maar elkaar nog niet gevonden hebben, in contact te brengen. De gegevens zijn er wel, maar er wordt te weinig mee gedaan. Wat te denken van alle deskundigheid die onze leden over de verkeersproblematiek bezitten? Daar zijn bijvoorbeeld drie studenten aan de verkeersacademie bij, stedenbouwkundigen en planologen zowel studierend als afgestudeerd die van elkaar niet weten dat ze ENWB-er zijn. Deze mensen moeten per afdeling samengebracht worden. Maar ook landelijk gezien is er behoefte aan deskundige werkgroepen die zich met ruimtelijke ordening en de politiek daaromheen of met diverse verkeerscirculatieplannen kunnen bezighouden. En waarom zijn de banden met wetenschappelijke instituten op ons terrein nog niet nauwer aangehaald of gelegd? Daar moet een reuze voorraad kennis liggen waar allerlei ENWB-afdelingen voor concrete acties argumenten en strategieën aan kunnen ontleen. Alleen al op grond van een losse greep uit de kaartenbak van onze ledenadministratie rollen de taken voor de nabije toekomst eruit.

Landelijk gezien moet: de oprichting van regionale of lokale afdelingen bevorderd worden; tot instelling van specialistische steuncommissies worden overgegaan, waarvoor met naam en toenaam bekende leden aangeschreven moeten worden; het bestuurlijke apparaat versterkt worden. Het landelijk centrum moet een prikkelende werking op de afdelingen uitoefenen. Er is, vooral in de universiteitssteden, heel wat sluimerend activisme onder onze leden. Maar er willen ook genoeg leraressen, lachers, milieu-freaks of – gewoon – fietsers actief zijn voor meer fietsruimte. Meer dan eens bleek alleen de vraag: maar hoe? Een gesmeerd draaiend bestuur en secretariaat, gesteund door groepjes specialisten, kan op zijn minst de plaatselijke afdelingen gericht van informatie voorzien. Te denken valt aan streekplannen en hun gevolgen, het stedelijk groeikernenbeleid van Den Haag en als ik doordenk wordt deze rij nog langer. Laten we eerst een begin maken. Een jaarlijkse fietsmanifestatie is leuk, maar franje.

Dirk Dragstra





"15.000 leden haalbaar"

Het ENWB-bestuur doet een boekje open:

"De fiets hoort juist in de stad!"

De ENWB bestaat ruim een jaar. En al die tijd hadden we een bestuur, al was dat dan niet door afgevaardigden van de leden gekozen. Volgens de reglementen moet er voor 1-1-77 een nieuw bestuur gekozen worden. Dank aan de mannen van het eerste uur dus. Maar waarvoor eigenlijk? Wat zijn die zelfbenoemde bestuurders voor lui? Wat hebben ze gedaan voor de club nadat die eenmaal op poten was gezet? En wat zien zij als dringende taken voor een toekomstig bestuur? Deze en dergelijke vragen stelden twee redacteurs via de telefoon aan zes-achtste deel van het eerste ENWB-bestuur, in de week voorafgaande aan de ledenraadsvergadering van 4 september jl. Deze zes bestuurders bezaten ten tijde van het interview samen tien fietsen, een vouwfiets, een damesfiets met nieuwe banden, drie krakkemikkige roestgefallen en vijf snellere, voor het gave ontspanningswerk waarvan één op tubes en zonder spatborden. De overige bestuursleden zouden dit totaal wel doen oplopen, maar we laten noodgedwongen hun fietsen en meningen erbuiten. Onderstaand verslag van een telefonische ronde geeft dus geen volledig beeld van wat „het” oude ENWB-bestuur denkt over kwesties als: de resultaten van de ENWB tot nu toe, openbaar vervoer, de auto binnen en buiten de stad, wenselijke organisatievorm voor de eigen club, de achterban en vrije fietspaden. Waar de meeste standpunten van bestuursleden samenvallen worden ze wel als groeps mening weergegeven. Duidelijk afwijkende stellingname op bijzondere onderdelen door individuele bestuursleden vermelden we apart. We hopen op een aangename kennismaking. En geen dank.

Jan Wittenberg en Eisse Kalk, twee medewerkers van de Werkgroep 2000, (een groep die al heel wat jaartjes in Amersfoort zit te studeren) staan aan de wieg van de ENWB, aanvankelijk door het trotse paar ENWB-vereniging genoemd. Zij timmerden met het idee aan de weg en zochten daarvoor o.a. contact – of hadden dat al – met plaatselijke actiegroepen als D'Ooievaar, Aktie Strohalm, Stop de Kindermoord, Verkeerd Verkeer en later ook landelijke clubs als de Vereniging Milieudefensie. In april 1975 kwam het tot een eerste landelijke vergadering, waar besloten werd tot oprichting van ENWB-landelijk, vanuit plaatselijke afdelingen. Jan Wittenberg werd voorzitter van het eerste bestuur, omdat niemand anders wilde en Eisse Kalk secretaris. Het secretariaatsadres werd voorlopig dat van de Werkgroep 2000. Voorzitter Jan, student stedenbouw en begeleider van inspraakprocedures rond de Verstedelijkingsnota van de zittende regering, heeft het als zijn eerste taak gezien om leiding te geven aan het secretariaat. Nadat er in de tijd tot aan de oprichting van de club „zeer snel veel werk is verricht”, leek de werklust wat weg te vallen. „Toen de club eenmaal gesetteld was, hebben we ons min of meer teruggetrokken op onze bastions”. Met bastions bedoelt de huidige voorzitter ofwel plaatselijke afdelingen, ofwel sympathiserende clubs met een vertegenwoordiger in het ENWB-bestuur. Voorbeelden van de

eerste groep bestuursleden zijn Jan zelf (actief in de afdeling Amersfoort), Bert Kerkhof uit Utrecht en Christiaan Lapoutré, die de Haagse afdeling „beheert”. Vertegenwoordigd zijn verder Stop de Kindermoord uit Amsterdam in de persoon van Paul Tilanus, de Vereniging Milieudefensie door Peter Kramer (tevens ENWB-penningmeester in ruste: „niet veel werk aan gehad”). Vermelding verdienen verder Dik Arendshorst als publiciteitsman, die zich toen hij van de oprichting hoorde persoonlijk aanmeldde als ook de faciliteiten van zijn toenmalige werkkruis (ELVAS) beschikbaar kon stellen en ten slotte Ello Paul, die het bestuur voortijdig heeft verlaten.

Voor wie?

Elders in dit blad staat een artikel over de samenstelling van het ENWB-ledenbestand. Daaruit komen we tevoorschijn als een tamelijk elitair gezelschap. We vroegen de bestuursleden voor wie ze willen werken. Bert Kerkhof: „Speciaal voor de werkende mensen. Ja, daar horen studenten ook wel bij. Het is best te begrijpen dat mensen die het beter kunnen doen, of meer tijd hebben lid zijn geworden. Er zijn zoveel problemen in het dagelijks leven, zoals woonomstandigheden en op het werk die vooral de mensen treffen die al met de rug tegen de muur staan. De verkeersproblematiek is voor die mensen maar een onbelangrijk onderdeel van

de moeilijkheden. Het is een luxe om op verkeersgebied belangen te gaan behartigen. Maar ik heb er (Bert studeert sociologie) geen moeite mee om actie te voeren op dit gebied, want uiteindelijk zijn de meeste mensen en de minst draagkrachtigen in de steden bij elke kleine verbetering gebaat.” Het bestuur legt nadruk op veiliger en meer fietsen van en naar school, werk en winkel, met name voor de minst draagkrachtigen en zwakkeren. Jan Wittenberg: „Nou ja, iedereen die op een fiets gaat zitten is de zwakkere partij. We vinden dan ook ENWB-ers in alle maatschappelijke lagen en groepen. Dat heeft in beginsel niets met status te maken.”

Balans na een jaar

Goed. Het bestuur wil woon-werk-verkeer aantrekkelijker maken voor de fiets. Op welke resultaten kan het bestuur na het eerste jaar bogen? Dik Arendshorst: „Er zijn wel resultaten, maar ik vind het geheel toch teleurstellend. Het bestuur heeft er niet voor gezorgd dat we een duidelijk image naar buiten hebben gekregen. We worden in de pers niet automatisch als partij geciteerd als het over fietsproblemen gaat. Verder is er te weinig aan ledenwerving gedaan. We hebben zesduizend leden, waar we er al 15.000 hadden kunnen hebben”. De voorzitter onderschrijft deze mening. „Met meer leden krijgen we de mogelijkheid om het landelijk secretariaat uit te bouwen en kunnen we plaatselijke afdelingen financieel steunen. Maar we hebben te weinig tijd gehad. Het is allemaal vrijwilligerswerk. Daardoor is ook het contact met de afdelingen nog niet goed genoeg. Maar ik hoop dat in het volgende bestuur meer vertegenwoordigers van afdelingen zitten. Eerlijk gezegd voel ik me als bestuurder wel wat geïsoleerd van de achterban”. Bij de beginmoeilijkheden hoorde ook zeker de opvattingen die er in het bestuur leven over de eigen taak. Bert Kerkhof: „We hebben als bestuur in het begin brieven aan kamerleden geschreven en persberichten gemaakt over fietsroutes in de stad. Daar zijn we tenslotte voor. We hebben geholpen met het opzetten van de afdelingen door praatjes in het land te houden. We zijn een kaderblad gaan maken, de Ketting, als aandrijfkraft. Maar het bestuur heeft gefaald in haar houding



tegenover de ledenraad. Beslissingen van de ledenraad werden niet uitgevoerd en de ledenraad heeft het bestuur niet achter de broek gezeten. Het bleef na de beginfase teveel bij mooie woorden". Alle bestuursleden erkennen de problemen als gevolg van de onderbezetting van het secretariaat en de personeelwisseling halverwege het jaar. Het huidige secretariaat kan niet veel meer doen dan veranderingen in de kaartenbak bijhouden en pakjes versturen.

Organisatie

Veel „mooie woorden" zijn in bestuursvergaderingen besteed aan de organisatievorm voor de bond. De discussies van het afgelopen half jaar betroffen de verhouding tussen plaatselijke afdelingen en landelijk apparaat. Christiaan Lapoutré, typisch een plaatselijke man: „Als je ergens over begon werd de structuur er bijgehaald. Ik vond het niet leuk. Ik wil gewoon hard werken in de afdeling. Daar doet iedereen mee aan

een actie. Maar ik wil als plaatselijke man best in het bestuur zitten." Voor Christiaan is het allang geen probleem meer. „Het is al zoveel mogelijk gedecentraliseerd. De ledenadministratie en de krant moeten centraal blijven en daarmee ben ik tevreden". Peter Kramer van Milieudefensie over de opzet: „Het is af. Er is lang en breed over gesproken. Het werk moet in de afdelingen gebeuren en de ENWB-landelijk moet een duidelijk gezicht laten zien en service verlenen. We zijn in de beschouwende sfeer blijven steken. Maar het eerste jaar ben je sowieso meer naar binnen gericht. Ik vind dat we er aardig goed doorheen gerold zijn". Jan Wittenberg over het secretariaat: „Door gebrek aan mankracht is van service niet veel terecht gekomen. De informatie die landelijk ligt opgeslagen is nog niet teruggespeeld naar de afdelingen. Maar ook de commissies die het bestuur in het leven heeft geroepen hebben niet gefunctioneerd". Bert Kerkhof: „Dat komt omdat ze landelijk zijn opgezet. Speciale com-

missies waarin deskundigen naast 'gewone' leden kunnen zitten, moeten toch plaatselijk wortelen. Anders kom je elkaar gewoon niet vaak genoeg tegen en verwatert het".

Voorwaarts

Aan opbouw en begeleiding van plaatselijke afdelingen moet een nieuw bestuur volgens het zittende voorrang geven. Maar dat is niet de enige taak die men ziet. Hierna volgt een opsomming van de ideeën die bij verschillende bestuursleden leven. Er moet flink aan ledenwerving en publiciteit gedaan worden. Het landelijk apparaat moet versterking krijgen. De communicatie tussen afdelingen, ledenraad en landelijk bestuur moet goed zijn. Het bestuur moet een team zijn. De landelijke politiek op het gebied van verkeer en vervoer moet de bijzondere belangstelling van het landelijk bestuur hebben. Te denken valt aan bezuiniging op het openbaar vervoer – zoals aangekondigd gaat de regering door tot minstens 1980. Hiervoor dient samengewerkt te worden met andere potentiële slachtoffers van dit beleid, zoals personeel van de NS en buslijnen en hun organisaties. Ter geruststelling: die contacten zijn al eerder gelegd. Een ander punt is bestudering van de gevolgen voor het woonwerk-verkeer zoals die uit de verstedelijkingsnota van de regering blijken. Hierin staat een pleidooi voor kleinere afstanden tussen woon- en arbeidsplaats. Maar intussen presteert de regering werknemers sinds kort om „passende arbeid" te accepteren, ook als die meer dan 50 kilometer van huis geleverd moet worden. Hoe nu, meer of minder pendelen? Ook de verkeerswetgeving is aan kritisch doorlezen toe. Deze of dergelijke klussen kunnen natuurlijk ook door studie-actiegroepen uit afdelingen geadopteerd worden. Hun ervaringen dienen dan weer doorgespeeld te worden naar alle afdelingen. Waarom, zo vragen de huidige bestuursleden zich af, waarom mogen fietsers niet rechtsaf door rood licht? En waarom moeten wij ons aanpassen aan het eenrichtingsverkeer dat typisch voor de auto is ingesteld? Met name in de stad moeten de planmakers er maar eens van leren uit te gaan dat de fiets daar het vervoermiddel bij uitstek is. De auto moet zoveel mogelijk uit woonstraten en binnensteden teruggedrongen worden, zonder dat daarvoor voetgangersparadijzen in de plaats komen waar de fiets net zo goed uit gewoerd wordt. Ook het dreigende gevaar van wooneilanden omspoeld door autowegen dient bestreden te worden. En het meest effectieve middel om leefbare steden te krijgen is, daarover zijn alle bestuursleden het eens, de fiets aantrekkelijk maken als alternatief voor het meeste, meest alledaagse woon-werk-verkeer.

Dirk Dragstra Paulien Osse

Naar de blanke top der duinen

170 kilometer fietsen langs onze kust

Tijdens een incidenteel tochtje over het fietspad door de Wassenaaarse duinen kregen we de smaak eerst goed te pakken. Toen we er dan ook achterkwamen dat er vanaf Hoek van Holland tot aan Den Helder één 170 kilometer lang, vrijwel ononderbroken, fietspad loopt, vlak langs de kust, dwars door de Zuid- en Noord-Hollandse duinen, was de beslissing snel genomen.

Die unieke tocht wilden we wel eens maken. De hittegolf deed ons even aarzelen. Maar koeler weer zou, gezien de berichten uit De Bilt, voorlopig nog wel even op zich laten wachten. We besloten dan ook 's morgens zo vroeg mogelijk te beginnen. Eerst met de trein, de fiets in het bagagecompartiment, naar startpunt Hoek van Holland. De fietstocht zou leiden via Ter Heijde, Kijkduin, Scheveningen, Wassenaaarse Slag, Katwijk aan Zee, Noordwijk aan Zee, Zandvoort, Wijk aan Zee, Egmond, Bergen, Schoorl, Camperduin, Petten, Callantsoog tot Den Helder. Vrijliggende fietspaden, waar de fietser niet bedreigd of gehinderd wordt door auto's en bromfietsen, zijn er, ons inziens, nog lang niet genoeg in ons land. Maar voor wie de moeite neemt zijn er al wel een aantal prachtige gelegenheden. Dat ontdekten we nu ook weer op deze tocht door het gevarieerde duinlandschap van de Hollandse kust, waar we twee dagen lang in alle rust doorheen fietsten.

Klaprozen

Het is nog lekker koel als we om kwart voor acht bij het station van Hoek van Holland wegfietsen. Tussen de kassen met tomaten, sla en druiven en veldjes met klaprozen door bereiken we via de buitenwijken van Monster, Ter Heijde. De wegbewijzing voor de fietsers is matig tot slecht, zodat we enige moeite hebben het fietspad te vinden.

Maar daarna wijst het fietspad door de duinen naar Kijkduin zich vanzelf. En vandaar tot Scheveningen hoeven we slechts de bordjes van de ANWB-Westduinroute te volgen. Het fraaie pad slingert langs hoogopgegroeide duinrozen. Zo'n twintig kilometer hebben we afgelegd als we Scheveningen bereiken. Langs de Norfolk-Line en de haven naar de boulevard. Bij de Zwolsestraat slaan we via de Harstenhoekweg de duinen weer in. Bij de Watertoren begint het fietspad door de Boswachterij Wassenaar. Het is een schitterend duinterrein, in totaal zo'n 1.330 hectare, dat zich uitstrekt van Scheveningen tot

Katwijk.

We moeten een paar keer flink op de trappers gaan staan om de heuvels op te komen. Langs het fietspad liggen talloze duinmeertjes, met opvallend frissgroene begroeiing.

De temperatuur begint nu snel op te lopen naar de dertig graden. Maar de zeewind strijkt koel over het transpiratievocht, zodat we van de warmte weinig last hebben.

Het is tien uur als we bij het bedaard gelegen Hotel Duinoord bij de Wassenaaarse Slag de koffie gebruiken. Zelfs hier, net als elders langs onze duinroute, domineert de rust. De ANWB-paddestoel op de kruising geeft aan dat we vanaf Scheveningen 8,5 kilometer hebben gereden. Naar Katwijk aan Zee zelfs 11 kilometer.



Vooruit dan maar weer. In het zadel. De paar fikse heuvels nemen we zonder moeite. De frisse wind belooft ons bij de afdalingen.

Toeristendrukke

Katwijk aan Zee. De eerste toeristendrukke, op de boulevard. Naar Noordwijk is het nu nog 6,4 kilometer. Om elf uur fietsen we de rustige Koningin Astrid Boulevard van Noordwijk op en we rijden pal aan op Hotel Huis ter Duin. De renovatie van het befaamde hotel is in volle gang en ernaast verschijnt een enorme nieuwbouw. Maar op de drukke Koningin Wilhelmina Boulevard is het bijna een en al kaalslag, die we aantreffen. Achter de schuttingen langs de boulevard moet een enorm appartementenhotel verschijnen, maar de projectontwikkelaar, die hier zijn kans schoon zag, stootte plotseling op geïrriteerdheid bij de gemeenteraad.

Aan het einde van de boulevard vinden we al snel het fietspad, door de Boswachterij Noordwijk, richting Zandvoort. Nog 7,5 kilometer is het naar Langevelderslag en nog 16 naar Zandvoort, zo lezen we op de paddestoel. De Boswachterij Noordwijk, met een oppervlakte van 655 hectare, is net als die van Wassenaar, eigendom van Staatsbosbeheer, dat de begroeiing in zijn strijd bijstaat tegen de zilte zeewinden en het scherpe zand.

Melancholiek klinkt het gefluit van de wulp de bruinig gevlekte vogel met zijn lange, naar beneden gebogen snavel. Het volksgeloof wil dat het gefluit van de wulp regen aankondigt. De vogel wordt niet voor niets de regenfluit genoemd. We hechten er maar niet teveel waarde

aan. De hemel is nog steeds staalblauw en zal dat nog dagenlang blijven. Het is één uur als we de fiets tegen een boom zetten langs het schelpenpad. Het

dennebos geurt krachtig. We zakken in de schaduw neer langs de berm en breken het lunchpakket aan. Niets smaakt beter dan karnemelk na de inspanning met deze hitte. Al eerder hadden we bij zulk soort gelegenheden ondervonden dat, hoe langer je het drinken uitstelt, des te langer ook de dorst uitblijft. Voort maar weer. Bij de op het strand doodlopende autoweg bij Langevelderslag, zo halverwege Noordwijk en Zandvoort, is een klein winkelcentrum en een enorm parkeerterrein. We zochten de rust en spoeden ons dus snel verder. Het duinpad op, richting Zandvoort. Al snel passeren we het provinciebord. Links vlak achter de duinen van het Hoogheemraadschap Rijnland de zee en rechts de prachtige, brede duinen van de Amsterdamse Waterleiding, die zich tot Vogelenzang uitstrekken.

Als we in de verte Zandvoort zien liggen kondigen grote blauwe borden in vier talen aan dat hier de toegang is tot het naaktstrand. Her en der liggen fietsen en bromfietsen in de duinpannen. De boulevard Poulus Loot is afgeladen met auto's. Ze staan zelfs nog steeds in de file. De hele boulevard langs tot het Bloemendaalse strand is nog een flink eind.

Meubilair

Opvallend is het verschil in strandmeubilair van de badplaatsen langs de kust. Op het strand van Katwijk honderden piepkleine, vierkante houten huisjes, die vanuit een enkel eenvoudig strandpaviljoen te huur worden aangeboden aan de badgasten. Ook in Noordwijk zijn de strandpaviljoens tamelijk eenvoudig, evenals in Scheveningen. Althans vergeleken met Zandvoort. Daar zijn uitgebreide terrassen, met naar keuze zelfs comfortabele zonnebedden. Op het strand vele duizenden ligstoelen met windschermen. Tussen Zandvoort en Bloemendaal staan op het strand kilometerslang aaneengerijde zomerhuisjes. Het officiële naaktstrand van Zandvoort ligt weliswaar een flink eind lopen in zuidelijke richting langs het strand. Maar steeds groter wordt het aantal vrouwen, dat ook op het strand van Zandvoort het bovenste deel van de bikini thuislaat, zo bespreuren we van bovenaf de boulevard.

Aan het einde van de boulevard bij Bloemendaal slaan we het fietspad door de Kennemerduinen in. In de verte zien we de contouren van Hoogovens, waaruit de schoorstenen dag en nacht vreemdkleurige rook de lucht in wordt geblazen. De hitte stijgt naar het hoogtepunt van de dag. Schaduw treffen we langs onze route door de duinen vrijwel nergens. Onze kuitzen zullen die avond roodgloeiend verbrand zijn. Door het Nationale Park, de Kennemerduinen is het 7,5 kilometer naar Santpoort. We

besluiten dat dit, zo vlak vóór het Noordzeekanaal, een mooi punt is om de tocht voor die dag af te breken. Als we bij het stationnetje van Bloemendaal aankomen, om de trein terug naar Den Haag te nemen, is het twee uur. We hebben ruim 75 kilometer in de benen na een tocht, inclusief wat korte pauzes van zo'n zes en een half uur. Het enige wat tegengevallen was, was de wind, die pal noord stond en waar we dus voortdurend tegenin reden.

We rijden de volgende morgen om kwart over zeven van het stationnetje Bloemendaal weg. Langs de ruïne van Brederode, richting IJmuiden, waar we met de grote gemeentepont het Noordzeekanaal oversteken. Langs de Hoogovens, door Beverwijk, naar Wijk aan Zee. Alles bij elkaar toch mooi een uur fietsen, voordat we aan de rand van Wijk aan Zee het fietspad van het Noordhollands Duinreservaat oprijden.

Van hier tot aan de Hondsbosse Zeewering bij Camperduin strekt zich een werkelijk fantastisch mooi duingebied uit, doorsneden met tientallen kilometers fiets- en wandelpaden.

Konijnen, in alle maten, met hun witte korte staartje, springen bij tientallen voor onze wielen weg. Ook fazanten zien we in ruime getallen. De vrouwtjes, hun bruingele veren met zwarte vlekjes en de korte staart. De mannetjes, glanzend, donkergroene kop, hun felrode vlek om de ogen, de witte hals en de lange puntige staart. Een uiterst afwisselend landschap, donkere dennebossen, weidse gezichten over de duinen, bloeiende struiken. Zo'n 5.000 hectare groot is dit natuurgebied.

Wittere stranden

De 18 kilometer van Wijk aan Zee naar de Egmondse rieden we, in kalm tempo – de wind is nog steeds pal noord, dus tegen – in een uurtje. Bij Egmond aan Zee worden we even gedwongen de autoweg te volgen, maar na luttele kilometers slaan we het 4,3 kilometer lange fietspad door de duinen naar Bergen aan Zee in. Alle stranden hier langs de Noordhollandse kust boven het Noordzeekanaal zijn opvallend witter en schoner, dan die ten zuiden van IJmuiden. Daarenboven komen hier veel minder badgasten. Tegen halftien rijden we Bergen aan Zee uit, langs de kindervervesting van de geloofsgroep Unified Family, die hoog tegen de duinen ligt, een groot oud gebouw aan de rand van het bos, waarop staat „Koloniegebouw voor Jong Nederland”.

Na vijf kilometer verlaten we het Noordhollands Duinreservaat vlak bij Bergen, maar het fietspad gaat vrijwel direct over in de Boswachterij Schoorl. De 8,3 kilometer via Schoorl aan Zee en Hargen aan Zee (ooit van gehoord?) naar Camperduin zijn de mooiste van onze hele tocht. De banden knisperen op



de goed berijdbare schelpenpaden. Scherp wit zijn ze voor de ogen. Om precies te zijn, 1757 hectare bedraagt de oppervlakte van Boswachterij Schoorl, waarvan ongeveer de helft bedekt is met bos.

Mooiste badplaatsen

Schoorl aan Zee en Hargen aan Zee vinden we zonder meer de mooiste badplaatsen langs de hele Noordzeekust. Een breed, schitterend wit strand, waarop zich hooguit die morgen een tiental mensen bevond. De badplaatsen bestaan uit een enkel strandpaviljoen op houten palen. Geen boulevard, geen auto's, geen drukte, geen horeca. Bij Schoorl aan Zee, dat alleen per fiets bereikbaar is, alleen een overdekte fietsenstalling. Hargen aan Zee heeft weliswaar een groot parkeerterrein, maar het is gelukkig leeg. Totale rust...

Dan opeens strekt zich plotseling een vlak, groen landschap voor ons uit. Met platte weiden, zwart-witte koeien, schapen, hier en daar een boerderijtje. De duinen zijn totaal verdwenen. En als een kaarsrechte lijn langs de kust de hoge dijk van de Hondsbosse Zeewering. Camperduin.

Frisse zeewind

De 4,6 kilometer naar Petten is een flink eind, zo tegen de wind in. En dan nog eens 3 kilometer langs de dijk naar St. Maartensdijk. Het is dan twaalf uur. In het binnenland moet de hitte ondraaglijk zijn, maar hier waait een frisse zeewind. Aangenaam is het zo.

Vlak voor het aardige, wat drukker Callantsoog op de nog resterende 20 kilometer naar Den Helder, passeren we het natuurgebied Zwanenwater, waar zich grote reiger- en lepelaarkoloniën bevinden. Vanaf Petten tot Den Helder rijden we langs de grote weg, rustig weliswaar, maar een vrij fietspad valt nog altijd te prefereren. Om kwart over één passeren we het bordje Den Helder. Een half uurtje later zitten we in de trein terug. Bijna honderd kilometer hebben we die dag gereden, zeven uur bij elkaar, en ondanks de tegenwind, voelen we nauwelijks vermoeidheid; zo werden we tijdens deze fietstocht in beslag genomen door de natuur. Nederland is het mooist vanaf de fiets. Honderd keer mooier dan vanuit de auto.

Jan Kees Kokke

Trends in een trend

De opoefiets is uit en de slagersfiets is in

Toen ik vijf jaar geleden als eenzame fietser de uitspanning De Voetangel tussen Ouderkerk aan de Amstel en Abcoude wel eens aandeed, voelde ik me vaak een vreemde vogel tussen de vierwielige zondagsrijders, die me vanachter het veiligheidsglas van hun ééngesins-autootjes aanstaarden. Enkele weken geleden op een zondag, net terug van een vakantie in een land, waar niet gefietst kon worden, kwam ik met vriendin B. weer bij De Voetangel. De uitspanning was afgeladen vol. We moesten wachten voor een zitplaats. Toch stonden er slechts drie auto's geparkeerd. En tegen het hekwerk rond het terras stonden stapels fietsen. Er is maar één conclusie mogelijk: Fietsen is in.

Fietsen is een trend dus. Een blik over onze terrasgenoten leerde ons, dat we niet alleen te maken hadden met koppels intellectuelen op de trimtoer, maar ook met de „kleine man”, die vandaag maar zijn Opeltje thuis gelaten had. Kortom, de trend „fietsen” heeft alle lagen der bevolking bereikt. Uitgezonderd één laag, namelijk die der jeugdige niet-werkloze, doorgaans gehuld in smetteloos strakke scherpgesneden broeken met daarboven een wijdoopenstaand fantasie-overhemd, dure sigaretten met aansteker in de ene hand en het sleutelbosje in de andere. Die groep, die ook voor de verzekeringsmaatschappijen en de grootste risico-factor vormen. Het kenmerkende van een trend is, dat het ophoudt een trend te zijn zo gauw iedereen het doet. Degenen, die begonnen zijn (de „trendsetters”) hebben dan inmiddels al iets nieuws bedacht om op te vallen en om niet tot het klootjesvolk te hoeven behoren. (Over andere kenmerken en oorzaken voor trendvorming komen we aan het eind van dit artikel nog terug.) Zo zien we nu, dat daardoor binnen de trend „fietsen” verschillende andere trends opkomen, die elkaar als golven achternazitten en elkaar ten dele overstroomden. „Sub-trends” om het maar eens mooi te zeggen. Deze sub-trends wil ik hieronder even met u doornemen, zodat u weet welke trends aan het „uit” raken zijn en welke het juist helemaal gaan maken. Het zou namelijk erg vervelend zijn, als u voor uw omgeving door de mand valt als iemand, die achterloopt. Ik wil daarom beginnen met een opsomming van die sub-trends, die absoluut uit zijn.

Allemaal uit

Vouwfietsen zijn uit. Hetzelfde geldt voor alle andere types met kleine wielen, zoals b.v. choppers en snorfietsen. Trouwens, vouwfietsen was een trend, die het nooit helemaal gemaakt heeft. Wie nu nog op een vouwfiets rijdt, is of

een Amerikaanse toerist of een automobilist. Daar wilt u toch niet voor aangezien worden?

Overgeverfde fietsen zijn uit, met name de kleuren wit en paars. Vandaar dat ook niemand mijn paarse stadsfiets, die ik met een halfdoorgezaagd kabelslot (het nummer kwijtgeraakt na een verschrikkelijke dronkenschap) achteloos bij een boom gezet heb, wil stelen. Het wachten is op de gemeentereiniging, die eens per jaar in Amsterdam de straten langs gaat en de ondeugdelijke fietsen meeneemt. (Terzijde: dit doen ze trouwens nooit met auto's). Wie nu nog op een overgeverfde fiets rijdt, is of een kantoorklerk op een vermeend progressieve toer of een verpleegster. Daar wilt u toch niet voor aangezien worden? Een waarschuwing: overgeverfde racefietsen zijn altijd gestolen. Ontkennen helpt niet.

Fietsen stelen is uit. Hoewel het nog in een verschrikkelijke mate gebeurt, is het als trend hopeloos uit. Vijf jaar geleden kon je geen student zijn zonder een fiets te hebben gestolen. Nu steelt de gemiddelde student slechts platen en boeken. Het stelen van fietsen kenmerkt je als een figuur aan de zelfkant der maatschappij. Een verlate of overjarige hippie. Stelen is net als druggebruik en alternatieve hulpverlening al vier jaar uit. (Sorry, Koos Z., maar je wordt er echt te oud voor!)

Gehaakte jasbeschermers zijn uit, behalve in Staphorst. Ook een trendje, dat het niet gehaald heeft. Het kwam slechts voor in modieuze jonge gezinnetjes, waar met de mond de bevrijding van de vrouw beleden werd, doch zij wel het naaien en koken moest blijven doen. En daar wilt u toch niet voor aangezien worden?

Accessoires zijn bij fietsen in tegenstelling tot bij auto's ten eeuwigden dage uit.



Versierselen als snelheidsmeters en claxons kenmerken u als iemand die het nooit zal begrijpen en daar wilt u toch niet voor aangezien worden? (Sorry, Suzan de K., van mij zal je nooit een kilometerteller voor je verjaardag krijgen!)

De tandem is uit. Sinds kort kan je het niet meer maken om een tandem te kopen. De berijders ervan worden gezien voor een paar, dat elkaar weinig meer te melden heeft. Paarvorming is überhaupt al uit. (Gelijk hebben jullie, Lia S. en Barbera de J.!) Ik wil nog een uitzondering maken voor het superlichtgewicht exclusief met de hand gemaakte uit het zuiden van Frankrijk afkomstige exemplaar van Wim V. en zijn vrouw. Dat is nog chique!

In en uit

We komen nu met ons verhaal in de overgangsfase van enkele sub-trends, die weliswaar nog niet uit zijn, maar het wel binnen afzienbare tijd zullen worden.

De opoe-fiets wordt uit. U kent ze wel, die zwarte ouderwetse damesfietsen met zo'n gebogen stang in het frame en zwarte velgen. Welnu, de reclamemakers van V. en D. hebben ze ook ontdekt en verkopen ze onder de term „opoefietsen”. Vanaf dat moment zijn ze dus eigenlijk uit. Het zal nog wel even duren voor deze trend afzwakt, zodat u intussen het ding nog vlug kunt doorverkoopen aan een minder trendgevoelig vrouwspersoon. (Sorry, Loes D., maar jij hebt je race-fiets nog!)

Draagbare fietstassen worden uit. Weliswaar betreft het hier zeer handige dingen, maar ze zijn echt te lelijk en bovendien van plastic, helemaal in strijd met de „eerlijke-keuken” – en „terug

haar de natuur"-tendens. (Sorry, Joosje N., maar lees verder!) Nu komen we eindelijk bij de trends, die nog in zijn, hoewel we ook hier nog enkele nuances zullen aanbrengen.

Helemaal in

De canvas-fietstassen van de krantenbezorger zijn nog in. Hoewel ik persoonlijk de pest aan die dingen heb sinds ik vijftien jaar geleden in Nijverdal in de vroege ochtend het Vrije Volk erin moest rondbrengen en vaak kilometers het platteland op moest om een enkele socialist van zijn ochtendhumeur af te helpen, doen ze het nog helemaal in de huidige arbeideristische mode. Ze beantwoorden aan de lak-aan-status- en heerlijk-materiaal-stijl.

Rieten fietsmanden om kinderen en andere boodschappen in te doen zijn weer in om dezelfde redenen. Bovendien heeft de Consumentenbond gezegd, dat het voor kinderen de veiligste zitjes zijn en de Consumentenbond is ook in. Sorry, Maartje R., dit is geen steek onder water!



Bakfietsen zijn in. De verhuurcentrales voor die dingen gaan gouden tijden tegemoet. En de meeste E.N.W.B.-afdelingen hebben er één en als de E.N.W.B. niet in is, dan weet ik het niet meer. Persoonlijk vind ik het kregen van dingen, die bij enige last al onbestuurbaar, onafrembaar en topzwaar worden. Je trapt je rot, maar het hoort helemaal bij het masochisme van de buur-natuur-mode (Sorry, Frank van der ... jouw verhaal over een bakfietsvakantie komt nog!)

En nu de nieuwste trend: **De slag-fiets gaat het helemaal maken!** Zo'n

stoere fiets met die zware brede bagagedrager voorop. Die fiets uit de jongensboeken van vroeger, waarop slagjongens reden, die zo mooi konden fluiten en die zo leuk brutaal en adrem waren. De Dik-Trom-sentimenten in optima forma. Trendsetters hiervoor zijn momenteel het biologisch-dynamisch volkje. Onbespoten en onverdacht a-commerceel, maar hoelang nog....? Wees er dus vlug bij.

De wielren-mode

Tot slot de trend, die iedereen kent en waar we wat uitvoeriger over zullen zijn: de race-fiets. Op dit punt ligt het allemaal erg gevoelig wat wel kan en wat absoluut niet kan. Allereerst dienen we een onderscheid te maken tussen racefietsen, die als zodanig gebruikt en race-fietsen, die niet als zodanig gebruikt worden. Mensen, die race-fietsen als race-fietsen gebruiken heten in de wandeling (trouws ook als ze niet wandelen) „wielrenners". Zij zijn weinig trendbelust, ze volgen hooguit trouw de ontwikkelingen op het gebied van fietsen en haar onderdelen (zoals nog

langer doen. Deze laatste groep vinden we binnen de kring der toerclubs en die individualisten, die we het beste gemankeerde wielrenners kunnen noemen. Hun trends zijn louter technologisch. Ze kennen de goede merken fietsen al. Het gaat hier meer om trendjes in onderdelen: Campagnolo- of toch Zeus-accessoires, Wienmann- of toch Mafac-remmen? Het betreft hier een zeer speciale groep mensen met eigen onderlinge trendjes, die weer in een zekere mate als trendsetter fungeren voor die groep lieden, die pas de afgelopen vijf jaar op de race-fiets zijn gestapt. Deze groep is begonnen met wat we maar gemakshalve omschrijven als „de jonge intellectuelen op de trimtoer". En nu deze jongelieden als trendsetter gefungeerd hebben, begeven ook anderen zich op race-fietsen (waaronder dichters, journalisten, radiomedewerkers en andere semi-intellectuelen) en deze groep breidt zich nu uit met mensen, die door de race-fiets daar ook bij willen horen. Voor deze nieuwkomers moet uit de doeken gedaan worden wat al dan niet in is op de race-fiets. **Allereerst het merk.** Witte Peugeot's zijn uit (sorry, Arie B.!). In zijn momenteel het merk Viscount en Gitane van de fabrieksfiet-sen. Helemaal in zijn handgemaakte en op maat gesneden fietsen, b.v. de RIH, Presto, Zieleman. Als snobistisch worden beschouwd Italiaanse merken of handgemaakte fietsen uit het buitenland als Olmo, René Herse en anderen. Goudkleurige of zwarte onderdelen zijn erg in. De kleur van het frame dient tegenwoordig niet te opvallend te zijn. Hemelsblauw of oranje kan niet meer. In zijn donkerbruin, zwart, zilverkleurig of een totaal verchromd frame. **Dan de kleding.** De gewone korte broek (of erger nog een bermuda) is uit. In is nu een echte rennersbroek met zeemleren kruis met daarboven een gewoon T-shirt. De mannen moeten bovendien tegenwoordig hun vrouwelijke partner van dezelfde fiets voorzien. Het is totaal uit om je vrouw of vriendin af te schepen met een simpele dames-Batavus met slechts vijf versnellingen. **Het taalgebruik:** In is het hanteren van het wielrennersjargon. Hiervoor raadplege men de afgelopen twee jaargangen van de Haagse Post en Vrij Nederland. In de modieuze ophemeling van de arbeidersklasse nemen de wielrijders de laatste tijd als „dwangarbeiders van de weg" een bijzondere plaats in. Daar moet u als intellectueel willende zijn wel over mee kunnen praten. Ook dient u de sonnetten van Jan Kal over het wielrennen uit uw blote hoofd te kennen en moet u idem kunnen citeren uit het artikel over de dood van de wielrenner Simpson op de Mont Ventoux van de HP-verslaggevers Nypels en Tamboer. U ziet, het is niet gemakkelijk om in te zijn, maar met bovenstaande handleiding kunt u voorlopig wel uit de voeten.

Daarom wil ik nu ook overgaan naar het volgende hoofdstuk van dit verhaal: Wat is nu de diepere betekenis van trendvorming? Waarom ontstaat ze? Wat is de bedoeling ervan?

Prestige

Een goed verhaal over trendvorming stond onlangs in de Avenue (augustus '76), maar aangezien het ook een trend is om die verderfelijke kapitalistische Avenue niet te lezen, zal ik u maar een samenvatting ervan geven.

Hans Ferrée, deskundige op dit terrein, noemt in dit verhaal vijf oorzaken/wetmatigheden. Ten eerste: Trends, die voortkomen uit de behoefte aan prestige. Hij ontleent dit aan Thorstein Veblen's theorie uit 1889, „De Theorie van de Nietsdoende Klasse”. Veblen zegt, dat prestige opgebouwd is uit twee elementen: 1) op demonstratieve wijze consumeren, 2) op demonstratieve wijze nietsdoen. Daaruit moet blijken hoever je het wel niet geschopt hebt in de maatschappij. Dit kan leiden tot bespottelijke situaties, waarin iedereen er naar streeft een zo mooi mogelijke auto te bezitten of te gaan paardrijden, wat beide erg slecht is voor het milieu. Groepen, die streven naar maatschappelijke omwentelingen, zouden bij dit streven eens meer rekening moeten leren houden met deze prestige-code. Het door hen gewenste gedrag moeten ze hoger in de prestige-schaal gewaardeerd zien te krijgen. Bijvoorbeeld „fietsen”: Je kan van een arbeider, die zich nog nooit een auto heeft kunnen veroorloven, wat een enorm-prestige object voor hem is (Ons kabinet rijdt uiteraard rond in de grootste en fraaiste exemplaren: prestige, prestige!), niet verwachten dat hij een vurig voorstander van het fietsen wordt. Eerst moet hij de hele cyclus doorlopen van Opeltje via Toyota naar Jaguar en weer op de fiets, omdat dat dan prestige heeft. Dit is eens door Ferrée in een andere publikatie „de cycle-cycle” genoemd. Wil je dit doorbreken, dan moet je het prestige-patroon omgooien. Een zeer fraaie suggestie hiervoor op een ander gebied dan fietsen komt van Andy Warhol: Iedere dag op de TV laten zien, hoe de president van de Verenigde Staten zelf de W.C.'s schoonmaakt van het Witte Huis. Leve de gelijkheid! Dus een eerste reden voor trendvorming is juist het demonstrenen van ongelijkheid, waarmee de trendsetter wil aantonen hoe hoog hij/zij wel niet zit op de sociale ladder.

Het Vrije Ondernemerschap

De tweede reden is en dat hadden de linkse rakkertjes onder onze lezers al bedacht: de competitie van het vrije ondernemerschap. Het bewuste stimuleren van rages om een nieuwer nog



mooier of nog beter produkt te kopen. Van vouwfiets, opoe-fiets, toerfiets, trimfiets, race-fiets tot slagersfiets. Verdere toelichting overbodig.

Niets nieuws onder de zon

Een derde oorzaak: trends, die voortkomen uit protest tegen de bestaande afspraken. Het anti-conformisme, dat uiteindelijk het zelfde patroon heeft als het conformisme. Zo worden vaak kinderen van mensen uit de heersende klasse „revolutionairen” en bij het slaan van hun „revolutie” weer de nieuwe heersers. En hun kinderen zullen weer uit protest tegen hun ouders enz. enz. Eén voorbeeld: Zo wordt een zoon van een belangrijk iemand van de Rijksvoorlichtingsdienst, gereformeerd en gezien bij het Hof, P.v.d. A.-er en zelfs Nieuw-Linkser, grijpt naar de macht en wordt eerst wethouder te Amsterdam en is tegenwoordig Landdrost van de Flevopolder. Echt spontaan, niet conformistisch, recalcitrant gedrag komt vrijwel alleen nog voor bij gekken, kunstenaars, geleerden en desperado's. Voor het overige worden de mensen heen en weer getrokken tussen de behoefte om „erbij” te horen, dus zich te conformeren aan groepsopvattingen en de behoefte aan individualiteit. (Lees verder maar Erich Fromm: „De Angst voor Vrijheid”).

Daarom bestaan er lieden, die voortdurend op zoek zijn naar nieuwe vormen van anti-conformisme (nieuwe kleren, nieuwe meubels, nieuwe eet-adresjes, enz. enz.). En aangezien er het gezegde is: „Er is niets nieuws onder de zon”, maken deze lieden voortdurend gebruik van dingen, die al bestaan. Daarom gaan zij **al weer** dingen doen, die andere mensen **nog** doen. Dan krijg je het

punt, waarop de voorlopers van een nieuwe trend de achterlopers van een oude trend ontmoeten. En dan zou er tussen deze twee groepen een enorm misverstand kunnen ontstaan, „tenzij” (we citeren hier Ferrée) iets wordt toegevoegd. Zo dragen modieuze homofiele een ringetje in het oor van hun kortgeknipte kopjes om vooral niet de kans te lopen, dat iemand hen zou kunnen verwarren met de enkele „achterlopers” in Nederland, die nog kortgeknipte kopjes hebben. En zo dragen mensen, die al fietsen voor hun konditie een speciaal trimpak om duidelijk te maken, dat zij niet behoren tot de „achterlopers”, die nog fietsen, omdat ze nog nooit een auto hebben gehad”.

„Jezelf zijn”

De vierde categorie: trends, die voortkomen uit de behoefte aan zelfverwezenlijking. Volgens de bekende Amerikaanse sociaal-psycholoog A. Maslow verloopt de menselijke evolutie in vijf fasen van behoeftes. Een nieuwe behoefte ontstaat, wanneer de vorige vervuld is. Allereerst is er de behoefte aan eten en drinken, dan de behoefte aan zekerheid (van het behouden van het eten en drinken), dan ontstaat de behoefte aan communicatie en saamhorigheid. Verder volgens aan zelfrespect en waardering. Tenslotte de behoefte aan wat „zelfverwerkelijking” wordt genoemd. Het „je zelf zijn”. Enfin, lees de Viva, „want het is zo fijn, om je zelf te zijn”. Zie de huidige behoefte aan hobbies, handvaardigheden en therapietoestanden. En een hoop mensen in ons hoogontwikkelde landje zitten in deze fase. We kunnen gevoeglijk aannemen, dat bij onze lezers ook de kruidentuintjes op het balkon staan, het vrouwtje's

vervolg op pagina 3.

Jitvinder Henny Cahn en zijn loopfiets

'Het recht om zelfstandig en rechtstandig door het leven te gaan'

De loopfiets van de heer Cahn is een oplossing voor vele mensen, die moeilijk ter been zijn, last hebben van kortademigheid en vooral voor die mensen die door slecht functioneren van spieren in voeten, benen en heupen hun eigen gewicht niet de hele dag kunnen dragen.

Mijn aanvankelijk slimste vraag, die ik aan de heer Cahn wilde stellen was eigenlijk: „Had u niet de trappers van een gewone fiets af kunnen zagen en het zadel wat lager kunnen zetten?” Toen we bij de heer Cahn eerst dia's gingen kijken over de ORCAN loopfiets in allerlei situaties, gebruikt door allerlei mensen, surfde ik het niet meer in mijn hoofd te halen deze vraag nog te stellen. Het is wel even wat anders dan een fiets zonder trappers, het is echt iets nieuws. Als hij op zijn ORCAN zit, swingt hij door de kamer op zijn fiets met zwenkwielen. Als hij achteruit draait, lijkt het op de aanzet tot een axel bij kunstrijden. De fiets lijkt op een kunstschaats, die in tegenstelling tot de echte kunstschaats niet voortbewogen wordt door de andere voet maar door twee voeten en bestuurd door het zadel.

Het is een kleine loopfiets met autoped-standen, een rechte horizontale stang daarboven en dáárop gemonteerd een verstelbaar zadel. Door met het zadel, maar twee pookjes aan vast zitten, te draaien, draait het voorwiel naar links of rechts en het achterwiel tegenovergesteld.

Zonder vernuftig.

De grote voordelen die aan deze fiets verbonden zijn:

„Je beweegt je recht en niet gebogen, zoals met stokken, door het leven.

„De druk van het lichaam zit niet op de knieën. Voor mensen die niet al te lang op de benen kunnen staan is het een uitkomst. Zij kunnen, ook al hebben ze een geringe spierfunctie in benen en voeten, zich voortbewegen op de fiets.

„Uit een test op de lopende band is gebleken, dat een gehandicapte wiens maximum loopsnelheid met stok 2,6 km per uur was 4x zoveel zuurstof gebruikt als met de Orcan, met 5,6 km. per uur. De polsslag loopt regelmatig door als je op de Orcan loopfiets; je vermoeit je niet zo heel erg, zodat je nu ook weer het een gerust hart een uurtje in het bos aan loopfietsen of langs de winkels. Cahn vertelde, dat hij een meneer kende, die door de loopfiets voor het eerst een kadoetje voor zijn vrouw kon kopen, helemaal zelf.)

„Doordat de fiets twee zwenkwielen heeft kan in kleine keukens en winkels op smalle stoepjes makkelijk van richting veranderd worden. De fiets heeft een draaicirkel van 90 cm. Dus in een winkel met een één meter brede gang kan er makkelijk gedraaid worden.

„Doordat de fiets niet al te groot en al te laag is, kan hij snel en handig in de offerruimte van de auto meegenomen worden.



f. De sociale contacten worden door het gebruik van de Orcan aanmerkelijk beter. Mensen, die door hun handicap het huis niet meer uit kunnen en niet de passieve rolstoel willen, worden door gebruik van de Orcan weer de ouwe. g. Er zitten dikke bandjes op de fiets, zodat je ook door een beetje mul zand kunt rijden.

We zagen een dia van de heer Cahn, waarop hij een dam oversteekt die langzaam maar zeker begint te overstromen. Hij loopt met de Orcan tot de kuiten in het water. Hij vertelt, dat hij strandwandelingen maakt met de fiets. „Door het mulle zand gaat het wat moeilijk, dan

stap ik soms even af, maar eenmaal op het vochtige gedeelte gaat het heel best.”

Ik: „Kunt u ook de strandtrap af?”

Cahn: „Sommige wel. Ik ga ook door draaideuren met de loopfiets.”

Via de bijstand

Wat is de aanzet tot het maken van de fiets geweest?

„In '66 moest ik geopereerd worden (vernauwing van de bloedvaten); men belooft me, dat ik na de operatie weer



gewoon kon lopen, hoogstens met één stok. Ik kon alleen maar met twee stokken lopen, toen ik eruit kwam. Ik kon me er niet bij neerleggen. Je zou je het recht laten ontnemen om zelfstandig (rechtstandig) te verschijnen ergens. Ik ben toen deze loopfiets gaan ontwikkelen.” Tot '71 heeft hij geëxperimenteerd met eigen modellen; hij heeft patent aangevraagd. Er zijn nu 100 fietsjes in productie voor de AGWO (Sociale Werkplaats, Vredenhofweg 9-13, A'dam West, tel. 020-822355.)

Waarom niet méér van die loopfietsen? „Er bestaat een soort weerstand tegen. Je gaat niet zo maar met je kwaal lopen.

Pioniers worden vaak aangehouden en gevraagd wat voor ding dat nou is. Dat is niet altijd leuk. Enkele mensen uit de medische wereld hebben een houding van „dat is niets”. In een reumacentrum zeiden ze, dat het fietsje niet geschikt was voor reumapatiënten. Nou weet ik iemand, die erg veel plezier heeft van het fietsje.

Het is eigenlijk het ergste, dat ik begeleiding mis. Ik kan het zelf niet allemaal doen. Het aureool moet van mij af. Maar er zijn mensen die zeggen: ja, moet je eens zien hoe beweeglijk die Cahn nog is. Ze vergeten dat ik al 5 jaar op de fiets rij.

Medici en fysiotherapeuten willen geen verantwoordelijkheid op zich nemen t.a.v. de fiets. De fiets kan je nu via het ziekenfonds of de bijstand krijgen (de fiets kost 400 gulden, met twee zijsteunen 480 gulden). Iemand van 't fonds zei: „ja ze geven hier auto's en rolstoelen, niet van die kleine dingen”. Die passiviteit is zo erg voor de mensen. Je hebt geen enkele beweging als je in een rolstoel of auto zit.

Dit voorjaar tijdens de opening van De Fietsenmaker, een soort alternatieve fietsenwerkplaats in De Jordaan te Amsterdam, zag ik midden in de kring van de officiële sprekers een kleine man zich soepel en snel heen en weer bewegen op een klein soort loopfiets. Met zijn hoge grijze haardos zag hij eruit als een autoriteit. Ik meende hem na afloop maar eens te moeten aanschieten, omdat mijn journalistenneus kopij rook voor deze krant. De man bleek te luisteren naar de naam Henny Cahn. Zijn beroep ontwerper/uitvinder. Hij is gehandicapt en kon zich moeilijk voortbewegen. Vandaar dat Henny Cahn een loopfiets voor zichzelf uitgevonden heeft. Vandaar het nevenstaande interview. Paulien Osse stelde voornamelijk de vragen. Dick Arendshorst mengde zich soms ertussen en maakte de foto's.

Als u het nevenstaande interview gelezen hebt, dan lijkt mij, dat u niets anders dan overtuigd kunt zijn van het nut van deze loopfiets voor die mensen in onze maatschappij, die door een handicap enorm beperkt zijn in hun mogelijkheden om op een waardevolle manier aan het maatschappelijk leven mee te doen. Bij deze discriminatie voegt zich nog eens de discriminatie tegenover degene, die iets nieuws bedenkt, dat buiten de normale kaders valt. Dit heeft tot gevolg, dat de loopfiets van Henny Cahn door artsen en fysiotherapeuten met een scheef oog bekeken wordt. Dit heeft tot gevolg, dat een groot aantal gehandicapten de mogelijkheid onthouden wordt er kennis van te nemen en wat erger is: deze loopfiets in de praktijk eens uit te

(Een mevrouw in een KRO-radio-programma over Cahn en Orcan zegt: „na 100 meter lopen moest ik op een raamkozijn gaan zitten, ik werd benauwd, had last van mijn hart. Nu op de fiets doe ik het rustig aan. Ik heb een heel andere kleur gekregen. Mijn man kan me haast niet bijhouden op de fiets. En hij heeft zulke lange benen”.)

Het Utrechts Nieuwsblad schreef: „Jammer is, dat nog niet overal de Orcan te zien is. In elke grote plaats zou minstens een rijwielhandelaar moeten zijn, die zo'n ding kan demonstreren en laten proberen.”

Cahn: „Ik ga heel bewust naar allerlei manifestaties met mijn fiets. Heb je wel eens gezien, dat een man in een rolstoel in een vergadering het woord kreeg? Laatst in de stad waren Spanjaarden een detective-film aan het opnemen. Ze vroegen of ik wilde figureren met de fiets, natuurlijk. Ik had bezwaren tegen het feit dat ze Spanjaarden waren, maar ze zeiden gelijk „nee, we zijn Catalanen”. Nou zien ze mijn fiets ook in Spanje”.

kunnen proberen als middel om te revalideren en ook als middel om zich eenvoudig te verplaatsen en zo de noodzakelijke sociale contacten te onderhouden.

Henny Cahn heeft zijn fiets bij enkele gelegenheden kunnen demonstreren. Dat is zijn enige methode om aandacht voor zijn uitvinding te krijgen. Zo gaat dat met voorlopers. Ze ondervinden weinig spontane medewerking voor hun nieuwe idee, dat uiteindelijk toch wel aanvaard zal worden, maar dan vele jaren later. Dit is zonde van de tijd. Daarom wil ik hier de volgende dringende oproep doen: Zijn er binnen de ENWB nou niet een paar mensen, die Henny Cahn mee kunnen helpen bij het houden van demonstraties van zijn loopfiets. Er zijn gelegenheden genoeg, waarop dit kan. Maar ja... de mensen, die zich vrijwillig willen inspannen om dit te doen ontbreken. Hoe zou dit komen? Te veel luxe, te veel gesteld op hun gemak, te weinig begrip voor diegenen, die in onze maatschappij altijd de pisang zijn? En wel de mond vol hebben over inspraak, democratisering en dit soort dingen. Wie o wie heeft nu het lef om zijn/haar fraaie principes eens om te zetten door met behulp van een bestelwagen, enige instructie van Henny Cahn (een enige man) en een aantal loopfietsen het land in te gaan en reëel werk te verzetten om een aantal gehandicapten te helpen. Zij, die dit willen, kunnen zich het beste rechtstreeks met Henny Cahn in verbinding stellen. Zijn adres is: Archimedeslaan 11, Amsterdam. Zijn telefoonnummer: 020-926825.

Dick Arendshorst.



Invalide of niet?

Vindt u u zelf nou invalide?
„Nou dan moeten we eerst een definitie geven van wat invalide is.”

Ik: „Gevoelsmatig zeg je: iemand, waarvan je kan zien, dat-ie er invalide uitziet, is invalide. Iemand, die passief is. Ik vind u niet invalide”.

Cahn: „Wat vind jij ervan, Dick?”

Dick: „Gevoelsmatig vind ik dat ook, maar verstandelijk zeg je, dat iemand, die niet meer zelfstandig iets kan doen, afhankelijk is.

Cahn: „Gehandicapt is eigenlijk een beter woord, invalide, ja, minder valide. Dat woord valide, nee...

Je moet mijn fiets zien als een bril voor iemand die niet goed kan zien. Mijn handicap is min of meer opgelost door de fiets.”

Ik: Hebt u uw bril ook zelf uitgevonden?

Cahn: „ja”.

Ik: „Hebt u nog meer uitgevonden?”

Cahn: „een bedleesapparaat om met een boek boven je hoofd te kunnen lezen. Voor ziekenhuizen zou het een oplossing van guldens zijn. Maar als je hier in Nederland wat bedenkt, moet je er eerst een stel van laten maken. Dat is zo duur. Een fabriek wilde mijn fiets wel in productie nemen, als ze de garantie kregen dat ze 2000 fietsen per jaar zouden verkopen...”

Wat zijn nou de standaardgrappen die de mensen tegen u zeggen, als u op uw loopfiets voorbij komt?

Volgens Cahn moet je wel tegen de nodige opmerkingen kunnen, die mensen bewust of onbewust op niet zo'n leuke manier maken.

„Laatst begonnen een stel stratemakers aan de overkant van de weg, door elkaar opgejut, tegen mij te schreeuwen. Ik ben over een paar planken naar ze toe gekomen en heb gezegd: wil je je wel realiseren, dat als je morgen van je brommer valt of een auto-ongeluk krijgt, je verdornd dankbaar zal zijn, dat ik dit ding gemaakt heb.”

„In Baarn stonden een keer een stel meiden te brullen van de lach voor het raam. Ik heb bij ze aangebeld en gevraagd waarom ze zo'n vreselijke lol hadden.”

„Het zijn eigenlijk dierlijke reacties. Honden hebben het heel sterk. Een man, die zijn Duitse herder uitliet in het park, kreeg zijn hond haast niet terug. De hond bleef maar voor me uit lopen.” In Zeist liet een vrouw haar hond uit. Toen de hond me zag, vluchtte hij jankend weg. Ik heb me even terug getrokken in de bosjes; de hond kon toen naar de vrouw terug.

Kinderen zeggen vaak: „Hij zit op mijn fietsje!” of: „Hoe kom je eraan, heb je kinderen?” Dan zeg ik: „Nee, het is mijn fietsje.” Heb je dan een zeer been? Dan zeg ik ja en vraag ik ze: „heb jij wel eens een zeer been gehad? Ze zeggen vaak:



„oh, wat goed van jou.”

Het Louvre

In de verschillende landen, waar hij dankzij de ORCAN weer naar toe kon reizen, reageren mensen op verschillende wijzen.

„In Joegoslavië keken hele families. In Frankrijk vroegen ze aan me: Is dat Frans? Non c'est hollandais. Oh, c'est formidable, formidable. In Engeland keken ze en praatten er niet over. Op een dag trok ik daar het boodschappenwagentje achter de fiets aan in een hele drukke winkelstraat. Ik wilde manoeuvreren. Tony, mijn vrouw, wilde vanaf de overkant een foto van me maken. Toen ik me naar haar omdraaide, zag ik een hele zwerm mensen om haar heen staan. Ze liepen toen allemaal gauw weg. Ze hadden wel met haar gepraat. Ik geloof wel, dat er in Engeland een goeie markt ligt.”

„In het Louvre in Parijs wilden ze me eerst niet naar binnen laten met de fiets. Ze dachten dat ik de vloer vuil zou maken.” Op een volgende dia blijkt hij er toch in gekomen te zijn. Het valt op hoe goed hij in de omgeving past.

Als we met hem naar buiten gaan om wat foto's te maken, steekt hij een roos in zijn vest, terwijl hij wat ijdel over de stoep gaat en gooit me die na het nemen van de foto's toe.

Hij doet me nog steeds denken aan een kunstschaatser als hij op zijn fiets zit, razend behendig. Als hij tot slot bus 8 neemt om naar zijn schaakvriend te gaan, steekt hij zo snel tussen de auto's door, de weg over, dat we hem niet bij kunnen houden.

Pauline Osse.

de vervolgsérie fietsvacanties

Peddelen door de Pyreneeën

Vorige zomer heb ik een lange fietstocht in Frankrijk gemaakt. Ik ging een maand weg met als plan: starten aan de Middellandse Zee, afzakken naar de Pyreneeën, dan door de bergen naar de Atlantische kust, langs de kust naar het Noorden, via het Loiredal landinwaarts en dan naar huis. Deze beschrijving gaat over het gedeelte tussen Narbonne en Biarritz, ongeveer 575 km. Wil je écht weten hoe dat is, dan moet je het doen. Daarom heb ik veel geschreven over de praktische kanten van de reis.

Ik had al maanden van te voren gezocht naar mensen met grote auto's, die naar het Zuiden gingen en kon uiteindelijk met een vriend meerijden tot Sète aan de Middellandse Zee. Anders had ik de fiets op de trein moeten zetten, wat altijd een risico is (voor de fiets).

Als een gek

Eigenlijk ben ik als een gek door de Pyreneeën gefietst in zeven dagen. Eerst in twee dagen naar Narbonne naar Luchon. Ik kan me nog goed herinneren hoe ik, met harde wind tegen, in dat prachtige landschap reed en de kust achter me liet. Zwaarder dan de hoge bergpassen van een paar dagen later waren die kleintjes met wind tegen: de Col du Prat, 366 m (1) de Col de Bedos, 485 m (2) en de Col du Paradis, 622 m (3). Het was er ook rustig: vlak, nadat ik met een zucht van verlichting was afgeslagen van de overvolle „vakantie“-route naar Spanje, kwam ik tientallen kilometers geen auto meer tegen. Ook die hele kleine weggetjes zijn allemaal geasfalteerd. Het landschap is mooi, droog, en met veel bloemen. Na nog twee Cols te zijn gepasseerd, de Col du Portel, 601 m (4) en de Col de la Babourade, 655 m (5), moet ik 's avonds 25 km in het donker fietsen, omdat er geen camping was, waar ik die verwachtte. De volgende dag heb ik opnieuw te veel gereden: 150 km over 5 Cols: Col de Port, 1249 m, Col des Caougnous, 947 m, Col de Portet d'Aspet, 1069 m, Col de Buret, 599 m en de Col de Ares, 797 m (6 tot 10). Toen ik 's avonds op een terrasje in Luchon zat aan de plaatselijke flaneerboulevard, besloot ik vooral rustiger verder te gaan. Ik wilde verder naar een pas waarop ik de Tour de France langs kon zien komen, maar anders was ik graag nog wat gebleven: toeristische drukte is best gezellig als je alleen aan het trekken bent.

De hele dag erna trok ik uit voor de Col de Peyresourde (11), met zijn 1569 m de eerste behoorlijk hoge bergpas. Prach-

tige uitzichten op besneeuwde toppen en nog steeds heerlijk weer. Ik had al geen last meer van verbranden en trok me niets aan van de siësta-gebruiken. Een keer mocht ik een applausje vanuit de koele schaduw ontvangen van piknikkers, die me al van kilometers afstand aan hadden zien komen langs de haarspeldbochten. De top van de pas was verlaten. Alleen wat koeien. Daarna een duizelingwekkende afdaling, waarbij ik een keer een kuiltje te laat bemerkte. Het afdalen vergt een enorme concentratie; trouwens een enkele steen of kuil kan je minstens je wielen kosten, maar misschien ook je kop. Langzaam dalen gaat niet, want dan worden je remmen te heet en gaan smelten. Ik vind



et erg leuk en spannend, en als ik het landschap wil zien stop ik er speciaal voor. Je veiligheid is dat je twee remmen hebt, voor en achter. Dat controleer ik ook vele malen per dag, sinds ik een jaar geleden eens bijeen toevallig (op pashoogte) zag dat ik een emblokje miste. Bij hoge snelheden is het belangrijk dat je bagage goed op je fiets zit: stevig, goed verdeeld (voor-achter en links-rechts) en zo laag mogelijk.

Tour de France

andere fietstoeristen zie je hier trouwens helemaal niet. Wel wat fietsende ridders. Bepakte fietsers heb ik maar één keer gezien in de Pyreneeën: een paar Amerikanen. Wat Nederlandse toeristen betreft, tot dusver had ik er niet meer dan twee of drie gezien. Dit gebeurt schijnt alleen populair te zijn bij de Fransen zelf. En die zie je eigenlijk niet anders dan etend langs de weg.

De Tour

ureau was al helemaal in de stemming voor de doorkomst van de Tour de France. De Col d'Aspin (12) was al afgezet voor auto's, maar ik begaf me met goede moed naar omhoog, temidden van zingende groepen schoolkinderen en buikige Franse heren, die vrolijk pratend omhoog peddelden. Op het hoogste punt was het een geweldige drukte. Te voet klom ik eens wat hoger om alles te overzien: eigenlijk iets ongeopeliks. Op dat nietige plekje tussen twee machtige valleien stonden honderden auto's en duizenden mensen. De lucht vol van speakers en radio's, alle kleuren tenten, fietsen, petjes, parasols, mensen, spandoeken en daaromheen de stille, nevelige, blauwachtige bergen. In het geïmproviseerde barretje sinds wordt meerstemmig gezongen voor aangeschoten zwervers, gendarmes en dagjesmensen. En dat allemaal voor die paar tientallen wielrenners, die nu al naar boven aan het zwoegen zijn. Voor mij allemaal best de moeite waard, al heb ik de verrichtingen van de coureurs veel beter kunnen zien toen ik later in een café in Biarritz TV-uitzendingen ging volgen. Als je een beetje de commerciële uitbuiting weg kan denken, is het heel boeiend, zeker als er vanaf meerkijdende motoren wordt opgenomen.

Na de doorkomst van de renners stortte het publiek zich aan beide kanten naar beneden. De automobilisten moeten nog uren hebben vastgezet in verkeersopstoppingen.

Baskenland

De Col du Tourmalet, 2115 meter hoog (13) was wel de hoogste pas van mijn tocht. Ik reed een hele ochtend omhoog

in de mist, maar op het laatst zat ik er boven, en kon nog net zien hoe het lelijke nieuwe hotelplaatsje halverwege ook in de wolkenzee verging. Wat mooi zijn die zonbeschenen bergtoppen door de nevels heen. Aan de westkant was het bloedjeheet, en kreeg ik last van een piepende trapas (die ook verder nog 1200 km gepiept heeft bij elke steile klim). Ik kwam 's avonds aan bij de voet van de Col d'Aubisque op een leuke camping (vond ik) bij Arrens. Dat zou echt een mooi vast punt zijn voor vakantiegangers die trektochten willen maken. Het volgende stuk was het mooiste van de vakantie, wat natuurschoon betreft: eerst de Col du Soulor (1450 m) (14) en dan langs een hoog blijvend weggetje langs een diepe vallei naar de Col d'Aubisque, 1704 m (15). Te mooi allemaal om te vertellen.

Die middag nog reed ik in een volkomen ander landschap: lage bergen, veel bossen. En die avond stond ik al te kijken bij het nationale spel van de Basken: pelote, een soort kaatsbal, geloof ik. Tot nu toe was ik altijd begroet of toegeschreeuwd door de mensen langs de weg. „Ca va?“ (gaat het?) is natuurlijk een onnozele vraag, als je zwetend en hijgend aan komt klimmen, maar toch heel goed bedoeld. „Poupou!“ (in het Frans een troetelnaam voor de wielrenner Poulidor) was een aanmoediging, en als je zit te piknikken is een vanuit de auto toegeworpen „sapienie, snep-pammovè (dat is geen slechte piknik), ronduit vriendelijk. Maar de Basken zeiden me niet eens gedag. En gezien hun ervaringen met vreemdelingen hebben ze er waarschijnlijk gelijk mee. „Basken in het zuiden: fascisme, in het noorden: kolonialisme“ stond er overal op de muren. Frans Baskenland is mooi en wild. Het plaatsje St. Jean-Pied-de-Port vond ik leuk. En de Col d'Osquich (392 m) was de laatste pas op mijn route. Ik heb er nog een wedstrijd gehouden met een jongetje op een kabouterfiets. Hij won.

In Biarritz ontmoette ik wat gezellige mensen en bleef dagenlang uitrusten. Het is een leuke stad, om een of andere reden stel ik me almaar voor, dat Scheveningen zo was, vroeger. De toeristendrukte vergat ik daarna weer bij de eindeloze uitgestrektheid van Les Landes, waar ik een paar dagen samen fietste met een Duitse jongen die een gitaar was wezen kopen in Spanje. Met verbogen wielen, een kapotte rem, alle bagage van achteren, slingerend bevestigd met touwtjes, riempjes en elastieken, zonder geld, maar op zijn rug een prachtige gitaar, was hij alweer op weg naar Frankfurt. Dus zo kan het ook. Voor wie voorzichtiger is zal ik wat meer schrijven over de praktische voorbereidingen:

De fiets

Mijn Motobecane-fiets is 15 jaar geleden tweedehands gekocht. Wel altijd binnen gezet natuurlijk. Er zit een free-wheel op van 14, 17, 21, 24 en 28 tandjes. Van voren een blad met 52 en een met 47 tandjes. Die voorbladen zijn verwisselbaar, en ik had voor in de bergen een blad bij me met 38 tandjes. De lichtste versnelling was dus 38/28, en ook daarmee moest ik bij het klimmen nog vaak kilometers op de pedalen staan. Dus een lichtere versnelling is misschien nog beter. Toch heb ik nooit hoeven te lopen. Wel moest ik op lange hellingen soms even rusten. Verder had ik een voor- en achterbagagedrager gemonteerd en ook een achterlicht, dat vanuit een zadeltasje door een batterij gevoed kon worden. Als voorlamp had ik een zaklamp bij me, die je op het stuur, maar ook aan een tentstok, kon vastmaken.

Voorbereiding

Je hoort altijd, dat je heel veel moet oefenen van te voren. Nou, dat heb ik niet bepaald gedaan. Af en toe tochtjes gemaakt rond Leiden en een of twee keer langere afstanden, bv. 100 km op een dag. Wel had ik eerder in bergachtig terrein gefietst, bv. in de Provence, Gorges du Verdon en Dordogne. Dus ik wist dat ik het klimmen leuk vond, en had ook wat zelfvertrouwen. Het belangrijkste bij klimmen is, dat je de goede versnellingen hebt, en dat je je niet druk maakt. Verder is van belang, dat zadelhoogte en stuur-zadelaafstand op je lichaamsbouw zijn afgesteld, en dat je bagage goed zit.

Ook bij voorbereiding hoort, dat je je fiets een beetje moet kennen. Gelukkig zit een sportfiets zo logisch in elkaar, dat je bijna alles kunt begrijpen. Je kan hem zelf uit elkaar halen en in elkaar zetten. Een leuk boekje over het afstellen, repareren en onderhouden van sportfietsen, maar alleen in het Engels verkrijgbaar, is: Richard's Bicycle Book, door Richard Ballantine, (een Ballantine Book, ook nog) New York 1972. Goed en goedkoop, maar ik weet niet of je het snel te pakken kan krijgen.

Bagage

Ik had wel eens gelezen, dat 12 kilo bagage, 5 voor en 7 achter, wel het absolute maximum was, dus het pakken kostte me heel wat hoofdbrekens. Uiteindelijk had ik toch nog 15 kilo, maar daar zat dan wel bij inbegrepen: gereedschap, een warme slaapzak, een dubbelbeldaks lichtgewicht tentje, een heel klein kampeergasje, gidsen en kaarten, en een dik leesboek, dat ook nog „100 jaar eenzaamheid“ heette. Aan gereedschap en onderdelen had ik bij me: een bako; wat ringsleuteltjes in de op mijn fiets voorkomende maten; een ketting-



apparaatje; een kleine en een grote schroevendraaier; een steeksleutel (voor mijn speloze cranks, als je weet wat dat is); een bandenplakset; een spakendraaier en een paar reservespaken; een ding, waarmee ik het freewheel los kan krijgen, ik weet niet hoe het heet, maar aan de ene kant steek je hem in het freewheel en aan de andere kant zet je de bako erop; remkabel en remblokjes; wat ringetjes, moertjes en ijzerdraadjes; een reserve-remschoentje; een beetje kogellageret; een lap; en géén waterpomp, waar ik spijt van heb gekregen. Ik heb overigens geen ernstige pech gehad, zelfs niet een lekke band in die hele maand. Wel heb ik na de Pyreneeën een nieuwe buitenband moeten kopen. De gangbare maat voor wielen is in Frankrijk 28 inch, dus als je een andere maat hebt doe je er verstandig aan met goede buitenbanden te vertrekken. Landkaarten: de gele Michelinkaarten voldeden goed (voor de Pyreneeën: nr 85 en 86). Ze zijn bovendien goedkoop. In Nederland f3,45 en daar de helft goedkoper. Je kan het gewicht aan bagage meer beperken door met meerdere mensen te gaan. Ik had ook een zak muesli bij me, kwam

vaak goed uit. Ook een waterfles per persoon lijkt me noodzakelijk, want je drinkt liters per dag bij zulke inspanningen. (En je eet chocola en crème fraîche en...) Inclusief campinggeld gaf ik niet meer dan 25 francs, een gulden of vijftien, per dag uit.

Het weer

Van de warmte heb ik geen last gehad. Je moet natuurlijk wel iets bij je hebben om op je kuiten b.v. te smeren en af en toe water over je hoofd gooien. Vaak was het weer in de bergen 'sochtends mooier dan 'smiddags. Regen heb ik niet gehad, maar vroeger heb ik wel eens vijf dagen in de mist gekampeerd in de Pyreneeën, dus het kan slechter dan ik het nu had.

Al met al kan ik ieder die een beetje sportief is zo'n tocht aanbevelen. Met een auto in de bergen is misschien comfortabel, maar je beleeft heel wat minder. Dit jaar wil ik weer, want er zijn nog hele stukken onbefietste Pyreneeën.

Hans Tenwolde



Nieuws van en over E.N.W.B.-afdelingen

E.N.W.B.-afdeling Amsterdam
St. Olofspoort 4, postbus 16513
020-239341

E.N.W.B.-afdeling Assen
Eem 11
05920-52536

E.N.W.B.-afdeling Nijmegen
Postbus 456
E.N.W.B.-afdeling Houten
Huize „Wickenburgh“, Houten

E.N.W.B.-afdeling Den Haag
Postbus 4638
070-450537

E.N.W.B.-afdeling Helmond
b/a Kerkstraat 17

E.N.W.B.-afdeling Delft
Oude Delft 231
015-122509

E.N.W.B.-afdeling Maastricht
Hoogbrugstraat 74
043-12213

E.N.W.B.-afdeling Utrecht
Oude Gracht 36
030-314314

E.N.W.B.-afdeling Rotterdam
Valkeniersweg 43
010-857204

E.N.W.B.-afdeling Amersfoort
Hooglandseweg 41
Werkgroep FIETS Hilversum
Roeltjesweg 6
02150-11090

E.N.W.B.-afdeling Leiden
Kaiserstraat 63
071-766378

E.N.W.B.-afdeling Den Bosch
Simon Stevinweg 19
073-142203

E.N.W.B.-afdeling Haarlem
Ceciliasteeg 13
023-327288

E.N.W.B.-afdeling Castricum
Bakkersplein 1

E.N.W.B.-afdeling Groningen
Cornoeljestraat 2 kr. 823
050-116376

E.N.W.B.-afdeling Friesland
Schwarzenbergweg 13, Hichtum
05157-3130

E.N.W.B.-afdeling Eindhoven
Postbus 7645
040-436941

E.N.W.B.-afdeling Dordrecht
Indus 21
078-39132

E.N.W.B.-afdeling Breda
Achter de lange Stallen 8

E.N.W.B.-afdeling Arnhem
Klarendalseweg 500

E.N.W.B.-afdeling Enschede
Toernooistraat 12
053-893567

kontaktpersonen:

Herman Blom
Hekstraat 22
Beilen

Menne Menninga
Prof. Boermastraat 29
Bedum

Ad Corten
Weth. Kromstraat 21
Uitgeest

G. A. v. Golderen-v. Lookeren Cam-
pagne
Cartesiuslaan 22
Oegstgeest

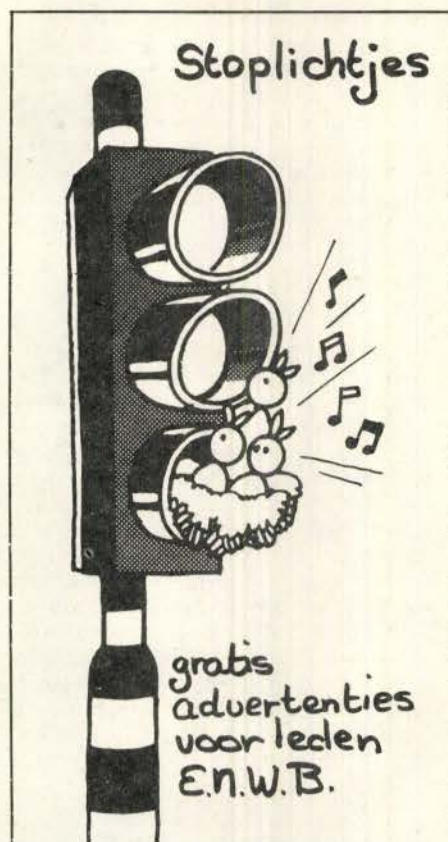
Siwert Hogenberg
Slangenburg 17
Apeldoorn

N. J. J. Mars
Koning Wenzelstraat 52
Deventer

R. de Graaf
Baarnseweg 24
Bosch en Duin (Gem. Zeist)

Laurens van der Pol
Oude Vlissingseweg 58
Middelburg

Kees Epping
Lucas v. Leijdenstraat 1
Woerden



Stoplichtjes

Onder deze naam willen wij een rubriek aankondigen, bestemd voor het gratis plaatsen van kleine advertenties door en voor de E.N.W.B.-leden. De omvang van de advertentie mag niet meer dan 80 woorden zijn. Wat de inhoud betreft, u kunt van alles te koop of te ruilen aanbieden, vakantiefietsgenoten vragen, fiets-ervaringen vragen van andere leden over een bepaald gebied enzovoort. U ziet maar, mits het enigszins van doen heeft met fietsen.

ter overname:

zo goed als nieuwe sporttandem met toebehoren, zoals daar zijn: twee sturen, twee zadels, twee wielen, twee handremmen, twee fietsbellen, twee bagagedragers, twee maal twee trappers, etc., en genot voor twee.
Vraagprijs f 500,—. Jaap of Barbara, tel.: 020-724387.

verzendkosten.

Oudere nummers per stuk f 1,50 + f 1,20 verzendkosten.
Nummer 1 is niet meer verkrijgbaar.
Het boek „Rivieren, dijken, polders en overzetveren“ van Meta de Visser-Ameling f 7,50 inclusief porti-kosten. Zie de bespreking in de vorige Vogel-vrije Fietser op pag. 18 e.v.

ENWB-informatiemateriaal

Auto-kwartet:

prijs per stuk f 4,00 + f 2,25 verzendkosten.

T.shirts:

prijs per stuk f 10,00 + f 2,50 verzendkosten, verkrijgbaar in de maten 152, S, M, L en EXL.

E.N.W.B.-affiche:

prijs per stuk f 1,00 + f 0,90 verzendkosten.

Affiche „Voorrang voor de fiets“:

prijs per stuk f 0,50 + f 0,90 verzendkosten.

Affiche „Autorijden? Ga nou gauw fietsen“:

tijdelijk uitverkocht.

Nieuwe E.N.W.B.-sticker:

prijs per stuk f 0,25, verzendkosten per 10 stuks f 1,00. De oude stickers zijn uitverkocht.

VogelVrije Fietser:

Laatst verschenen nr. f 2,75 + f 1,20



Nieuwe ENWB-sticker

Trends

vervolg van pagina 24

avonds aan het macramé-en is, terwijl manlief in de doka zit. In het weekend pakken ze de fiets om de wind in de haren te voelen, hun lichaam te ervaren en de eerlijke lucht buiten op het land te ruiken en naar de boeren te zwaaien. Kom, steek nog eens zo'n sigaret op, want het is zo fijn te zijn tijdens kankerpatiënt te zijn.

Leuk

De vijfde en laatste categorie: Trends, die voortkomen uit de continuïteitsbehoefte van de massamedia. Het nieuws in de kranten wordt ook ten dele gemaakt. Zie bijvoorbeeld de schrijfsels van Henk Van Der Meyden. Maar niet alleen dit stomme amusement, maar ook wat heet het „service-journalism”. Informatie, die de lezer/kijker een dienst bewijst, waar hij iets mee kan doen in zijn eigen leven. De trends-in-de-kiem, die zo in een stroomversnelling worden gebracht. Zeker als daarbij kan worden gerekend op de medewerking van Bekende Figuren, die graag als trendsetter fungeren. Willen de kranten aan zo'n trend aandacht blijven beste-



den, dan moet er een zogenaamde „leukheidsdimensie” aanzitten, aldus een andere deskundige, prof. Marten Brouwer. Hans Ferrée: Zo is het onderwerp milieuvervuiling gesmoord tot milieu-verveling, omdat de massamedia geen zin hebben steeds opnieuw te schrijven over een onderwerp zonder „leukheidsdimensie”. En fietsen is nog leuk, zolang we (of liever gezegd sommigen onder ons) niet op het hysterische af blijven doordrammen hoe godsgeweldig gevaarlijk en ongezond het wel niet is, want daar krijg je de mensen niet mee op de fiets. Integendeel, die krijgen waarschijnlijk net als ik de neiging om dan gelijk maar een tank te kopen.

Laatste Nieuws Bolsward

Het verhaal over de ontbrekende stoplichten op de rondweg bij Bolsward van pagina 11 is nog actueler geworden. Want er zijn op de bekritiseerde gelijkvloerse kruispunten zonder stoplichten al twee slachtoffers gevallen. Een 15-jarige lts-er werd door een auto gegrepen en stierf ter plekke. Dat was op 2 september. Enkele dagen eerder was een bejaarde man aangereden. Hij vegeteert nu voor in een ziekenhuisbed, want hij heeft ernstig hersenletsel. Dit gebeurde op het kruispunt dat het dichtst bij Bolsward ligt. Er worden nu stoplichten geplaatst, maar, zo beten lokale en provinciale autoriteiten protesterende ouders toe, „als jullie maar niet denken dat dat door jullie actie komt”.

Deze nare ontmoeting vond in de week na het dodelijk ongeval plaats. ENWB-lid en moeder van schoolgaande kinderen Willemijn van der Werf zegt daar achteraf over: „het was je reinste intimidatie. Daar zaten de loco-burgemeester van Bolsward en hoge ambtenaren, de burgemeester van Wonseradeel – dat is die gemeente waar de meeste kinderen vandaan komen die dagelijks de weg over moeten – een paar hoge politie-functionarissen uit Leeuwarden, een kolonel of zoiets zat erbij, en een ingenieur van provinciale waterstaat. Hij, die ingenieur was eigenlijk de enige die naar ons pleidooi voor stoplichten wilde luisteren. Hij vroeg om uitleg. De rest zat zich daar vooral op te winden over een zinnetje uit een pamflet dat we het weekend daarvoor in Bolsward op een demonstratie hadden verspreid. Daarin betichten we de autoriteiten van provincie en gemeenten van schuld aan de dood van die jongen. Dood door schuld stond erin. Wel zeven keer heb ik op die zitting gehoord dat we dat moesten terugnemen. Maar dat hebben we niet gedaan. Ze suggereerden ook nog dat we pret hadden gehad dat die jongen was verongelukt want dan konden we nu lekker rebelleren. Ja, pret, dat woord is gevallen.” De verontwaardiging na de ongelukken was inderdaad groot. Vrij-

dag 's avonds hadden zo'n vier tot vijfhonderd schoolkinderen en ouders een optocht gehouden naar de burgemeesterswoning, nadat zij eerder al het stadhuis hadden bestormd. De burgemeester was uitstendig werd er gezegd. 's Avonds was hij er wel en hij kwam na enig aarzelen zijn hok uit. Toen kreeg hij een peer tegen zijn muil. Daar baalde burgemeester Mulder van en – toegegeven – dat was niet netjes van de afzender. Vandaar ook dat er een paar dagen later politie uit Leeuwarden in het comité ter intimidatie zat.

Welnu. Resultaat van alle pogen was dat de provinciale weg nog steeds open is en dat de ouders zich genoodzaakt zagen volgens een rouleersysteem kruispuntbewaking toe te passen, tot de stoplichten klaar zijn. Ook juridisch wordt de zaak verder uitgevochten, middels een verzoekschrift van dorpsbelangen uit de verschillende dorpen van Wonseradeel aan de provincie om kruispuntbeveiliging. En terwijl ouders surveilleren, staat een politieautootje in de berm, met twee shagjes rokende agentjes erin, die waarschijnlijk tot opdracht hebben die potentiële Baader-Meinhof bende van de zuidwesthoek in de peiling te houden in hun ondermijnende activiteiten.

Mooier kan het niet

Ik wil nog het slot van het verhaal van Hans Ferrée uit de Avenue citeren: „Ik heb de vijf belangrijkste ontstaansbronnen van trends op een rijtje gezet en daaruit blijkt, dat sommige trends geboren worden en andere gemaakt, maar dat het in de meeste gevallen een kwestie is van duwen en trekken. (Toen Hans Ferrée dit schreef, wist hij niet, dat Bernhard Von Lippe-Biesterfeld in zijn chantagebrief aan Lockheed ook deze termen gebruikt had: „a lot of pulling and pushing”). Van spontaniteit en berekening. Van mode en manipulatie. In ieder geval van een samenstel van invloeden. Neem nu de onverbidde trend van de trimfiets (nee, niet dat ding op zolder, maar die met tien versnellingen, die echt kan rijden). Door zo'n ding aan te schaffen en erop te rijden in bijpassend trimtenue, demonstreert de eigenaar, dat hij behoort tot de nietsdoende klasse(status). De commercieel-technologische wedijver heeft het

mogelijk gemaakt dat zo'n fiets reeds voor vier-, vijfhonderd gulden te koop is. De mede door de Stichting Fiets! onverdeelden gegeven voorlichting heeft van fietsen voor de massamedia een aantrekkelijk onderwerp gemaakt. Met „leukheidsdimensie”. Door te fietsen protesteert men tegen de gevestigde situatie van almaar in de auto zitten, luchtvervuiling, energieverspilling, enz. En tenslotte leent de fiets zich voor een portie zelfverwerkelijking. Mooier kun je het niet hebben!”.

Ach, dat kan wel, beste Hans. Je zou je belofte van een jaar geleden nog eens kunnen nakomen, toen ik je voor een ander blad interviewde, (dank aan je vrouw nog voor de verrukkelijke eigengebakken appeltaart) over het Burgerlijk Bolwerk, dat zo moeilijk in Beweging te krijgen is. Weet je nog, je zou lid worden van de ENWB? En haal die fiets nou eens van de zolder.

Dick Arendshorst