

DE

DE FIETSBEL
1991 nummer 1

FIETS



PORT BETAALD
DEN HAAG

Redactieadres:
Voltastraat 22
2517 RM Den Haag
tel. 070-3630429

BEL

DE FIETSBEL IS EEN
UITGAVE VAN DE
FIETSERSBOND ENFB
POSTBUS 11638
2502 AP Den Haag

De Fietsbel
Nummer EEN van 1991

Februari 1991

Met de benen op de potkachel en hoogrode
konen van de inspanning, is het de redactie
van dit welbespaakte orgaan gelukt weer
iets af te scheiden. Buiten sneeuwt, elders
regent het bommen en granaten maar de zanger
van "Hoe sterk is toch de eenzame fietser"
is niet stuk te krijgen. En zo ook de bond
met de kinderbril in het logo. Inmiddels is
onze voorzitter, Marga Zuurbier, toegetreden
tot het landelijk bestuur dus ook in Woerden
zal het wel gaan dagen. Ondertussen vraagt
de lezer zich af waar de schrijver heen wil
terecht. Na het schaatsen toch te veel koek
en zopie naar binnen gewerkt blijkbaar (en
de 0 is het ook al zat). Daarom snel terzak

INHOUD

Lezers schrijven ons	3 & 4
Nog steeds leuk	5
Half werk	5 & 6
Fietsverlichting	7
Fietsen is leuk	8
Wat kan men zelf doen	9
Het is ook nooit goed	10/11/13/14
Fietsen in Nicaragua	15
De ene fiets is de andere niet	16/17
Het verband	19 & 20
Het recht van de sterkste	21
Fietzers zijn zonodig	23

**TINIE
BETER!
XNAP**



BRUISEND DEN HAAG

Sinds enige maanden hebben wij het voorrecht om weer in Den Haag te wonen. We lazen dat we nu in een stad wonen, die niet meer deftig is en wel bruist. Uiteraard vroegen we ons af wat dat bruisen betekende: iets met luchtballen misschien? Maar niet zoiets als champagne, want champagne schuimt, sprankelt en is deftig.

Al tijdens onze verhuizing ondervonden we de levendigheid van de stad: toen we voor een oranje verkeerslicht stopten, omdat we dachten dat dat zo hoorde, waren we onze auto kwijt doordat een achterligger beter op de hoogte was van de manieren in het verkeer dan wij "provincialen". Al gauw begrepen we dat dit een eerste voorproefje was van Haagse bruis. We bemerkten dat auto's hier rijden met gemiddeld anderhalf maal de bij ons weten toegestane snelheid. Zoals te verwachten zien we dan ook vele malen per dag bijna-botsingen, bij een op de tien kruisingen scherven van autolichten en tien maal per etmaal flitsende en loeiende ambulances.

Na enkele weken waagden we ons op de fiets: we hadden gelezen dat Den Haag beschikte over speciale fietsroutes. Ook hier waren we getuige van bruisend Den Haag. De fietsroutes blijken zodanig aangelegd te zijn dat maximale menging met autoverkeer gegarandeerd is: na een stukje fietspad kom je plotseling op een wegdeel waar auto's je tegemoet snellen. Het komt ook dikwijls voor dat een fietsbaan plotseling ophoudt. Als Den Haag dan toch aan het bruisen is, zou dan bij zo'n punt niet een stukje van de weg verhuurd kunnen worden aan een ambulancebedrijf, of aan een begrafenisondernemer om hun telefoonnummer daar te moeten plaatsen. Een nuttige manier van sponsoren.

roept u maar

roept u maar

roept u maar



"Het recht van de sterkste". Wat ik in de brochure miste.

Als je van de Zuiderparklaan komt en je wilt de Vreeswijkstraat in, moet je over de brug van het Soestdijkseplein rechtsaf en dan kun je bij het verkeerslicht je beurt afwachten om linksaf te mogen. Een paar weken geleden stond daar een jongen van een jaar of 13 vóór mij, die, toen het licht op groen sprong, startte en toen toch nog even achterom keek.... en meteen voluit remde. Net op tijd!, want op dat ogenblik raasde een auto die door rood reed met een snelheid van naar schatting 80 km per uur vlak langs hem heen. Had hij niet achterom gekeken...

Al heel wat jaren geleden vroeg men een Engelse taxichauffeur die naar ik meen 25 jaar gereden had zonder ook maar één keer schade op te lopen, hoe hij dat klaargespeeld had. Hij antwoordde toen iets van: "ik ga er van uit dat iedere andere weggebruiker idioot is, en houd daar rekening mee."

Dat klinkt wel wat cru, maar het is heel nuttig vanuit een oogpunt van lijfsbehoud. Het voorkomt dat je gegrepen wordt door de auto van iemand die aangeeft dat hij vóór je de hoek om zal gaan maar dat niet doet omdat zijn knipperen nog van een vorige hoek is; dat je gepakt wordt door een automobilist die de hoek omgaat zonder richting aan te geven; dat je vlak voor een stoplicht gevloerd wordt door een auto die helemaal rechts wil gaan staan; dat je tegen de straat gewerkt wordt door een geparkeerde automobilist die plotseling gaat rijden zonder achterom te kijken; enzovoort (enzovoort).

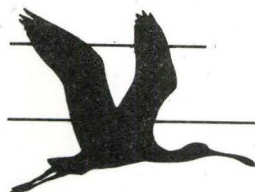
Weet u nog: "hier ligt Jansen; hij had voorrang"?

Het is helaas waar dat je je zo'n instelling van overal rekening mee houden niet een-twee-drie eigen maakt. Mij is het aardig gelukt, maar ik ben mijn fietscarrière begonnen in een tijd dat je nog ongestraft (betrekkelijk althans) fouten kon maken in het verkeer en daar van kon leren.

Les: houd rekening met alles waar je geen rekening mee zou hoeven houden. Maar dan ook alles! Probeer het!

5 nog steeds leuk

Ik kan al verklappen dat op, 28 april ik een bijzondere fietstocht in voorbereiding heb. Dan zal namelijk iemand van het IVN ons rondleiden over weilanden in de buurt van Hazerswoude. Hij stuurt, manipuleert en praat met belanghebbenden (meestal dus boeren) over een zo milieuvriendelijk mogelijk gebruik van weilanden. Wij gaan daar op bloemetjes en eitjes jacht, Maar natuurlijk niet om schade te berokkenen maar om een indruk te krijgen van de grootsheid der natuur. Nu zingen veel vogels op hun mooist in de ochtend en dan zijn de weilanden nog rustig, zodoende starten wij die dag



ZONDAG 28 APRIL om 9 UUR 'S OCHTENDS ,

teneinde om half elf in Hazerswoude te zijn. Cafe "de Landbouw" is om 9 uur nog dicht, maar toch verzamelen we daar voor de deur om de organisatie zo overzichtelijk mogelijk te houden.

Alleen bij ziekte en zware regenval bent U geexcuseerd.

Komt allen in grote getalen teneinde dit mee te maken.
FIETSEN KAN LEUK ZIJN.

Peter Piket

HALF WERK

In het gevecht om goede fietsvoorzieningen bij station C.S. is er weer iets nieuws te melden.

Enige tijd geleden plaatste de gemeente Den Haag een rij fietsklemmen langs de rand van het grasveld om de ergste nood te lenigen, maar een aldaar zo nu en dan staande gebakskraam op wielen verwijderde eigenmachtig een groot aantal fietsen en plaatste de nering zo dat een groot aantal fietsklemmen niet gebruikt kon worden. Deze middenstanders beriepen zich, neem ik aan, op gewoonterecht en wensten niet op te schikken. Onze afdeling protesteerde natuurlijk bij de gemeente en onze voorzitter stuurde, mede namens een landelijke commissie van de ENFB uit Woerden een brief aan wethouder H.J.Meijer.

"Er is veel mogelijk in
Den Haag"

Wij ontvingen keurig netjes antwoord terug en daar-
in stond dat de oliebollenkraam een tijdelijke
vergunning heeft en moeilijk verplaatst kan worden
door gebrek aan ruimte en ook omdat anders proble-
men zouden ontstaan met de elektriciteitsvoorzie-
ning en de toe- en afvoer van water. Ik ben daar
eens gaan kijken en ben van mening dat het groot-
ste deel van deze bezwaren is toe te schrijven
aan onwil om de problemen even op te lossen. Ons
wordt beloofd dat de gebakskraam volgend jaar
(per 1 - 1 - 1992) niet meer op die plaats zal
terugkeren. Ik vermeld deze dingen zonder een
oordeel uit te spreken, omdat ik niet in de com-
missie gemeentepolitiek zit. Deze commissie zal
de zaak neem ik aan verder bespreken met de ge-
meente.

Mijn advies als particulier aan de gemeente is om
dat hele Koningin Julianaplein eens te herorgani-
seren. Het vertrekken van touringcars is slecht
geregeld. Het stallen van fietsen is slecht gere-
geld. De taxi's en de auto's lopen vaak al toet-
erend vast en er staat een kunstwerk dat naar mijn
mening een aanfluiting is voor het woord "kunst".
Ik doel niet op de klok, maar op de langzaam ver-
loederende metalen wiggen, die iedereen daar in
de weg staan. Als ik de gemeente mag adviseren dan
zou ik eerst dit fantasieloze metaal weg laten ha-
len en een andere oplossing zien te bedenken voor
de particuliere auto's. Taxi's horen mijns inziens
wel thuis op het voorplein van een station.

Met de komst van de sneltram die, als ik goed ben
voorgelicht, de Bezuidenhoutseweg ongelijkvloers
gaat kruisen, moet er toch van alles worden ver-
anderd daar.

Peter Piket

CS
DEN HAAG



Ik zie dagelijks véél collega-fietsers, veel schooljeugd maar ook veel ouderen, die blijkbaar niet begrijpen dat ze wanneer ze zonder licht fietsen een veel groter risico lopen om voortijdig van dit leven (of eventueel alleen maar van een been of zo) afscheid te moeten nemen. Als je eenmaal op het kerkhof ligt heb je waarschijnlijk niet zo veel wroeging over je eigen domheid, maar als je in een rolstoel zit heel zeker wel. Waarom denken zo veel mensen dat zij niet aangereden kunnen worden door een automobilist die hen niet ziet? Als ik mensen in het donker zie rijden (bijna niet zie rijden) met donkere kleding aan, zonder licht, en dan nog op een beregende glimmende straat, schud ik mijn hoofd en denk: (weggecensureerd). De gemiddelde automobilist oriënteert zich in het donker bijna automatisch op lichten. Een onverlichte auto of fiets ziet hij haast of helemaal niet, of laat, vaak te laat.

Soms denk ik ook: waarom zou ik een zonder licht rijdende fietser die van rechts komt voorrang geven? Hij wil toch blijkbaar niet gezien worden?

Overigens zijn ouderen verantwoordelijk voor zichzelf, maar de jeugd zou door hun ouders opgevoed moeten worden.

Wat ik het allerergste vind: schoolkinderen op een fiets waar helemaal geen lamp op zit. Geven hun ouders zó weinig om hun kinderen dat ze die bewust zulke risico's laten lopen? Of hebben ze genoeg (of te veel) kinderen? Rijden die ouders zelf in een auto? Dan moeten ze ook (veel) beter weten!

John Lamet.

Veiliger fietsen

A twee jaar testen komt binnenkort een nieuwe fietsdynamo op de markt. De AXA HR-dynamo van het Veenendaalse bedrijf Stenman Holland. Met de introductie van het model wordt een nieuwe weg geslagen op het gebied van de beveiliging van fietsers.

Het produkt bestaat uit een gesloten huls met hoogwaardige onderdelen. De constructie is zodanig, dat de beweegbare delen onbereikbaar zijn voor zout, modder en regen. Uitvallen van de AXA HR-dynamo is daardoor uit-

keling gestoken en de fietsfabrikanten hebben de producent gegarandeerd in drie jaar 600.000 dynamo's af te nemen. De produktie omvat 150.000 exemplaren volgend jaar, vervolgens 200.000 in 1992 en 250.000 stuks in het derde jaar. Na die periode gaat Stenman Holland de export van de dynamo opvoeren.

Andere fabrieken zijn de gedurende de garantieperiode uitgesloten, maar voor de detailhandel komen zo'n dertigduizend stuks beschikbaar. De investering moet de basis leggen voor de versterking van de marktpositie van de vier ondernemingen. Stenman heeft met de AXA HR-dyna-

problemen met de bedrading van voor- en achterlicht. Ook het zoeken naar massa om de verlichting te laten functioneren is niet meer nodig. Aan de AXA HR-dynamo zit een stopcontact waar een stekker in past. Iedereen wordt zo in staat geacht de draden in de stekker te stoppen. De stekker is overigens vier-polig. Er is dus plaats voor nog twee draden. Door ook deze op een speciale manier te bevestigen is het massa-probleem opgelost.

Het Veenendaalse bedrijf heeft aan het eind van de jaren tachtig zijn aandacht gericht op de rijwielen-sector. Het raakte aanvankelijk be-



30 december zat ik omstreeks twaalf uur in cafe "de Landbouw" ten einde mij daar ter beschikking te stellen van de ENFB. In de Heilige Schrift kan men al lezen dat wat geschreven is ook volbracht moet en zal worden en ook voor de "Fietsbel" willen wij dat zo veel mogelijk laten op gaan. U denkt er misschien al weer aan de redactie te bellen na deze zinnen, maar ik spot niet, ik ben doodserieus. Zodoende zat ik daar en mocht inderdaad een fietsvriend verwelkomen, die nietsvermoedend in de fuik was gezwommen.

Het was goed edoch winderig weer en wij besloten naar Katwijk te fietsen. Wij raasden in ijltempo door de duinen, voortgejaagd door windkracht 7. Wij gebruikten iets in cafe "de Zwaan" of "het Zwaantje" waar het die dag een drukte van belang was met automobilisten, die zich daar te goed deden aan vette spijzen. De terugweg duurde ongeveer twee maal zo lang en wij pauzeerden op het vogelkijkduin, waar ik met mijn kijker nog wat in de rondte heb gekeken. Ongelofelijk veel meerkoeten, twee zwanen en wat kuifeenden. Eksters en kraaien niet te vergeten. Toen wij Scheveningen naderden begon het al ras zwart te zien van mensen en geparkeerde auto's waarover wij niet genoeg onze walging kunnen uitspreken.

Nu een vooruitblik op de te verwachten toekomst.
Fietstochten zullen weer plaatsvinden op:

27 januari
24 februari
31 maart
28 april (verzamelen om 9 uur)

Bahalve op 28 april verzamelen om 12 uur in
cafe "de Landbouw", hoek Bezuidenhoutseweg - Landscheidingsweg.



**VERZAMELEN
GEBLAZEN!**

Er zijn diverse manieren om het autoverkeer te doen verminderen. Een veel toegepaste manier is om zelf de fiets te nemen, dat is al een auto minder. U kunt nog iets doen, want teneinde U te bevoorraden en van levensmiddelen en dergelijke te voorzien rijden vele vrachtauto's af en aan. Vliegtuigen met tomaten doorkruisen het luchtruim. Kiwi's komen uit Nieuw Zeeland. Bloemen uit Israel. Schepen met auto's komen uit Japan. Eindeloze rijen vrachtwagens grommen over de wegen van Europa en zaaien vrees en roetdeeltjes alom. Dat is de vooruitgang. Eindelijk kunnen we alles kopen wat we willen.

Ik wil er gewoon op wijzen dat al dat consumeren voor een groot deel onnodig en ongezond is. En als U dan consumeert kunt U iets kopen dat niet zo'n lange reis heeft moeten maken. Koop niet het allergoedkoopste, want een groot deel van deze ellende komt door grootwinkelbedrijven. Ik ben er op gewezen dat dit niet altijd zo is en dat is natuurlijk waar. Maar dat misselijkmakende gezoek naar de allergoedkoopste grootgrut van allemaal heeft al heel wat ellende veroorzaakt en niet in de laatste plaats onder goed willende middenstanders.

Koop dus bewust; koop kwaliteit en koop niet teveel. Als U zich verveelt kunt U ook eens een ingezonden brief schrijven in de "Fietsbel", bijvoorbeeld als U het hier niet mee eens bent, want ik ben al de hele avond aan het schrijven van allerlei verhalen en heb net een glaasje Spa rood op; dat is pas een gezonde zuinigheid en duurzame economie.

Dat kunt U vast ook wel.

Peter Piket

GOLFOORLOG: Als we allemaal waren blijven fietsen dan was dit niet gebeurd.

“Er is verschrikkelijk veel gebeurd”

Zoals u onlangs in de krant heeft kunnen lezen heeft de gemeente Den Haag het voornemen opgevat om op grote schaal dienstfietsen beschikbaar te stellen aan haar personeel. Dat idee blijkt onderdeel te zijn van een nieuwe regeling voor het woon-werk verkeer voor de gemeenteambtenaren. De essentie van de nieuwe regeling is om het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer in het woon-werk verkeer te stimuleren en het autogebruik te verminderen. Bovendien wil men het zogenaamde forensenverkeer terugdringen. De ambtenaar die per fiets naar zijn werk komt, krijgt in het vervolg een vergoeding van twintig gulden per maand. In plaats van een maandelijkse vergoeding kan men ook kiezen voor een dienstfiets. Op kosten van de baas kan de ambtenaar dan een nieuw rijwiel kopen en gebruiken. Het onderhoud van de dienstfiets is voor rekening van de gemeente. Alle ambtenaren die buiten Den Haag wonen, raken hun huidige woon-werk vergoeding kwijt. In plaats daarvan kunnen zij een bijdrage krijgen in de kosten van een openbaar vervoer abonnement of een bijdrage in de kosten van car-pooling. De nieuwe regeling is vooral gunstig voor ambtenaren die elders wonen en met het openbaar vervoer naar hun werk komen en voor ambtenaren die in Den Haag wonen en met de fiets komen. De regeling is zeer nadelig voor de automobilisten en in mindere mate voor de lange afstandsfietsers. Deze laatste categorie ambtenaren raken namelijk ook hun huidige (hoge) woon-werk vergoeding kwijt en moeten het in den vervolge met twintig gulden in de maand doen. Een ambtenaar die in Voorschoten woont en per fiets naar zijn werk komt (en die zijn er) ontvangt in de huidige situatie F. 58,- per maand woon-werk vergoeding. In de nieuwe situatie wordt dat twintig gulden per maand of een dienstfiets. De fietsforensen ervaren deze korting op hun huidige vergoeding als een onrechtvaardige zaak. Om hun zaak te bepleiten hebben zij een actiegroep opgericht en zich voor steun tot de ENFB gewend. Hun brief drukken wij hierna af.

Burgemeester en wethouders
van Den Haag

onderwerp
concept stimuleringsplan
"Wonen in Den Haag en openbaar
vervoer en fietsgebruik"

1 februari 1991

Geacht college,

Onlangs hebben wij kennisgenomen van een publikatie in het dagblad het Binnenhof van 17 januari j.l., waarin wethouder Martini de aanschaf van 4000 Haagse dienstfietsen aankondigt. Ook hebben wij kennisgenomen van het in bedoelde publikatie genoemde concept stimuleringsplan. Naar aanleiding hiervan hebben wij een werkgroep gevormd. Als groep willen wij behulpzaam zijn bij de realisering van het streven om de milieu en verkeersproblematiek binnen de gemeente te verkleinen.

Wij willen ons actief inzetten om met name het fietsgebruik en het gebruik van openbaar vervoer door ambtenaren te helpen bevorderen.

Wij bieden bij deze onze diensten aan en willen met het navolgende een voorzet geven.

Hoewel wij onderkennen dat in het plan waarde wordt gehecht aan het stimuleren van het fietsgebruik denken wij dat e.e.a. een nog hogere prioriteit verdient. Daarvoor zijn goede redenen:

- fietsgebruik is nog milieuvriendelijker dan openbaar vervoergebruik;
- fietsgebruik vermindert de huidige belasting van het openbaar vervoerapparaat;
- fietsgebruik geeft mobiliteit zowel voor woon- werkverkeer als voor "dienstreizen", twee vliegen in een klap;
- de fiets neemt weinig ruimte in beslag en draagt bij aan de oplossing van verkeers- en vervoersproblematiek;
- fietsgebruik komt tegemoet aan de bewegingsbehoefte van ons allemaal en draagt bij aan onze gezondheid.

Op het eerste gezicht lijkt het ter beschikking stellen van dienstfietsen een prima maatregel. Wie echter bedenkt dat praktisch elke Nederlander een fiets heeft zal beseffen dat het er eigenlijk om gaat hen ook daadwerkelijk "op het zadel" te krijgen.

Wij denken dat het geven van een ruimhartige fietsvergoeding hiertoe het aangewezen middel is. De in het plan genoemde vergoedingsbedragen stimuleren niet.

Wij moeten helaas constateren dat de "lange afstand" fietser, woonachtig buiten Den Haag, Rijswijk en Voorburg, in de ogen van de opsteller van het plan niet bestaat. Zij worden (zie blad 7) niet in de prognoses opgenomen.

Kort en goed stellen wij het volgende voor:

- stimuleer -behalve het gebruik van het openbaar vervoer- ook het daadwerkelijk gebruik van de fiets;
- als je het fietsgebruik echt wil stimuleren laat je mensen de vrijheid voor hun "eigen" fiets te kiezen;
- een vergoeding voor dit "eigen" fietsgebruik dient ruimhartig te zijn, wij denken daarbij aan een vergoeding die gebaseerd is op kosten van het openbaar vervoer.

Om mensen te bewegen met de fiets naar hun werk te gaan is het belangrijk ervoor te zorgen dat er goede, bij voorkeur bewaakte, stallingsmogelijkheden zijn. Zo zou het aantal vestigingen van "Bicyclette" drastisch kunnen worden uitgebreid en eventueel ook de aldaar geboden service.

Waar het gaat om het ontmoedigen van de automobilist ware het o.i. te overwegen niet langer parkeergelegenheid te bieden c.q. voor parkeerfaciliteit te laten betalen.



STRANDSCHAP ZANDVOORT
 FIETSEN VERBODEN VAN 15 MEI - 15 SEPT
 TUSSEN 9.00 U. - 18.00 U.
 KAMPEREN VOORBU TENT 24 →
 RODE  KORF
 GEVAARLIJKE ZEE



GELDIG
 VAN 15 MEI TOT
 15 SEPTEMBER



Tenslotte merken wij op dat indien de door ons voorgestelde maatregelen extra financiële middelen behoeven, er nog eens kritisch naar de afzonderlijke in het plan genoemde maatregelen zou kunnen worden gekeken.

Hoewel alle genoemde maatregelen op zich van waarde zijn denken wij dat sommige in het licht van hun financiële consequenties te weinig effectief zijn. Zo verwachten wij dat de voorgestelde verdubbeling van de verhuiskostenvergoeding slechts marginaal zal bijdragen aan de verhuisbereidheid van huidige en toekomstige werknemers.

Wij vragen u het stimuleringsplan overeenkomstig onze wensen aan te passen danwel de behandeling van het stimuleringsplan in uw college nog even uit te stellen om ons in staat te stellen onze voorstellen bij de verantwoordelijke portefeuillehouder nader toe te lichten.

Namens de werkgroep "de fietsende ambtenaar"

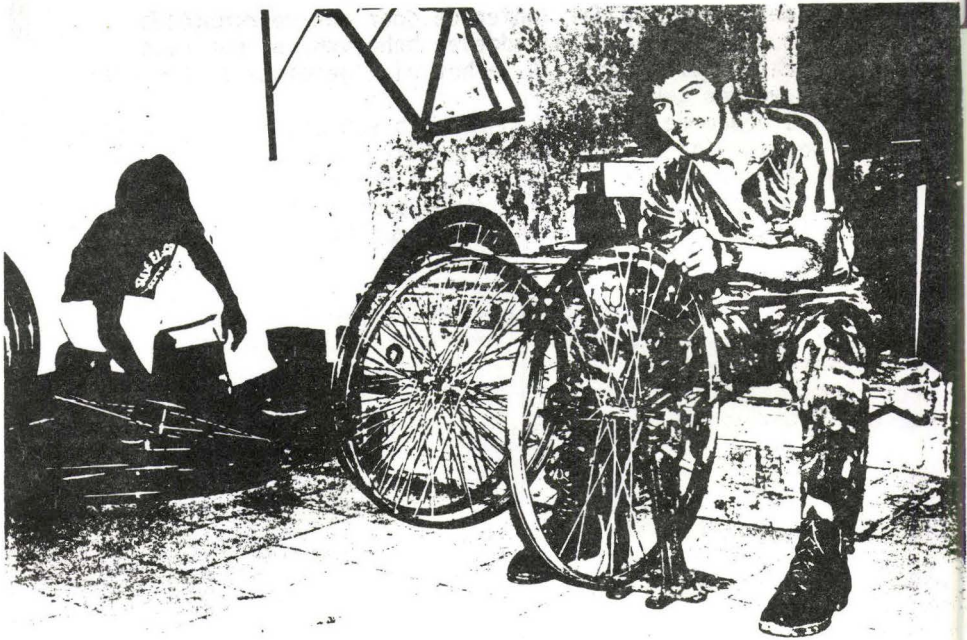
de secretaris

Jan Chaudron
kamer 3041
Stadhuis

c.c.: het Georganiseerd Overleg

De mensen van de actiegroep "De fietsende ambtenaar" zijn vooral gebelgd over het feit dat zij, terwijl ze als lange-afstands fietser al een milieu-vriendelijk gedrag aan de dag leggen, hun woon-werk vergoeding fors omlaag zien gaan. Die forse verlaging wordt door de gemeente paradoxaal genoeg veroorzaakt vanuit milieu-overwegingen. Voor de Fietsende Ambtenaar is de verlaging van hun woon-werk vergoeding ook moeilijk verteerbaar omdat het forensen per fiets hogere kosten met zich mee brengt. Men fietst al gauw zo'n 4000 a 5000 kilometer per jaar bijeen en dan kom je met die twintig gulden per maand niet uit de kosten. Een dienstfiets is geen alternatief voor de extra-kosten die een lange afstands fietser maakt aan kleding, schoeisel en voeding. Bovendien vinden de mensen van de Fietsende Ambtenaar dat op deze manier er geen stimulans is voor de automobilist om de fiets te pakken. De automobilisten tracht men als het ware te dwingen om met openbaar vervoer te gaan. Dat is financieel aantrekkelijk voor ze gemaakt. Uit allerlei onderzoeken is echter bekend dat veel automobilisten met geen stok de tram of de bus in zijn te krijgen. Als het niet anders kan, wil deze categorie eventueel nog wel met de fiets naar het werk komen. Dat zou dan ook financieel aantrekkelijk voor hen moeten zijn. In de nieuwe regeling van de gemeente is dat echter niet het geval.

Voor de ENFB is het niet zo eenvoudig om hier een standpunt over in te nemen. De bond moet immers rekening houden met het feit dat de gemeente met de nieuwe regeling een principieel goede koers inslaat. Bovendien ligt ook het gevaar van



• De jongens van 'La Hermandad'
aan het wielenspaken

de sterke autolobby nog op de loer. Naar verluid zijn de vakbonden mordicus tegen het verdwijnen van de woon-werk vergoeding voor automobilisten. Dat zou de ENFB wel eens kunnen verplichten om vierkant achter de nieuwe gemeentelijke regeling te gaan staan. Als de bond de gemeentelijke regeling afwijst, komt zij ongewild aan de belangenlobby van de automobilisten tegemoet. Van gemeentelijke zijde is men van mening dat de lange-afstands-fietsers niet helemaal ongelijk hebben in hun mening maar dat het maken van een aparte regeling voor fietsende forensen een dure zaak is. Zo'n aparte regeling is extreem fraude-gevoelig. Men vreest dat zonder een controle-systeem veel forensende automobilisten met de auto naar het werk komen, een paar straten verderop parkeren en het laatste stukje per fiets afleggen. Een extra-controle systeem kost echter weer veel geld voor een kleine groep mensen. Van de in totaal 12.000 mensen die bij de gemeente op de loonlijst staan, is nu ongeveer 1% (120 mensen) fietsforens. Het aantal forensen dat per auto komt is vele malen groter.

De redactie van de Fietsbel denkt dat er een redelijk compromis gevonden kan worden door de forensende ambtenaren die per auto naar hun werk komen, hun auto aan de rand van de stad gecontroleerd (Biesieklette) te laten parkeren. Daarna kunnen ze verder met de fiets of het openbaar vervoer. De stad wordt op die manier onlast van enkele duizenden auto's per dag en de deelnemende ambtenaren behouden hun woon-werk vergoeding. Dus ook de lange afstands fietser komt op die manier aan zijn trekken (HP).

Fietsen voor Nicaragua

Onder deze titel organiseerde de fietsgroep van activiteitencentrum Sparring te Scheveningen donderdagmiddag 22 november 1990 een alternatieve middag voor heel het centrum. De aanleiding hield verband met een behaald resultaat van de activiteit fietsreparatie na zo'n twee en een half jaar hard te hebben gewerkt. De fietsgroep schonk deze middag een donatie aan de fietswerkplaats "La Harmandad" (de vriendschapsband).

Op 3 maart 1989 werd in de Leonse wijk Zaragoza deze fietswerkplaats geopend. Het initiatief tot de oprichting van deze werkplaats, waar zeven oorlogsinvaliden tot monteur worden opgeleid, is o.a. afkomstig van de Amerikaanse organisatie "Bikes not Bombs", het Nicaragua Komitee Nederland, de Zweedse organisatie SHIA en de Nicaraguaanse invalidenbond "Organización de Revolucionarios Discapacitados". Een Noordamerikaanse brigade heeft, samen met de aankomend monteurs, een door de gemeente León beschikbaargestelde loods omgebouwd tot een schitterende fietswerkplaats volop in bedrijf. De oorlogsinvaliden en twee vrouwen krijgen er een technische opleiding van de Utrechtse fietsenmaker Ton Daggers.

De werkplaats zal, na een periode van financiële, technische en organisatorische ondersteuning, zelfstandig worden. Op het moment is er nog een 'startkapitaal' nodig in de vorm van een container met 700 fietsen, die in elkaar gezet moeten worden. De levertijd van een container is zes tot acht maanden (vanuit India); kosten f 80.000,- vooruit te betalen. Per fiets komt dat neer op zo'n f114,- aan onderdelen. Voor Nederlandse begrippen is dat weinig voor een nieuwe fiets. In Nicaragua is dat een heel bedrag!

Carry-Ann, vertegenwoordigster van de werkgroep 'Fietsen voor Nicaragua' vertelde die middag aan Sparring met behulp van dia's over de fietswerkplaats te Nicaragua en was ontzettend blij met onze donatie. Ook benadrukte zij het belang van over je eigen grenzen heen te kijken, wat ze dan ook zeer van ons waardeerde. Ook vond zij dat we er veel werk van hadden gemaakt, de tentoonstelling op een leuke manier opgehangen en een heel programma inelkaar gezet. De fietsenmakers van Sparring die zelf ook gehandicapt zijn vinden het bijzonder waardevol dat ook in een land als Nicaragua aan de gehandicapte mensen wordt gedacht. De fietsgroep van Sparring gaat gemotiveerd verder en dit project zullen we niet snel vergeten.

DE ENE FIETS IS DE ANDERE NIET

Zoals bekend is de verplaatsing per rijwiel niet aan rang, stand, geloof, sexe of leeftijd gebonden. Ook de politieke constellatie van een land heeft weinig van doen met het gebruik van de fiets. In sommige landen echter gebruikt men de fiets wel op een heel bijzondere manier. Daarvan moge het volgende citaat uit een artikel van de Chileense correspondent van NRC-Handelsblad van enkele maanden geleden getuigen:

— Intussen heeft ook de luchtmacht land zijn financiële schandaal, zo blijkt uit berichten uit de Chileense hoofdstad Santiago. Evenals de collega's van de landmacht hielden de luchtmacht officieren er een onwettig spaarfonds op na: La Bicicleta (De Fiets).

Uit het artikel bleek dat men via spaarfonds De Fiets rijk kon worden. Het fonds keerde 10% rente per maand uit over ingelegde spaargelden. Weliswaar werden de spaargelden "belegd" in wapenhandel- en drugshandel, maar je moet wel een kniesoor zijn om daar op te letten. En uit de recente geschiedenis is wel gebleken dat Chileense officieren niet zo kieskeurig zijn.

Dat Latijns-Amerikaanse officieren de fiets ook als transportmiddel gebruiken valt te lezen in een boek van de Argentijnse schrijver Mempo Gairdinelli. In zijn 'De revolutie op de fiets' (Wereldvenster 1984) doet hij de wonderbaarlijk avonturen van de Paraguayaanse majoor Gaite uit de doeken. Gairdinelli beschrijft onder meer een staatsgreep in maart 1947 waar majoor Gaite aan deel neemt. Hieruit het volgende fragment waarin de majoor vertelt hoe de opstand begon:

"In die tijd had elke soldaat in de kazerne zijn geweer in zijn eigen klerenkast. In een oogwenk had ik de troep geformeerd. En toen Chamorro kwam, vroeg ik of hij met me meeging om in een compagnie die daarnaast lag, in de Applicatieschool, de opstand te ontkenen. We gingen op de fiets. We maakten iedereen in de slaapzaal wakker. En ik sprak

hen plechtig toe. Ik zei hun dat kolonel Yegros en Juarez des Rio en de anderen hadden gehandeld uit willekeur en dat we hen zouden afzetten, dat er in Paraguay dingen gebeurden die niet mochten gebeuren. Zo, eenvoudigweg,. Ze begrepen het. Improvisatie, voor de vuist weg. Overtuigend. En ik besloot: 'En als het moet, zullen we vechten. We zullen zeker strijden, zodat er geen plaats is voor lafbekken. En ieder die tot strijden bereid is, staat natuurlijk aan mijn kant. Laat wie zijn bloed wil geven voor deze zaak, een stap naar voren doen. En bam. Iedereen deed een stap. Ik sprak ze toe in het Spaans en in het Gaurani. 'No rairo', zei ik tegen hen, want zo zeg je dat. 'No rairo'. En een enthousiast gejuich barstte los. En Chamorro en ik

gingen naar het volgende blok, op de fiets, en zo waren we de hele nacht bezig met het ontketenen van de opstand".

In Nederland botert het een stuk minder tussen de fiets en het leger. Niet alleen bestaat het Wielrijderskorps al lang niet meer, ook binnen de ENFB bestaan er gemengde gevoelens over de legerfiets. Een paar jaar geleden werd ik daar hardhandig mee geconfronteerd toen ik redactielid was van de Vogelvrije Fietser. Kort na mijn aantreden als redacteur gaf ik te kennen dat ik aandacht wilde gaan besteden aan de fiets in het leger. In mijn ogen paste dat prima in een op stapel staande serie over de dienstfiets. Bovendien ben ik een warm voorstander van een fietsend leger en niet alleen uit milieuoverwegingen. Mijn plan werd door de redactie botweg van de hand gewezen: "De ENFB is tegen het leger en dus ook tegen een fietsend leger", werd mij door de toenmalige coördinator van het landelijk bureau toegevoegd. Helaas kon hij niet in de statuten van de bond aanwijzen waar een dergelijke belangrijke beleids-overweging te lezen viel, maar en daar vielen de andere redacteurs hem in bij, de bond was niet naar de letter maar wel naar de geest tegen. Daar viel dus verder weinig meer over te praten, zeker niet nadat ik constateerde dat niet de ENFB maar de redactie van de Vogelvrije Fietser tegen het leger was. Men bleek geen behoefte aan "dissidente" geluiden in de redactie te hebben en besloot vrijwel eenstemmig dat ik geen artikel mocht schrijven over de fiets in het leger. En toen ik me over deze vorm van democratisch centralisme bij het landelijk bestuur beklaagde, had ik binnen enkele dagen een briefje in de bus dat ik redacteur af was. Volgens de kenners was ik daarmee het redactielid met de korste staat van dienst uit de ENFB-geschiedenis. Ik heb nog niet eens het colophon weten te halen. Waaruit maar moge blijken dat het mosgroen legerrijwiel heel wat in haar mars heeft.

Hans Pars

BIESIE KLETTE

TWEEWIELER STALLINGEN

Voor maar **f 1,25** per week
kunt U Uw fiets een jaar lang
veilig stallen bij
"BIESIEKLETTE"

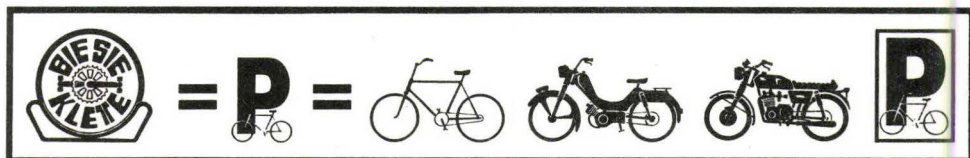
15 stallingen

in Den Haag, Rijswijk, Voorburg, Scheveningen en
Kijkduin.

Jaarkaart	f 65,-
12 rittenkaart centrum	f 6,-
12 rittenkaart seizoenstallingen	f 12,-

Vaste stallingen: Voldersgracht (bij HEMA), Leyweg (winkelcentrum), Rijswijk (Inde Boogaard),
Burg. de Monchyplein (stadhuis) Voorburg (Kon. Julianaplein) Herman Costerstraat;
Seizoenstallingen: Kijkduin (Deltaplein), Scheveningen (Nrd. Boul.), Scheveningen (Strandweg),
Scheveningen (Kurhaus), Zwembad Overbosch, Zwembad Zuiderpark.
Evenementen: North Sea Jazzfestival, Rekreade, Parkpop, Waterpop en vele anderen.

Bel de "BIESIEKLETTE"INFOLIJN tel. 070 - 362.42.82



HET VERBAND

(van onze correspondent op de Veluwe)

In Ede zijn ze vergevorderd met de automatisering van geneesmiddelenrecepten.

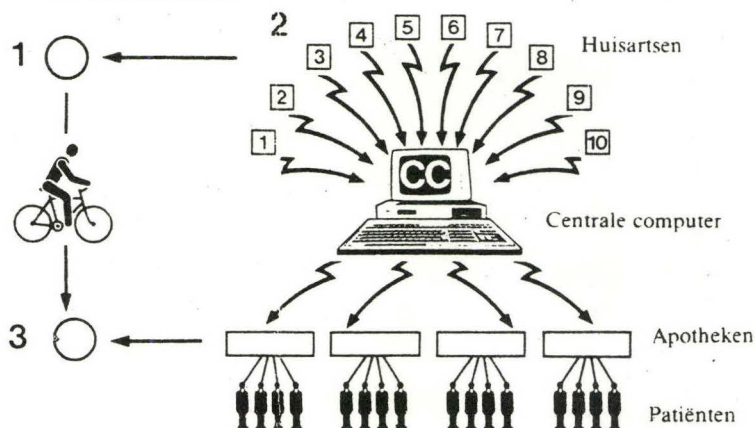
Als je door een arts iets voorgeschreven krijgt stuurt deze - via zijn PC - het recept langs electronische weg naar de apotheek. Als je het recept inlevert bij de apotheek ligt het genesmiddel daar al voor je klaar †

Handig, niet ?

Maar nu komt het :

Hoe gaat men in Ede naar de apotheek ?

Per fiets (zie de figuur) †



Nieuw routeschema recepten

1. Terwijl U van de huisarts naar de apotheek gaat.
2. is het electronisch recept intussen door de huisarts al doorgeseind.
3. Als U bij de apotheek met het papieren recept aankomt, is het geneesmiddel intussen klaargemaakt. (het papieren recept blijft wettelijk verplicht)
4. Hij hoeft alleen nog maar het briefje in te leveren en het middel in ontvangst te nemen.

In Ede denken ze dus niet alleen aan een goede gezondheidszorg, maar ook aan voldoende lichaamsbeweging en aan het milieu. Zijn initiatief verdient navolging.

Misschien kan de AZIVO apotheek in Den Haag ook een dergelijke "folder met fietsje" maken.

Fietsen en gezondheid hebben immers alles met elkaar te maken!

Alphons Mantel

GEBARENTAAL!



„Gebarentaal-inrichting, Holland”

vraagt direct een proefles aan!

Er is ook een ander soort fietsroutes: de bekende wit met rode wegwijzers die fietsers moeten leiden, bijvoorbeeld naar Katwijk of naar Delft. We hebben verschillende van die routes geprobeerd, maar liepen steeds vast. Geinformeerd bij gemeente, V.V.V. en bij de ANWB, maar verder dan kruisverwijzingen zijn we niet gekomen; toch hebben we Katwijk en Delft wel bereikt, zij het op onze eigen manier.

Het zou goed zijn als haagse bestuurders, die verantwoordelijk zijn voor het opstellen en het uitvoeren van de verkeersplannen, geregeld gebruik zouden maken van de fiets, zodat zij ook deze kant van het verkeer aan den lijve ondervinden.

J.C.de Munck

roept u maar

Eethuis Jazz Café

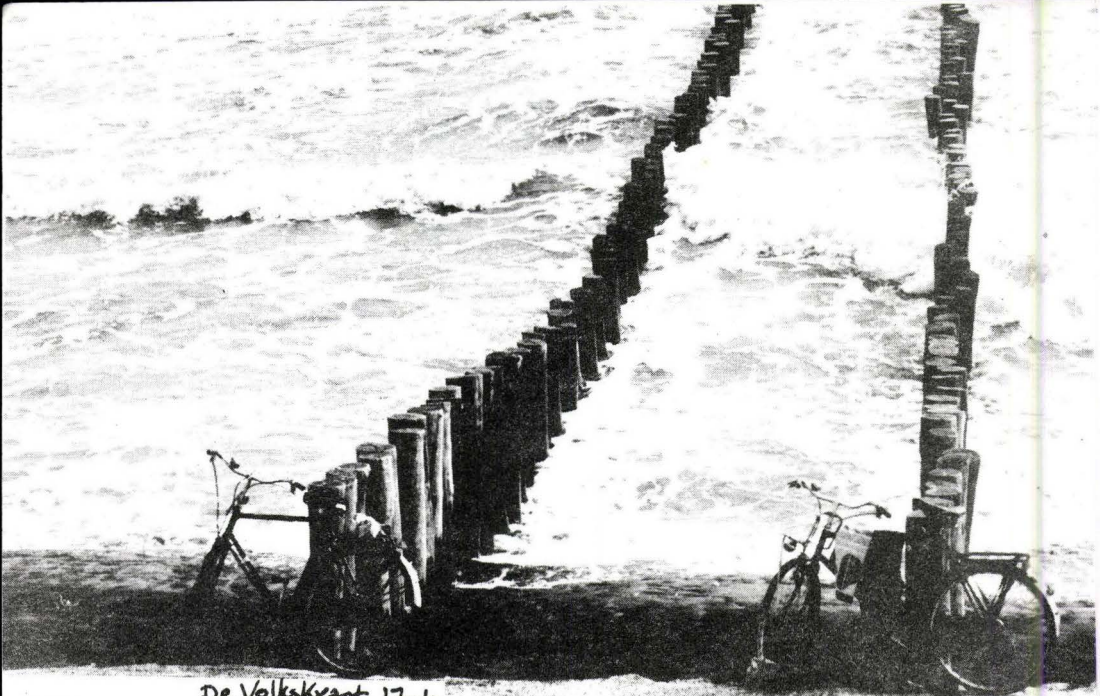
„De Landbouw”

Zijdeweg 58
2245 BZ Wassenaar
Tel.: 01751-79723

*Uw gastvrouw
en gastheer:
Anneke en Ed Koenders*



Kinderijsje met verrassing	f 4,25
Coupe Landbouw	f 8,25
vanille roomijs, boerenjongens en slagroom	
Irish Coffee	f 7,50
D.O.M. Café	f 7,50
Appelgebak	f 2,75
Appelgebak met slagroom	f 3,50



De Volkskrant, 17-1-

Fietsenverkoop ⁹¹ naar record

Van onze verslaggever

NIJMEGEN — Vorig jaar is een recordaantal fietsen verkocht. De handel verkocht in 1990 in totaal 1,3 miljoen nieuwe rijwielen. Dat is 10 procent meer dan in 1989. Dit blijkt uit een marktonderzoek van het vakblad Tweewieler onder driehonderd rijwielhandelaren.

Voor dit jaar verwacht de rijwielhandel een verdergaande groei van de verkopen. De groei zal naar verwachting uitkomen op ongeveer 4 procent. Volgens de detaillisten kan vooral de terreinfiets (mountain bike) zich blijven verheugen in een flinke belangstelling. Vorig jaar leidde de enorme vraag tot vertragingen bij de afleveringen van enige maanden, maar inmiddels heeft de industrie maatregelen genomen om snel te kunnen reageren op de marktvraag.

De fietsenhandel koestert ook hoge verwachtingen van een nieuw type fiets, de zogenaamde tracking bike, een kruising tussen een mountain bike en een moderne toerfiets. Volgens de detaillisten is het een pure „vakantiefiets”, die uitgerust kan worden met een fietstas.

Enkele deelnemers aan een van de Piket-tochten van de afgelopen zomer nemen het er even van. Piket las tijdens de rust voor uit Jona 1 en 2.

Een paar weken geleden stak ik al fietsend (uiteraard) de Van Boetzelaerlaan over, toen ik schuin achter mij hoorde toeteren. Ik keek om, en zag een auto, waarvan het raampje vóór werd open-gedraaid; toen klonk er zeer luid over de straat: "Scheveningen!" Er ging toen ook een raampje achter open, en daaruit werd geroepen: "Kurhaus!" Ik ben zo vriendelijk van aard, dat ik in de goede richting wees, waarna de raampjes weer dicht gingen en de auto verdween. "Dank u"? Nee, wat dacht u wel? Wat dacht ik....? (Was het niet Midas Dekkers, die toen hem door een automobilist de weg gevraagd werd, zei: "vraag het maar aan een van je collega's"? Ik kan mij deze reactie indenken. Maar als het mij netjes gevraagd wordt zal ik toch weer proberen de goede koers te wijzen.)

Een paar dagen later kwam ik tegen 6 uur van mijn werk naar huis, stak aan het eind van de Laan van Eik en Duinen de Laan van Meerdervoort over en zag daar rechts van mij op de Laan van Meerdervoort een auto bij het stoplicht staan, die gezien zijn positie linksaf moest in de richting waar ik vandaan kwam. Helaas, voor hem: toen het licht voor hem op groen sprong - ik was hem inmiddels gepasseerd - kwam hij niet weg, de motor vertikte het. De collega's van de onfortuinlijke bestuurder draaiden langs en om hem heen, met kunst- en vliegwerk, zou ik haast zeggen, maar ze vlogen niet en echte kunst vond ik het toch ook niet, sommigen toeterden (wat een onbehouden vorm van communicatie is dat!), maar niemand kwam hem te hulp, niemand van hun ten minste; wèl twee ... jazeker, twee fietsers (waarvan ik er een was), die hem van die ongelukkige plaats wegduwden. Hij stelde het wel op prijs....

John Lamet.



