

DE FIETSBEL

65 cent

veertiendaags klusjes blad
negende jaargang nummer 1 **1989**

Onder redactie van Tinie Dongelmans, Joep van Hoof,
Peter Piket en Hans Pars



De inzendster van de enige goede oplossing van
het anagram uit de Fietsbel 88/3 krijgt haar
Biesieklette-jaarkaart aangeboden door onze
hoofdredacteur.

REDACTIONEEL

In de voorlopig zachte winter van 1989 een nieuw ontlokten Fietsbel. Wederom een nummer bordenvol fietsnieuws uit stad en land (en zelfs daarbuiten). Zoals gewoonlijk zijn de artiken wat zwaar op hand maar is de verpakking luchtig gehouden.

U treft in dit nummer enkele artikelen aan die betrekking hebben op de ouderen op de fiets. Aanleiding daartoe is onder meer het feit dat we regelmatig bedankjes krijgen van leden die als reden opgeven dat " ze te oud zijn om nog te fietsen". Wij vragen ons af die bedankjes een weerspiegeling vormen van het gebruik van de fiets onder de ruim vier miljoen Nederlanders die ouder zijn dan vijf-en-zestig. Met de toenemende vergrijzing van ons fietsland zou dat een somber toekomstbeeld opleveren.

Verder artikelen over de verjaardag van Biesieklette, Postmuseum, afscheid van Alfons Mantel, gejoel te Utrecht, de fiets van IDA, Piket rechercheert een boek, de Abrahamfiets, het vervoersplan Groot-Den Haag, Ouderen in het verkeer en een interview met B. Vermolen.

Om technische redenen (luiheid van de redactie) voor een keer weer een nummer op A5 formaat.

Overigens wil de redactie de medewerkers van het landelijk bureau te Woerden bedanken voor de prima publiciteitsactie voor ons huisorgaan. De pogingen vanuit het Woerdense om de Fietsbel te promoten zijn ons niet ontgaan. Ook een enkel persorgaan heeft ingehaakt. Helaas bleken sommige op de gedachte te zijn gekomen dat het hier om een ludieke protestactie ging van een oppermachtige Fietzersbond. Deze kleinschalige actie kan echter geen andere betekenis hebben gehad dan die van een bel zonder klepel.

hp.

Januari/februari 1989

MONUMENT

Op 2 december was het dan zo ver. De vijfde verjaardag van Biesieklette nam om 14.00 uur een aanvang op een schoolplein in de binnenstad. De festiviteiten werden geopend door, u raadde het al, Pierre Heijnen. Wederom als stand-in voor wethouder Vlaanderen. Zoals ik in de vorige Fietsbel schreef in het artikeltje "Pierre start het wonder van Vlaanderen" komt ons lid Heijnen "d'r wel". Kort na het verschijnen van onze Bel werd bekend dat Pierre binnen afzienbare tijd fractievoorzitter van de PvdA wordt. Het moest hem trouwens van hart dat hij het maar een "piessig" stukje vond in die vorige Bel. Hij had er in het geheel niet om kunnen lachen.

Het moet gezegd, als feestredenaar op het verjaarsfeestje van Biesieklette kwam hij beter uit de verf. Dat hij daarna op de rollerbank een wedstrijdje fietste tegen Sinterklaas en deze hoogbejaarde man niet eervol liet winnen, is echter weer een minpuntje. Een goed politicus moet weten wanneer die móét verliezen.

Na de openingsplechtigheden kondigde de coördinator van het feestvarken, Dick Breedveld, een wedstrijd op de rollerbank aan tussen het jongste (duo)raadslid Willem Minderhout (PSP) en Neerlands hoop Eric Breukink. De uitslag laat zich raden. Een argeloze fietser die z'n kwam stallen achter de Hema werd hierop in de kraag gevat. Hij bleek de miljoenste staller en vergezeld van een zwarte pietenorkest werd de man naar het schoolplein opgebracht. Daar verdween de man niet in de zak maar kreeg een fiets cadeau. Hoe hij met twee fietsen thuis is gekomen is weer een ander verhaal.

Tot slot volgde er een druk bezochte en receptie waar door tal van mensen het woord werd gericht tot de jarige stallingsorganisatie. Als ik alle feestredenaars mag geloven gaat Biesieklette een gouden toekomst tegemoet. Ook de ENFB stak aldaar de loftrompet van de fiets(er) in de ruimste zin des woords. Prima feest van een prima club (die overigens gesponserd wordt door de Nutsspaarbank en dat bevat beide partijen prima).

Hans Pars



Bouw zelf een ezelsbruggetje

Van officiële zijde (en ook van enig officieel katoen, maar de zijde is glansrijk in de meerderheid) van officiële zijde dan wordt ons medegedeeld dat er in regeringskringen (en in enkele regeringsvierkanten eveneens, hoewel minder ronduit) geruchten de ronde doen (ook doen ze wel het ovaal, naar toch meestal de ronde)... Kortom... om het niet te ingewikkeld te maken... van officiële zijde wordt ons medegedeeld dat er in regeringskringen geruchten de ronde doen als zou de minister overwegen, de Kolderkrant te huldigen door het doen oprichten van een klein monument. Over de plaats, het tijdstip en nadere bijzonderheden is nog niets bekend. Op de redactie van de KKKK heerst enige verbazing over het feit, dat het hier slechts een klein monument zou betreffen.

Verslag Ledenvergadering 25 oktober 1988.

Aanwezig waren : Dick Breetveld(Biesieklette)
Tiny Dongelmans, Henk Ens, Joep van Hoof,
Alfons Mantel, Meinsje de Paauw, Hans Pars,
Peter Piket, Rik Zakee en Marge Zuurbier.
Afgemeld: Jos van den Bergh, Elly Verzaal en
Jac. Wolters.

Nadat om even voor achten de lichtschakelaar
door Marga werd gevonden.(altijd weer een
spannend moment) en de diverse poststukken
waren uitgewisseld ,kon de vergadering worden
geopend.

Het verslag van de vorige ledenvergadering
van 9 juni jl wordt goedgekeurd.
Het financieel verslag, de begroting en het
jaarverslag worden goedgekeurd, nadat de vol-
gende wijzigingen/toevoegingen zijn aangebracht.
Fin. verslag: is acoord mits de kascommissie
alsnog een kascontrole uitvoert en de stukken
goedkeurt. Dit was door een samenloop van om-
standigheden nog niet gebeurt.
Begroting: Fietsbel max. f 3200.--
Abonnementen f 100.--
Contributie f 3900.-- (afdracht)

Indien dit nodig mocht blijken zal de vrij
hoge reserve worden aangesproken. Om de uitga-
ven beter te kunnen overzien en controleren,
zullen er tussentijdse financiële overzichten
worden opgesteld.

Jaarverslag; Naast de ledenvergaderingen van
de plaatselijke afdelingen , waarvoor de leden
uit de regio worden uitgenodigd, belegt het
landelijk bureau te Woerden ook een ledenver-
gadering. Op deze vergadering wordt per afdel-
ing een aantal (naar grote van die afdeling)
aktieve leden als gekozen afvaardiging uitge-
nodigd. De afdeling Den Haag mag vier afgevaar-
digde sturen, welke alle stemrecht hebben.
Het afgelopen jaar hebben wij, met een volle-
dig bezette afvaardiging , danig van ons la-
ten horen op de landelijke ledenvergadering.
Zie hiervoor de verslagen in de vorige Fiets-
bellen. Ook het komende jaar zullen wij het
landelijk beleid van de ENFB weer kritisch
volgen. Om zo mee te werken aan een beleid
waar wij achter kunnen staan.

Verslag Gemeentepolitiek; Er ontstond enige
verwarring omtrent de verslagen, zijn er twee
werkgroepen Gemeentepolitiek? Oke, test geslaagd
Iedereen is nog wakker. Neen , Dit was een
redactionele fout deze twee stukken moesten
natuurlijk samen onder de kop: "Gemeentepoli-
tiek" afgedrukt worden.

Mededelingen: De werkgroep Gemeentepolitiek
wil gaan overleggen met andere, gelijkgestemde
verenigingen. Om te bekijken hoe de politiek
beïnvloed kan worden, zodat zij daadwerkelijk
onderwerpen als: Milieubescherming, Fiets-en
Voetgangersverkeer, openbaar vervoer etc.

VERVOLGVERHAAL

26 Oktober

serieus in haar partijprogramma zullen opnemen.
Zodat zij er ook naar zullen handelen!!!
Inprincipe is de vergadering het hiermee een
mits dit voor de eerst volgende gemeenteraad
verkiezing gebeurt.

Weimarstraat :hoe gaan wij verder.

De vergadering besluit om protest tegen de
gevolgde procedure aan te tekenen bij de daar-
voor geëigende instanties. Het aanspannen van
een AROB-procedure lijkt niet erg zinvol.
De kosten zijn nogal hoog. Waarschijnlijk krij-
gen wij wel gelijk, omdat de reconstructie op
deze manier niet uitgevoerd mocht worden, maar
terugbrengen naar de oude situatie kost te
veel geld-

Afscheid penningmeester Alfons Mantel:
Marga bedankt Alfons hartelijk voor al het
werk dat hij in de loop der jaren voor de
ENFB heeft verricht. Als blijk van waardering
ontvangt Alfons namens de afd. Den Haag een
boekenbon. Ons werd toegezegd dat deze bon aan
een boek over fietsen zou worden besteed.
Tevens verzekerde Alfons dat wij, indien dat
nodig mocht blijken, altijd een beroep op
hem konden doen. Waarvoor onze dank.!

Verkiezing bestuur: Het huidige bestuur blijft
aan, m.v. Alfons Mantel, wiens taak door Peter
Piket wordt overgenomen. Het bestuur voor het
verenigingsjaar 1988-1989 wordt als volgt ge-
kozen:

Voorzitster - Marga Zuurbier
Penningmeester - Peter Piket
Sekretariaat - Tiny Dongelmans
Adviserend lid - Rik Zakee

Verder stellen zich beschikbaar voor:

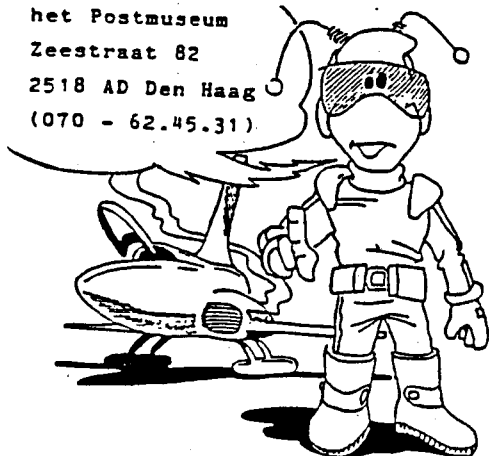
De Kascommissie: Henk Ens en Joop van Hoof.
Afvaardiging landelijke ledenvergadering:
Tiny Dongelmans, Hans Pars, Elly Verzaal,
Rik Zakee en Marga Zuurbier (Reserve).
Voor de nieuw opgerichte werkgroep Publici-
teit stellen Peter Piket, Meinsje de Paauw en
Tiny Dongelmans zich beschikbaar. Deze werk-
groep zal zich o.a. gaan inzetten op diverse
stands, kontakten opbouwen met bv wijkver-
enigingen en centra, schoolgemeenschappen;
Onderzoek doen naar het verkeersgedrag,
verkeersproblemen van de diverse Haagse bevol-
kingsgroepen.

De presentatie "Schoon op weg", kwam helaas
nogal onrealistisch over. Alle koek en ei- in
't jaar 2000, niemand meer in de rij,
iedereen in de bus en nee! klaart deze klus
likt het motto te zijn. Vooral Henk Ens,
die deze hele katalysator-affaire op de voet
heeft gevolgd, ergerde zich aan het ontbreken
van belangrijke gegevens. Zoals: niet alle nieuwe
auto's maar alleen de nieuwe type's moeten

binnenkort met een katalysator worden afgeleverd. En ook al zouden alle auto's nu uitgerust zijn met een katalysator dan nog zou de tot 10% gereduceerde schadelijk uitstoot van al die auto's het milieu nog steeds veel te veel vervuilen.

Aktie's komende periode: Iedereen wordt opgeroepen om aanwezig te zijn op donderdag 10-11 en vrijdag 2-12. Dick breetveld licht de redenen voor het Biesieklette feest enthousiast toe. Bestaan VIJF Jaar, stáát MILJOENSTE Fiets en opening TIENDE stalling.
22.00 Marga sluit de vergadering en bedankt alle aanwezige voor hun bijdrage aan de vergadering.

het Postmuseum
Zeestraat 82
2518 AD Den Haag
(070 - 62.45.31)



POST MUSEUM

Het postmuseum in de Zeestraat hield "open huis" in de kerstvakantie. Diversen organisatie's werden uitgenodigd om een presentatie, op één van de thema's van de in 1988 uitgebrachte Postzegels, te komen verzorgen.

Ook de ENFB werd hiervoor gevraagd. Rond 15 december jl ontving u een uitnodiging om deze middag te komen bijwonen. Vele van u bezochte onze stand in de tentoonstellings-cirkel, alvorens de lezing van Jan Ploeger begon. Omdat niet iedereen de lezing heeft kunnen bijwonen hebben wij een samenvatting hiervan in deze bel opgenomen.

Kinder-partijtjes in het Postmuseum????
Ja, doe eens wat anders, ga op speurtocht naar de ruimteraadsels, op zoek naar 't geheim!!!!
Speciaal voor kinder-partijtjes zijn er gezellige en goedkope arrangementen.
Voor meer informatie en reservering bel 624531.
Het postmuseum heeft u meer te bieden.

DEN HAAG
filacept
18 1/2 23 OKTOBER 88
HOLLAND • EUROPA

Stempel 'Eerste dag van uitgifte'

EERSTE DAG VAN UITGIFTE

'S - G R A V E N H A G E '88
17 05

Waarden, voorstelling en kleuren

55 cent:

Loodvrije benzine. Situatie tussen fietser en auto in een groene omgeving. De schadelijke Pb (lood)-uitwerp is doorgehaald. Kleuren: zwart, groen, magenta en cyaan.

75 cent:

Fietsters in een verkeerssituatie, weergegeven in de buitenspiegel van een auto. Kleuren: zwart, magenta, cyaan en geel.

Op beide postzegels komen voor het woord Europa en het CEPT-logo alsmede het jaartal 1988.



Samenvatting lezing door Jan Ploeger
Postmuseum 29 december 1988.

Naar aanleiding van de uitgifte van de Europa-zegels 1988, nr 1404, 55 cent, loodvrije benzine en nr 1405, 75 cent Fietsters in verkeerssituatie. De fiets verschijnt voor het eerst als serieus verkeersmiddel en niet als speelgoed op een nederlandse postzegel.

MODERNE TRANSPORTMIDDELEN DIE REKENING HOUDEN MET DE ECOLOGIE.

Op postzegels wordt zelden rampsfeer verkondigd. De onderwerpen zijn meestal neutraal, cultureel kunstzinnig, maar zelden alarmerend. Als het op een postzegel mag komen, moet het onderwerp algemeen geaccepteerd zijn.

Als nu ecologie en de bedreiging van het milieu onderwerp van een postzegel worden is het zeker alarmerend te noemen.

Postzegels lopen altijd achter de feiten aan. Dat kan je de PTT niet kwalijk nemen. Wel de politici, want wie de afgelopen decennia de ogen openhield kon al lang signalen opvangen.

We laz en "De Afvalmakers" van Vance Packard in "Silent Spring" van Rachel Carson, maar gingen vervolgens weer over tot de orde van de dag. Wel even verstoord door het eerste bericht aan de Club van Rome. Maar toen bleek dat er niet voor 20, maar voor 30 jaar aardgas was, liet iedereen zich weer in slaap wiegen.

Maar nu, op de gr ns van 1988 en 1989 worden we ons eindelijk massaal bewust dat er met het milieu niet te spotten valt en dat wij een enorme wissel op de toekomst trekken. De rommel die we als afvalmakers produceren, moet echt een keertje worden opgeruimd. Anders krijgt de volgende generatie het probleem verhoogd met de ecologisch rente, voorgeschoteld. Het spookbeeld van een dode lente wordt dan misschien werkelijkheid.

In alle aspecten van ons dagelijks bestaan hebben we met het milieu te maken. Welk wasmiddel gebruiken we, Batterijen met kwik? dioxine in baby luiers?, benzine met lood, etc.

Jarenlang konden we ongestraft vervuilen en verspillen in naam van de economie. Zelfs nu mogen we niet aan het autosysteem komen terwille van de economie en vooral niet vanwege de groei van de economie. De personenauto is heilig verklaard, de vrachtwagen onaantastbaar

De wereld die u achterlaat...

Wat is dat nu voor een economie, in naam waarvan Nederland wordt geasfalteerd.

A. Een economie die geen rekening houdt met de milieu kosten. Die worden verdoezeld zolang de zon nog voor niets op gaat.

B. Een economie die verspilling hoger waardeert dan het opruimen van de rotzool.

C. Een economie kwantitatieve groei belangrijker is dan kwalitatieve groei.

Als wij bij elke overheidsbeslissing of beter nog bij elke prive beslissing, zouden zeggen: Hoeveel zalm in de Rijn levert me dat op. Of: met hoeveel pH zal de zuurgraad van de regen stijgen. Als we zo economie bedrijven dan is er nog jarenlang een enorme groei in de economie mogelijk. Een groei in Kwaliteit.

Volgens de huidige wijze van registreren (de Nationale Rekening van het CBS), is de fiets nauwelijks wat waard. Je kan nog beter de hele dag punten van potloden afbreken en deze er de volgende dag weer aan slijpen, dan te gaan fietsen om in de economische produktiestatiestieken te komen.

Toch is al ons gefiets wel degelijk veel waard. Stel dat al die fietsers eens met de tram, of erger nog per auto zouden gaan. Dan wordt fietsen plotseling een miljardenzaak. Volgens de methode van de schaduwkosten of vervangende kosten, is fietsen jaarlijks vijf miljard gulden waard!!

Iemand die denkt dat autorijden 20 cent per km kost heeft wel een heel beperkte economische blik. Ook de 50 'a 70 cent die de ANWB voorrekent kloppen niet. De externe kosten ontbreken. Kosten van: Milieuvervuiling, Ruimtebeslag, Infrastructuur, Verkeersonveiligheid, Politie en Justitie belast met toezicht en handhaving v.d regels.

Allemaal kosten die vroeg of later aan de maatschappij worden gepresenteerd maar die de automobilist niet in z'n portemonnaie voelt.

De automobilist telt zwaarder mee in de CBS cijfers dan de fietser, hij maakt meer km's en legt daar meer geld per km voor op tafel. Op basis hiervan wordt weer meer aandacht gegeven aan de wegenbouw met alle gevolgen van dien.

**Natuurrampen zijn vaak
mensenwerk**

**Schulden ruilen voor
natuurbehoud**

Gelukkig registreert het CBS ook hoeveel verplaatsingen we dagelijks maken. Dan blijkt dat we weliswaar voor 48% van de verplaatsingen de auto gebruiken maar, op een goede tweede, voor 30% de fiets. 1 op de 3 verplaatsingen per fiets. En niet alleen door scholieren. Vervoer naar de winkel of het werk omvat 40% van het fietsverkeer. Bij het winkelverkeer is de fiets het belangrijkste vervoermiddel. En het is natuurlijk onzin om een meubelboulevard bij een autoweg te situeren. Niemand neemt een bankstel van 5000 gulden op z'n imperiaal mee. 50% van de woon/werk ritten worden per fiets afgelegd, mits de verplaatsing maar binnen de gemeentegrenzen blijft. Het is dus niet zo dat de Nederlander niet zou willen fietsen. Door de enorme afstanden is het aandeel van de fiets automatisch teruggelopen.

Ons natuurlijk milieu, de bron van ons leven, holt snel in kwaliteit achteruit. Het wordt de hoogste tijd om na 100 jaar technische en economische vooruitgang, het evenwicht met de natuur te herstellen.

Het mag volstrekt duidelijk zijn: Als het fietsen bevordert, is dat een belangrijke bijdrage aan de verbetering van ons milieu. Omdat de vervuiling van ons milieu een probleem is van nationale omvang en eigenlijk van wereldwijde omvang, behoort bevordering van het fietsgebruik wereldwijd te worden aangepakt.

POST MUSEUM

Zeestraat 82
2518 AD Den Haag
telefoon 070 624531

Openingstijden:

maandag t/m zaterdag:
10.00 - 17.00 uur
zon- en feestdagen:
13.00 - 17.00 uur
25 december en 1 januari
gesloten

Entree:

volwassenen	f 3,00
kinderen t/m 12 jaar	f 1,50
gezinskaart	f 7,00

Educatieve dienst

Het museum beschikt over een educatieve dienst. Na tijdige aanmelding bij deze dienst kunnen begeleidde schoolklassen gratis toegang krijgen.

Tram- en busverbindingen:

tramlijnen 7 en 8 en buslijnen 4, 5, 13, en 22
(halte Javastraat)

Enige diepe gedachten ter gelegenheid **van HET NIEUWE JAAR.**

Op de ledenvergadering van okt. j.l. ben ik afgetreden als penningmeester en heb tevens aangekondigd mijn verdere activiteiten voor de ENFB Den Haag definitief te stoppen.
De reden hiervoor is - dat heeft U al in de vorige fietsbel kunnen lezen - dat ik een baan heb aanvaard als docent aan de Landbouw Universiteit te Wageningen; het is de bedoeling dat ik over niet al te lange tijd daar woonruimte zal vinden.

Ik ben ruim 10 jaar actief geweest in de haagse ENFB-afdeling en het is daarom wel aardig om eens terug te blikken op die periode.
Ik ben in 1978 begonnen in de werkgroep gemeente-politiek waar ik me vooral bezighield met bestemmingsplannen. Ik vond het gemeentelijk beleid zo belangrijk dat ik me er tot mijn terugtreden mee heb beziggehouden.
Naderhand heb ik me ook bezig gehouden met publiciteitswerk, wat voornamelijk inhield dat ik enkele keren per jaar bij een manifestatie een kraampje bemande, persberichten schreef en acties voorbereide.
In die periode - eind jaren '70- was de afdeling op haar hoogtepunt; een grote kern actieve mensen en een ledental van meer dan 1200.
Dat aantal is langzaam teruggelopen tot zo'n 900 (jarenlang stabiel op dit niveau) en nu - met plots 100 nieuwe leden - gegroeid tot 1000.

In 1981 heb ik me kandidaat gesteld voor het penningmeesterschap en werd in deze functie door de ledenvergadering gekozen.
Financieel gezien heeft onze afdeling altijd vrij goed gedraaid (met uitzondering van het afgelopen jaar), zodat in de loop der jaren een reserve van (nu) ruim 5.000. gulden kon worden opgebouwd.
Of we ook wat hebben bereikt in meer verkeerstechnische zin is natuurlijk altijd moeilijk aan te geven; wel zijn er in de loop der jaren meer fietspaden aangelegd, maar je weet natuurlijk nooit of de opvattingen van de ENFB daarbij doorslaggevend waren.
Hiertegenover staat dat er ook vele nieuwe wegen zijn bijgekomen (b.v. het Prins Bernard viaduct dat nu weer wordt afgebroken) en andere verbreed.
Naamsbekendheid hebben we in elk geval wel opgebouwd; vele van door ons ingediende commentaren en bezwaarschriften haalden de haagse dagbladpers.

Ik heb altijd met veel energie en plezier voor de ENFB gewerkt, waarbij mijn eigen ervaring als dagelijkse fietser natuurlijk een belangrijke drijfveer was.

De sfeer in de " actieve kern " van de afdeling was m.i. vrijwel altijd goed, ook al waren er natuurlijk ook wel eens verschillen van mening.

In de loop der jaren trad er enige leden-stagnatie en actie-moeheid op; dit laatste niet alleen bij mij maar ook bij de (actieve) leden en sympathisanten.

Dat is het duidelijkst te merken aan de terugloop van de belangstelling voor (demonstratieve) fiets- en puzzeltochten. De laatste keren dat we zoiets deden was de opkomst minimaal; dat is niet alleen op zichzelf erg jammer, maar

vooral frustrerend voor de mensen die de activiteit voorbereid hadden en daar vele uren vrije tijd in hadden gestopt (zoals ik).

Op dit moment mag onze afdeling denk ik niet mopperen (wel op de gemeente maar niet op zichzelf); immers het aantal leden en ook actieve kern groeit. Of dit laatste aan de charmes van de huidige voorzitter of aan een nieuw elan (nieuwe woede ?) bij sommige mensen ligt weet ik niet, maar het is wel verheugend.

Verder wil ik bij deze iedereen met wie ik door de jaren heen heb samengewerkt hartelijk bedanken; die samenwerking was vrijwel altijd plezierig. Ik kan alleen maar hopen dat dat ook wederzijds was.

Tenslotte wens ik de haagse afdeling en alle fietsers voor de toekomst alle goeds .

A.F. Mantel



TIEN%

Op 26 november van het vorig jaar vond er in het Utrechtse weer een landelijke ledenraad plaats. Deze reis stond het Beleidsplan 1988/1991, de begroting '88/'89 en de bestuurssamenstelling op de agenda. De afdeling Den Haag had op het Beleidsplan een wijziging voor ogen en dat in de vorm van een motie ingediend. Op de begroting had de afdeling een amendement ingediend. De strekking van motie en amendement (de volledige tekst staat aan het eind van dit verslag) was dat wederom de afdelingen er bekaaid waren afgekomen. De voortdurende verslechtering van de positie van de afdelingen binnen de ENFB is een van de stokpaardjes van onze afdeling. Een duidelijk voorbeeld daarvan is het gegeven dat van elke gulden contributie die u als lid betaalt, er slechts 10 cent beschikbaar komt voor het afdelingswerk. En geen cent meer want zelfs voor een computeruitdraai van de Haagse leden moet de afdeling betalen aan het landelijk bureau. Dat zo'n beleid niet zonder gevolgen blijft, blijkt wel uit het aantal functionerende afdelingen van de bond. Maar verluid zouden dat er nog zo'n dertig zijn. Dertig afdelingen op zo'n 750 gemeenten in Nederland. Tel uit je winst. Van die dertig afdelingen bezochten nog niet de helft de belangrijke ledenraadsvergadering over het Beleidsplan en de begroting. Aangezien de landelijke ledenraad geen quorum kent, kan de vergadering al doorgaan als er een lid aanwezig is, dus wat dat betreft kunnen er nog wel meer afdelingen de toko sluiten. In Woerden zal hoogstens Jeroen Tan een traan over laten.

De honden blaffen, maar de karavaan trekt verder.

Binnen de Haagse afdeling leeft al sedert jaren het sterke vermoeden dat het landelijk bureau en het Bondsbestuur de ENFB om willen bouwen van een organisatie met een verenigingsstructuur tot een landelijke pressiegroep. Bij zo'n landelijke pressiegroep past een servicekantoor voor de leden (of beter donateurs), subsidie van de overheid (erkenning als gesprekspartner) en een sterk centraal apparaat. In dat beeld kan er sprake zijn van actieve plaatselijke afdelingen maar die mogen het centraal apparaat niet in de weg staan. Van zulke landelijke belangengroepen met een zwakke plaatselijke basis zijn tal van voorbeelden aan te wijzen: Voetgangersbelangen, Milieudefensie, Stop de Kindermoord maar ook de ANWB, Greenpeace en Veronica. Uiteraard valt er zeer wel te leven met een Fietzersbond die



haar leden als donateurs ziet maar laat men dat dan ook openlijk stellen. Nu worden de afdelingen langzaam in een financiële wurggreep genomen en worden al spartelend tot overgave gedwongen. Mooi voorbeeld daarvan is het Beleidsplan 1988/1991 dat op de ledenraad aan bod kwam. Een

prachtig plan. Je kon goed merken dat er minimaal enkele doctorandussen aan hadden gewerkt. In mooi academisch Nederlands viel in het Beleidsplan te lezen hoe het fietswezen wetenschappelijk verantwoord vanuit Woerden kon worden geregeld. Het departement voor Fietsverkeer te Woerden zegt te streven naar een veilig- en milieuvriendelijk verkeers- en vervoerssysteem. Daar kan geen zinnig mens wat tegen hebben, maar een milieubewuste fietser drukt zich doorgaans wat minder abstract uit. Gelukkig dacht de ledenraad er ook zo over en werd besloten het beleidsplan door het bestuur te laten herschrijven. Voorts werden een aantal moties aangenomen die waren ingediend op beleidsgebied. Zo ook de motie van Den Haag maar niet nadat de angel uit de motie was weggewerkt. De essentie van de motie zat besloten in het beschikbaar komen van 40 werkuren per week en juist deze zinsnede ondervond forse weerstand. Onder het motto: beter een half ei dan een lege dop, zijn de Haagse afgevaardigden (Zakee, Mantel en Pars) akkoord gegaan met deze amputatie.

Wij hebben genoeg

Dat het de goede kant opgaat met de emancipatie mag blijken uit het feit dat de ledenraad gedomineerd werd door een van de weinige vrouwelijke leden: Clasien Slebos. Deze betaalde kracht van de afdeling Amsterdam gaf ook de toon aan bij de behandeling van de begroting 1988/1989. Daarover kan ik verder kort zijn. De begroting werd aangenomen en de Haagse amendementen verworpen. Mevrouw Slebos verklaarde wel begrip te hebben voor de moeilijke positie van veel afdelingen maar in Amsterdam kon men zich gelukkig aardig redden dankzij de gemeentelijke subsidie. Een afgevaardigde uit Eindhoven wees er nog op dat eind jaren zeventig afgesproken was in de ledenraad dat de afdracht aan de afdelingen nooit minder zou mogen bedragen dan 30% van de contributie. Dat hielp echter geen snars. Uiteindelijk hebben de Haagse afgevaardigden tegen de begroting gestemd. Dit ernstige feit werd door een groot deel van de aanwezige ledenraadsleden slechts met gejoel ontvangen.

Bestuur

In het landelijk bestuur werden een aantal nieuwe mensen gekozen. Onder meer Marten de Vries als secretaris en Martijn Kuiper als penningmeester. Jaap Rijnsburger werd herkozen als voorzitter en



zal dat wel de rest van z'n leven blijven. Tot slot werd ex-secretaris Kees Rotteveel in de redactie van de VVF gekozen. Dat beloofd wat want hij kan zo leuk over gesponsorde fietsvakanties in Frankrijk schrijven. Goeie service dus ook voor de adverteerders in het verschiep.

Hans Pars

Ledenraad ENFB - 26 november 1988

MOTIE

De landelijke Ledenraad van de ENFB, in vergadering bijeen op 26 november 1988 te Utrecht, besluit om in het **Werkplan 1988-1989** tot uitdrukking te brengen dat de plaatselijke organisatie van de ENFB meer aandacht moet krijgen en past het Werkplan dienovereenkomstig aan.

Ten einde uitvoering te geven aan het voorgaande wordt besloten in het Werkplan op te nemen de **Hoofdtak Opbouw Organisatie**. Als kernactiviteit van deze hoofdtak wordt gezien: Het stimuleren, begeleiden en conculeren van de bestaande plaatselijk- en regionale afdelingen van de ENFB. Het bewerkstelligen van activiteiten die moeten leiden tot nieuwe c.q. hernieuwde afdelingen door middel van ondersteuning en kadervorming.

Voor deze hoofdtak worden in totaal 40 werkuren per week binnen het huidige personeelsbestand beschikbaar gesteld.

Afdeling Den Haag

AMENDEMENTEN

I

De landelijke Ledenraad van de ENFB besluit om op de begroting 1988-1989 de post **Afdelingen** (begrotingspost 5) vast te stellen op f.147.800,--, zijnde een verhoging van f.100.000,-- ten opzichte van de ontwerp-begroting.

II

De landelijke Ledenraad van de ENFB besluit ter dekking van amendement I op de begroting 1988-1989 op de posten 1, 4 en 6 tot een totaal van f.100.000,-- minder op te voeren. Ten aanzien van post 1 gaat het om f.38.000,-- (schrappen van 4.12, 4.13, 4.19 en verlagen van 4.14 met f.10.438), post 4 met f.25.000 (schrappen diverse kleine acties en declaraties f.4000,-, schrappen extra-ledenwerving f.6000,-, publiciteit en presentatie f.10.000,- en het verlagen van kantomateriaal met f.5000,--) en het verlagen van post 6 met f.37.000 (geen 6 x VVF per jaar maar 4).

Afdeling Den Haag

TOELICHTING

In de ogen van de afdeling Den Haag wordt de ENFB langzaam maar zeker omgebouwd van een basisorganisatie tot een landelijk servicebureau. De begroting is daar - van een goede illustratie. Wij zijn van mening dat een Fietzersbond zich eerst en vooral waar moet maken op plaatselijk vlak. Daar wordt daadwerkelijk gefietst, daar moeten de belangen van fietsers ondersteund worden. De voorgestelde begroting zal er toe leiden dat er nog slechts op papier gefietst gaat worden in de kantoren van Smit-Kroes c.s. Aan deze heilloze ontwikkeling willen we een halt toe roepen door middel van de bijgaande amendementen. De amendementen hebben tot doel een verschuiving te bewerkstelligen van het landelijk apparaat naar de plaatselijke afdelingen. Op de ontwerp-begroting is voor de afdeling in totaal iets meer dan 8% ingeruimd (plus minus drie gulden zestig per lid per jaar). Daar moet bijvoorbeeld een afdeling met 100 leden (f.360,- afdracht) een jaar lang van vergaderen, brieven schrijven, portokosten betalen, telefoneren, een afdelingsblad uitgeven enz. enz. Zelfs een afdeling als Den Haag die veel leden telt, dus navenant meer ontvangt, moet de broekriem voortdurend aantrekken. Onze amendementen veroorzaken een redelijke verschuiving naar zo'n 25% van de begroting voor de afdelingen (ruim f.11,- per lid per jaar). De begrotingposten waar in geschrapt moet gaan worden betekenen wat minder armslag voor het landelijk bureau maar laat de kernactiviteiten ongemoeid en laat ook het bedrijfsplan buiten schot.



krabbeltjes

Fietzersbond ENFB
Afdeling Den Haag
Postbus 11638
2502 AP Den Haag

8 november 1988

Dank voor uw welkomstbriefje.

Hoewel ik geen "verenigingsmens" ben wil ik u zeggen waarom ik lid ben geworden van de ENFB. Ieder logisch, nuchter-denkend mens is het NIET eens met de huidige politiek van méér, méér, méér. Meer autos, meer wegen (i.e. méér files, méér luchtverontreiniging). Gedurende de 20 jaar die ik in Nederland woon is er (althans in Den Haag) vrijwel niets veranderd bij het openbaar vervoer. Dezelfde schaarse trams, bussen, verkommerde abris. Wie met de trein naat zijn bestemming zou willen gaan ziet het stadsvervoer als een onoverkomelijk obstakel en hem/haar vergaat al spoedig de lust. Je wilt best met de trein, maar hoe kom je op het station??? Je wilt best met de fiets je boodschappen doen, naar de bioscoop, schouwburg enz., enz, maar waar laat je het ding???

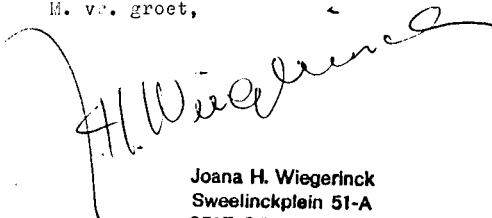
Ik woon op het Sweelinckplein. Tracht al jaren een fietsenstalling te vinden. Vergeefs... Ik ben geen uitzondering. Als we het gebruik van de fiets willen stimuleren, moeten er niet alleen fietspaden zijn, maar ook stallingen. Herkenbaar! Bewaakt. Door de hele stad...

Met de huidige werkloosheid moet het toch mogelijk zijn om bewaakte, betaalde fietsenstallingen te creëren. Het project kan zich, m.i. grotendeels zelf bekostigen.

Ik ben er vóór om daar iets aan te doen. Niet er alleen maar over te praten. De regering praat al genoeg.

Misschien zijn er bij de ENFB deskundige lieden die een praktisch en uitvoerbaar plan op tafel weten te brengen en dat aan de gemeente voorleggen, wellicht gekoppeld aan een campagne in het kader van: "fietsen is goed voor uw lijn, EN voor uw portemonnaie EN voor uw milieu." Of iets dergelijks...

M. v. groet,



Joana H. Wiegerinck
Sweelinckplein 51-A
2517 GP Den Haag
tel. 070-46 83 75

Symbol

GEWOONSTE ZAAK VAN DE WERELD

Een van de opmerkelijkste feiten is het wereldnieuws van het afgelopen jaar was de verkiezingsoverwinning van Benazir Bhoetto in Pakistan en haar benoeming tot premier van dat land. Aan die gebeurtenissen en aan alles wat daaraan voorafging, is in de Nederlandse pers uitvoerig aandacht besteed.

Hij een bericht over de verkiezingsrijd in Pakistan stond in het NRC-Indelsblad van 29 oktober jl. een foto afgedrukt van een bijeenkomst in Karachi met daarop een man die enthousiast een fiets in de lucht gooit. De NRC van 15 november d.a.v. bevatte iets soortgelijks: een reusachtig rijwiel op een plein in Lahore. Blijkens het onderschrift bij de eerste foto is de fiets het symbool van de Islamitische Democratische Alliantie (IDA), een coalitie van verschillende regeringsgezinde partijen, die bij de verkiezingen moest opnemen tegen de Pakistaanse Volkspartij van Benazir Bhoetto.

Wellicht is het de lezer bekend dat in ontwikkelingslanden alle politieke partijen een symbool hebben genomen, dat ook is terug te vinden op het stembiljet. Door een merkteken te plaatsen achter het symbool van de partij van hun keuze kunnen de analfabeten hun stem uitbrengen.

Uiteraard wekten de beide foto's de nieuwsgierigheid op van de redactie, die wel eens wilde weten waarom een samenwerkingsverband van een aantal Pakistaanse partijen nou juist een fiets als symbool gekozen had. De snelste manier om dit te weten te komen, was het plegen van een telefoontje met de ambassade van Pakistan hier ter stede.

Een vriendelijke functionaris vertelde me dat er vermoedelijk geen speciale reden geweest is voor de IDA om een fiets als symbool te kiezen. Hij achtte het waarschijnlijk dat de keuze was bepaald door het feit dat de fiets in ieder geval een heel duidelijk symbool was, dat gemakkelijk kan worden afgebeeld.

Helaas hebben in ons land de partijen - de PvdA met haar rode roos uitgezonderd - niet de gewoonte om een symbool te voeren. Dat is jammer, want het zou een aardig middel kunnen zijn om zich wat duidelijker te profileren. Maar wie weet, misschien komt het er nog eens van. Welke partij dan het symbool van de fiets het meest waardig is, mag u dan zelf uitmaken.

Joep van Hoof

Verrassende ontwikkelingen

Politie

FIETSKUNST

Ik heb eens een roman gekocht, omdat er op de omslag een fiets stond, verstopt in wat kreupelhout. Het kopen van een roman is toch een gok en dit trok me over de streep. De titel van het boek is : "De derde politiemann", geschreven door Flann O'Brien, een Ier. Ik zal het boek hier in het kort bespreken en enige fragmenten overnemen. Men moet het boek niet al te letterlijk nemen, want het is vrij absurd, maar toch vol van verborgen wijsheid.

We moeten, als het om de fiets gaat, in het begin wat geduld hebben, kennelijk omdat de staat van de financiën van de hoofdpersoon het hebben van een fiets niet mogelijk maakt.

Toch zijn er prachtige zinnen, zoals: "Mijn moeder zette thee om de tijd te verdrijven en zong flarden van oude liedjes om de tussentijd te verdrijven". Een zin die vaak in mijn gedachten is.

Er staat een leuke beschouwing over wegen in het boek, die begint met een verklaring van de huisfilosoof van de hoofdpersoon dat wegen de oudste menselijke bouwsels zijn en die verder o.a. het schouwen van de weg beschrijft. De Kelten konden eeuwen geleden aan de kreuk van bladen en twijgen zien hoeveel krijgers en paarden over de weg waren getrokken en konden dan concluderen hoeveel mannen ze er achter aan moesten sturen om ze te doden. De beschouwing gaat dan verder met de verklaring dat een goede weg altijd berg af gaat en dat je eenmaal erop altijd wind mee hebt, dat een goede weg je altijd laat weten waar hij heen gaat op een kruis- of knooppunt. Maar als je naar het oosten gaat op een weg die naar het westen moet! En zo zijn we langzaam maar zeker aangeland bij levensbeschouwelijke zaken.

Er is een, mijns insziens, ook bijzonder leuke beschrijving van het gedrag van de eerste twee politieagenten in een groot onderaards gewelf, waar zich de eeuwigheid zou bevinden. De twee dienders staan daar metertjes af te lezen en aan wieltes te draaien om zodoende de wereld, of het al, te redden of in stand te houden, en onderhouden zich daar als volgt met elkaar:

Wat is de stand van de dwarsbalk?

Zestien streep vier en twintig.

Met klonten?

Met klonten.



Zij zijn zo ernstig bezig met het redden van de mensheid, dat ik hierin een prachtige parodie op de wetenschappers zie.

Er staan ook, misschien vrij kinderachtige, passages in over de interactie van molekulen tussen fiets en fietser, waardoor de fiets voor een zeker percentage mens zou worden en omgekeerd; of hebt U nooit een fiets met zijn elleboog op een raamkozijn zien hangen en naar binnen zien gluren? Dit mondt uit in een pleidooi voor goedgeplaveide wegen en het opsluiten van de fiets als je hem niet nodig hebt. Dat fietsen ook gevaarlijk is, is volgens brigadier Pluck vrij zeker, gezien zijn opmerking: de meeste ziektes komen van de tanden, voornamelijk door het fietsen met open mond.

Alle problemen, vaak van leven en dood of nog ernstiger, die brigadier Pluck te horen krijgt, doet hij af met de simpele vraag: gaat het om een fiets? Nee, een pompje dan, of een koplamp?

De laatste uitgave is al weer van jaren terug in een blauwe drukserie van Pranger tegen afbraakprijzen in de uitverkoop. Misschien is het boek in de bibliotheek te vinden. Ik kan het van harte aanbevelen. Veel leesplezier!

Peter Piket

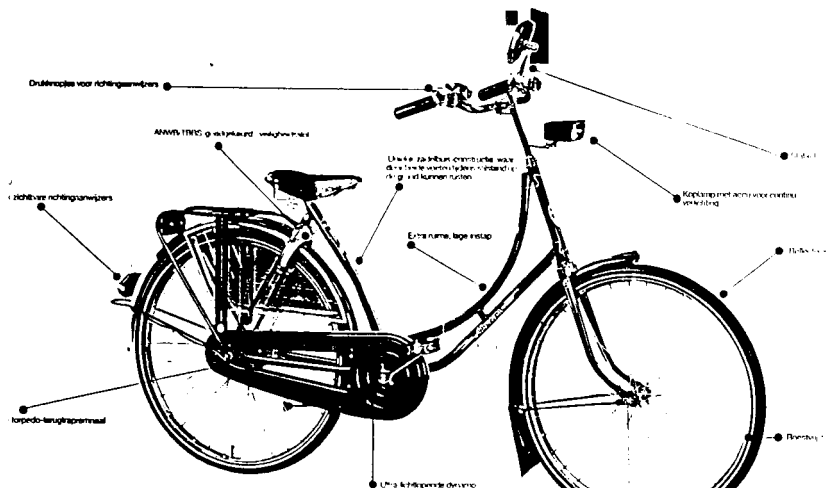


GEZELLIGHEIDSFJETSTOCHT

Het ligt in het voornemen van de afdeling DEN HAAG van de fietsersbond ENFB om in mei of juni 1989 een gezelligheidsfietsstocht te organiseren, zodat de leden, die dat wensen, elkaar eens wat beter kunnen leren kennen. Het is volgens mij een zwak punt van zo'n vereniging als de onze dat men elkaar niet of nauwelijks kent en dat er weinig samenbindende dingen zijn.

In deze Fietsbel wordt deze vooraankondiging gepubliceerd. In de volgende Fietsbel, die waarschijnlijk in mei 1989 zal uitkomen, of iets eerder, komen de definitieve plannen. De fietstocht zal waarschijnlijk door het Westland gaan en het is de bedoeling dat ze weinig geld kost. Niet aan organisatie en niet voor de fietsers. Er zal niet veel verschil zijn met een fietstocht, die U alleen of met Uw familie fietst, maar U zult andere ENFB'ers kunnen ontmoeten. Het zou leuk zijn als er ergens langs de route iets bijzonders gebeurt, iets dat niet elke dag gebeurt. Als U daar een idee over hebt of mij over dit plan anderszins wilt bellen, dan kan dat op onderstaand nummer.

Peter Piket
070 - 471165



De veilige fiets voor

DE ABRAMFIETS:

Het verkeer is de laatste jaren steeds drukker geworden, juist ouderen kunnen het daarmee moeilijk hebben, bijvoorbeeld omdat hun fysieke vaardigheden afnemen. Voor deze gebruikersgroep heeft Rivel een fiets ontworpen: DE ABRAMFIETS. Deze fiets onderscheidt zich door een aantal veiligheids voordelen van de "gewone" fiets.

LAGE ZADELSTAND. Tijdens stilstand kan al zittend met beide voeten op de grond worden gerust.

MAKKELIJK OP-EN AFSTAPPEN. Dankzij ruime, lage instap.

STUURSPIEGEL. Geeft duidelijk overzicht op het achteropkomend verkeer. Ook bij Linksafslaan.

RICHTINGSAANWIJZERS. Maken het handuutsteken overbodig. Men stuurt nu veel makkelijker de bocht door.

GROTE WIELEN en LICHT TRAPPEN! Garanderen snel weggrijden vanuit stilstand.

OPTIMAAL RIJCOMFORT. Dankzij een speciaal gebogen zitbuis en perfecte afstand tussen zadel en pedalen...

VERLICHTING. Deze brandt ook tijdens stilstand.

Het behoeft eigenlijk geen vermelding, dat deze fiets ook voor Sarah bestemd is.

HENK DE GROOT.

vervoersplan weth Vlaanderen

De doelstelling van het plan is om het autoverkeer op het huidige peil te handhaven en zeer velen, gesproken wordt over 26 miljoen reizigers per jaar meer, te laten profiteren van verbeterd openbaar vervoer. Gesteld wordt dat, als er niets gebeurt, het autoverkeer in het jaar 2000 met 25 % zal zijn toegenomen.

Dit laatste zou inderdaad een ramp zijn. Voor het milieu en ook voor het bereikbaar zijn van de stad voor noodzakelijk verkeer en voor het humeur van iedere betrokkene.

Ik zal beginnen het openbaar vervoer te bespreken.

Er worden enkele verbeteringen en doortrekkingen voorgesteld van gewone tramlijnen, zoals lijn 3, die in noordelijke richting door Voorburg naar Leidschendam zou komen te lopen, en een nieuwe tram naar Rijswijk Steenvoorde en naar het winkelcentrum In den Boogaerd. Dat lijkt me een goed idee. Ook het beter bereikbaar worden van het Congresgebouw en het Laakkwartier bevalt me wel aan de plannen. Ik heb trouwens begrepen dat ook de gewone tram een hoger gemiddelde snelheid moet gaan halen.

Mij lijkt het zinvoller de trams sneller na elkaar te laten rijden. Dan is er geen geld nodig om bijvoorbeeld haltes te verplaatsen en verder uit elkaar te leggen. Men moet toch meestal net zolang op de tram wachten als de tijd duurt dat men er in zit. Om mensen te trekken zou het openbaar vervoer misschien goedkoper kunnen, maar ik weet ook wel dat de gemeente dat niet beslist.

Eigenlijk is de bereikbaarheid van de randgemeenten Voorburg, Rijswijk en Leidschendam slecht en zij blijft dat vaak. De bereikbaarheid van Rijswijk wordt wel iets verbeterd door de verplaatsing van de route van lijn 1 naar Delft door de Plaspoelpolder en door de aanleg van de nieuwe lijn naar Steenvoorde. De bereikbaarheid van Wassenaar met het openbaar vervoer is ook niet geweldig.

Hoe de regionale sneltram er uit gaat ziet, kan ik me nog niet goed voorstellen. Het idee om de Hofpleinlijn en de Zoetermeerlijn van de NS op het Haagse Railnet aan te sluiten, lijkt me in het geval van de Zoetermeerlijn heel slim en ook het punt waar dit gebeurt lijkt me goed gekozen; het noordelijk einde van de Juliana van Stolberglaan. De mensen, die daar wonen, zullen er wel anders over denken. Ook de mensen, die op de Waldeck Pyramontkade wonen hebben weinig reden tot blijdschap over dit nieuwe vervoersplan. De Hofpleinlijn is eigenlijk een zorgenkind, omdat die voor een groot gedeelte door praktisch onbewoond gebied loopt, maar hoe lang blijft dat zo.

Ook de plannen om een sneltram naar het Westland, Katwijk en Leiden te laten lopen in een later stadium doen mij wel sympathiek aan. Hoe die sneltram er eventueel uit gaat ziet wachten we rustig af. Hij bestaat nu alleen nog maar uit plannen. Misschien kan die sneltram naar Delft dan eindelijk doorgetrokken worden naar Delft Zuid.

Nu het wegenplan. Ik denk, sprekend uit het gezichtspunt van de automobilist, dat het gewenst is zoveel mogelijk verkeer van de Utrechtse Baan weg te lokken. Vandaar waarschijnlijk de plannen om de Lozerlaan te verbreden en door te trekken door Wateringen heen en de plannen voor de verlengde landscheidingsweg. Ik ben benieuwd waar het verkeer van Zoetermeer, dat over de landscheidingsweg naar de Waalsdorperweg rijdt, geacht wordt te blijven, als laatstgenoemde uit een rijstrook in beide richtingen gaat bestaan. Gaan ze allemaal naar Scheveningen, of is het een goede weg van Zoetermeer naar de recreatiegebieden in Wassenaar. Ik merkte ook in de plannen een streven om een groter gebied in het Centrum van Den Haag autoluw te maken, om zodoende het Centrum aantrekkelijker te maken.

Ik vind wel dat het aantal verplaatsingen van de moderne mens echt waanzinnig hoog is geworden. Het fietspad door de waterleidingduinen, Meyendell, en de badplaats Scheveningen zijn zoveel drukker geworden in een paar jaar tijd, en ook het fietsen naar Hoek van Holland is niet meer wat het geweest is. Men zoekt het kennelijk allemaal op dezelfde plek en de eigen omgeving is minder dan vroeger een plaats om zijn of haar vermaak te zoeken. Verplaat-

sing is kennelijk op zich al vermaak en natuurlijk het liefst in een auto, zo redeneert men.

Wat men werkelijk zal bereiken met de plannen is denk ik dat meer mensen van het openbaar vervoer gebruik zullen gaan maken en dat hun plaats zal worden ingenomen door een gigantisch aantal nieuwe automobilisten, die van de nieuwe of verbrede wegen gebruik zullen maken om naar Den Haag te gaan; Den Haag, dat zich kennelijk in de race om nieuwe kantoren en werkgelegenheid gedwongen ziet zijn bereikbaarheid te vergroten. En eerlijk gezegd is het in een auto op dit moment ook erg vervelend om naar Den Haag te moeten. Het wachten is op een dramatische verandering. De verloederende natuur zal niet veel mensen tegenhouden auto te rijden.

Veel duurdere benzine. Veel goedkoper openbaar vervoer. Een dramatische daling van de levensstandaard. Veel meer principiële fietsers. Misschien betere mogelijkheden om de fiets in het openbaar vervoer mee te nemen. Wist U dat een vouwfiets gratis mee mag in de trein? Misschien een idee voor de sneltram? Ook zou het natuurlijk prachtig zijn voor die mensen, die hun band niet kunnen plakken, als ze bij pech met de sneltram naar huis zouden kunnen. Ook de f 200,- borg bij het huren van een fiets in de grote steden zou naar mijn mening omlaag moeten, want die is een belemmering voor het fietsen.

Ik denk eigenlijk, dat men bezig is een soort Groot DEN HAAG te smeden. Een agglomeratie waar het gaat bruisen en borrelen. Het is de bestuurders niet in de eerste plaats te verwijten, dat de natuur er steeds slechter bij komt te staan, te lopen en te vliegen. Een groot deel van de mensheid is collectief te lui en te onbestuurbaar. Men rekent alleen in geld en gemak en in lekker. Je iets ontszeggen uit vrije wil is voor de meeste mensen onzin. Dit vervoersplan ziet er best wel doordacht en soms slim uit.

Beperking van het autoverkeer zal men er niet mee bereiken volgens mij. Men maakt Groot DEN HAAG.

Heus mensen: fietsen is leuk en prettig.

Peter Piket

voor groot DEN HAAG

DE STAD HAAST

OUDEREN IN HET VERKEER

Ouderen zijn in verhouding vaak verkeersslachtoffer, en de gevolgen van verkeersongevallen zijn voor ouderen ernstiger dan voor jongeren. Bovendien zien veel ouderen het verkeer als een bedreiging en is dat verkeer er vaak aanleiding toe dat ze thuis blijven terwijl het juist voor hen van groot belang is zich "onder de mensen" te kunnen begeven om niet afgezonderd, eenzaam en hulpbehoevend te worden.

Naarmate we ouder worden verminderen ons waarnemingsvermogen, onze reactiesnelheid, onze coördinatie tussen ogen en ledematen en onze lichaamskracht. Enerzijds hebben ouderen er recht op dat het verkeerssysteem rekening houdt met hun beperkingen, anderzijds moeten ~~ouderen~~^{ze} zich bewust zijn van die beperkingen en zich zodanig gedragen dat ze daardoor geen onnodige gevaren voor zichzelf of voor anderen veroorzaken.

Verkeer moet rekening houden met ouderen

Oudere verkeersdeelnemers moeten niet geconfronteerd worden met situaties die ze niet aan kunnen. Dit houdt onder meer in dat verkeerssituaties eenvoudig en overzichtelijk moeten zijn - waar vaak veel aan ontbreekt - en dat vooral gemotoriseerde verkeersdeelnemers in situaties waar ze "voorrangsrecht" hebben hun snelheid zodanig beperken dat ook ouderen in staat zijn hen die voorrang te verlenen.

Als een oudere, nog goed ter been zijnde voetganger een weg van 10 meter breed moet oversteken heeft hij daar ongeveer 10 seconden voor nodig. In die 10 seconden legt een auto die 50 km/uur rijdt ongeveer 140 meter af. Rijdt die auto echter 80 km/uur dan wordt dat 220 meter. Als de oudere niet in staat is de snelheid van een auto op die afstand juist te schatten wordt hij daarvoor gestraft met een aanrijding. Snelheidsovertredingen door autobestuurders stellen vooral ouderen voor onoverkomelijke problemen: degene die niet meer zo goed ter been is en geen 10 maar 12 seconden nodig heeft om de weg over te steken moet niet op 140 maar op 170 meter afstand de snelheid van de aanstormende auto kunnen schatten als die 50 rijdt en op 265 meter als hij 80 rijdt. En meestal gaat vermindering van de loopsnelheid samen met vermindering van het gezichtsvermogen en niet omgekeerd.

Vaak wordt de schuld aan de aanrijding, omdat de snelheid van de auto niet te bewijzen is, aan de overstekende voetganger gegeven: die is "onvoorzichtig" geweest. Om bij ongelukken de schuldvraag juist te kunnen beoordelen en daarmee vooral ook preventief de snelheid van het autoverkeer te beïnvloeden is het zeer wenselijk dat personenauto's net als vrachtauto's uitgerust worden met een registrerende snelheidsmeter.

Dat kan dan een eenvoudig apparaat zijn dat niet duur hoeft te zijn; het hoeft niet zoals in vrachtauto's gebeurt alle gegevens van de toerist te bewaren, maar alleen die van de laatste toerist. Het apparaat is een schijfje dat na iedere omwenteling weer gewist wordt.

Ouderen moeten hun beperkingen kennen

Om op veilige wijze aan het verkeer te kunnen deelnemen moet men kunnen voldoen aan eisen die afhankelijk zijn van de verkeerssoort die men kiest. Een  moet aan zwaardere eisen

voldoen dan een voetganger en een autobestuurder weer aan veel zwaardere. Naarmate het voertuig dat men bestuurt groter, zwaarder en sneller is nemen de eisen aan waarnemingsvermogen, reactiesnelheid en coördinatie van zintuigen en handelingen van de bestuurder sterk toe.

Als we ouder worden zullen we allemaal ervaren dat onze mogelijkheden juist in deze opzichten beperkter worden, dat we niet meer kunnen waar we vroeger geen moeite mee hadden. En daar moeten we de consequenties dan uit trekken: als we het niet veilig meer kunnen moeten we het ook niet meer doen - hoe vervelend we dat ook vinden. Het is heel begrijpelijk dat velen daar moeite mee hebben: het is hard om onder ogen te zien dat we niet meer zijn wat we eens waren en om dingen op te geven die veel voor ons betekenden, waar we ons misschien zelfs van afhankelijk voelen.

Maar al te vaak komen we echter in de krant berichten tegen als: "Bejaarde automobilist veroorzaakt botsing", of "Spookrijder (81) van de weg gehaald". Dat zijn trieste berichten - ook als het nog goed afliep - want ze duiden de aftakeling aan van wat eens goede chauffeurs waren: vaak hadden ze in vele jaren rijden nooit een ongeluk. Zo ergens dan geldt hier dat wijsheid is de eigen begrenzingen te kennen en te stoppen voordat er ongelukken gebeurd zijn.

Heel vaak wreekt zich dan dat velen zodra ze een auto kochten hun fiets niet meer gebruikten. Vaak hebben ze dan ook het idee dat ze helemaal aan huis gebonden zouden zijn als ze niet meer zouden autorijden: ze overwegen zelfs niet eens om weer te gaan fietsen, durven het niet en denken dat het moeilijker en gevaarlijker is dan autorijden. Daarom blijven ze autorijden ook al weten ze in hun hart eigenlijk wel dat ze het niet echt goed meer kunnen.


Te koop: rij-wiel. In prima staat. Speciaal geschikt als voorwiel; in het bijzonder nuttig voor wie reeds een fiets-frame en een achterwiel-met-fietsketting bezitten. Er is dan een zeer goede fiets van te bouwen.

Fraaie partij sneeuw-schuivers te koop. Bij elke schuiver die U maakt is minstens één blauwe plek gegarandeerd! Doet Uw voordeel! De Zeven Dwerfen, handelaren in gips.



Ze rijden dan soms niet meer op de autosnelweg, of niet meer in het dorp, of niet meer in de binnenstad. Al deze dingen willen in feite maar één ding zeggen: dat ze er beter aan zouden doen helemaal niet meer te rijden en weer te gaan fietsen. Zoals hier boven al gezegd is: autorijden stelt veel zwaardere eisen aan waarnemingsvermogen, aan reactiesnelheid en verkeersinzicht dan fietsen. Afgezien van heel weinig paar lichamelijke gebreken geldt dus dat wie niet meer kan fietsen zeker niet veilig autorijden kan, en dat wie niet meer goed kan autorijden nog vele jaren met veel voldoening fietsen kan. Het is dan wel zaak de meest geschikte fiets uit te zoeken: het beestje dat men gebruikt voordat men ging autorijden kan beter afgedankt worden - als het nog in de garage staat.

Fietsen voor ouderen

Doordat ouderen minder lichaamskracht hebben dan jongeren en ook vaak kleiner zijn geworden dan ze vroeger waren krijgen ze dikwijls moeite met de fiets die ze jaren gebruikten: die wordt te groot en te zwaar. Een fiets voor bejaarden moet vooral gemakkelijk te hanteren zijn, dus hij moet klein en licht zijn.

Toen mijn moeder op haar 66ste jaar de hoge en loodzware "Burgers" omafiets waarop ze jarenlang gereden had niet goed meer de baas kon had ze er veel moeite mee om een licht fietsje met 22 duims wielen te nemen. Ze vond dat ze voor gek reed op dat "kinderfietsje", maar ze heeft het toch meer dan 20 jaar gebruikt en was achteraf blij dat ze zich had laten overreden.

Gemotoriseerde fietsen zijn altijd zwaarder en onhandelbaarder dan trapfietsen en daarom niet geschikt voor ouderen. In het algemeen is namelijk het voornaamste probleem van ouderen niet de krachtsinspanning van het trappen maar de beheersing van het voertuig. Op- en afstappen, plotseling remmen, scherpe bochten, trottoirs op en af, fietsenrekken en trappen zijn hindernissen die telkens weer genomen moeten worden. Juist door de motor wordt dat vele malen moeilijker. Bovendien maken motor en langs het hoofd stromende lucht lawaai waardoor andere verkeersgeluiden niet gehoord worden.

Voor ouderen dus vooral geen bromfietsen, snorfietsen, elektrische fietsen of wat dan ook: gewoon trappen is verreweg het veiligste en bovendien een gezonde lichaamsbeweging. Kleine wielen en een laag en zo licht mogelijk frame met lage instap. (ook voor heren aan te bevelen). Verder een lage overbrengingsverhouding: ouderen hebben in het algemeen geen haast meer. Voor diegenen die dat nog wel hebben een drieversnellingsnaaf. En een paar degelijke canvas zijtassen om de boodschappen in mee te kunnen nemen.

H. Ens

Zoekt U een goede jongensfiets? Slaat U dan de schuur en de achtertuin maar gerust over, daar hebben wij al gezocht!

SPOTKOOPJE!

Gebruikte automobiel te koop, voor een koopje! Bespotting gegarandeerd. Verbruikt geen olie. Tevens te koop plm. 400 lege olieblikken, niet ouder dan 5 maanden. Br. aan postbus 073.

TEGEN DE BOOM

Op de Nijkerklaan, schuin tegenover de Gelderlandschool (die om duistere reden niet meer de prachtige naam van Theo Thijssen draagt), woont de heer **B. Vermolen** (75). Met hem spraken wij over de vraag of er een verband is tussen leeftijd en fietsen.

Wanneer nam uw "loopbaan" als fietser een aanvang?

Ik ben van 1913 en fietsen heb ik geleerd op een door-trapper en op een damesfiets met klossen. Toen ik een jaar of vijftien was kreeg ik m'n eerste eigen, tweedehands, fiets.

Die eerste fiets had nog een kaarslantaarn. Die waaide regelmatig uit bij harde wind en dan moest je proberen met een lucifer die kaars weer aan te krijgen.

Toen ik begon met fietsen waren er in Den Haag nog geen verkeerslichten. Het eerste licht kwam op de hoek van de Laan van Meedervoort met de Anna Pawlonastraat. Dat leek trouwens niet op een modern verkeerslicht. Die eerste lichten waren kringen waarbij steeds een kring groen licht uitging. Dat ging zo verder tot op het hart en dan sprong het op rood. Bij rood ging het in de omgekeerde volgorde. Nu zijn er honderden verkeerslichten. Wat wel een stuk beter is geworden is het wegdek. Die grote keien in het wegdek zijn steeds meer vervangen door asfalt. In het begin van de asfaltperiode werd dat tussen tramrails niet gebruikt. Daar legde men macadam: houten geteerde blokjes. Als het warm meer was ging er speling tussen die blokjes zitten en dat gaf een raar effect als je er over fietste.

En later met uw zes kinderen?

In de tijd dat m'n (6) kinderen klein waren ging ik ook veel fietsen. Bakje voorop en achterop. Dat was toch een stuk minder dan na m'n pensionering. Ik had een enerverende werkkring bij het Arbeidsbureau en daarnaast was ik secretaris van het Residentie-koor.



Heer B. Vermolen (75)

et vakantie gingen we niet. Althans niet wat je daar
u onder verstaat. We gingen wel eens logeren bij
amilie in Heerlen. Dan huurde ik daar een fiets. Zo
en ik heel Zuid-Limburg door gefietst.
oewel je daar meer van fiets-wandeltochten kon
preken. Met je Hollandse fiets zonder versnelling
wam je daar een heleboel heuvels niet op. De

meeste Limburgers probeerden het trouwens geen eens. Die stapten aan de voet van de heuvel af en liepen met de fiets aan de hand naar boven. Zo'n methode hou je ook het langste vol.

Na m'n pensionering ging ik vrijwel elke dag op fiets op stap in de omgeving van Den Haag. Die omgeving moet je een beetje wijds nemen. Dat was het Westland, de duinstrook tot Lisse, Rottemeren, Rotterdam.

Gemiddeld zo'n 20 tot 25 kilometer per dag, met uitschieters van 50 tot 60 km. Toch ben ik hier in de buurt wel een beetje uitgekeken. Nou zijn er wel mensen die zeggen: je moet eens aan de vierdaagse in Drente meedoen. Maar daar ik zie er niks in om met enkele duizenden mensen tegelijk op stap te gaan. Bovendien loop je het risico dat je alle dagen regen treft. Ik vind dat je voor je plezier moet fietsen.

Een stukje met de trein en dan terugfietsen is misschien een oplossing?

Nadeel daarvan is dat ik dan 60 kilometer terug móét fietsen. Ik ga het maar wat meer zoeken in meerdaagse tochtjes waarbij ik onderweg bij familie of vrienden ga logeren. Met mooi zomer weer zie ik dat wel zitten. Ik heb al een tocht uitgezet naar Woerden, Utrecht, Maarn en een stukje Gelderland. Zo'n tocht heb ik wel eens met een leeftijdsgenoot gemaakt enkele jaren geleden. Die kennis woonde in Hillegom en vandaar zijn we naar Vinkeveen, Hilversum, Amersfoort en Woudenberg gefietst. In Woudenberg in een hotel gelogeerd en de volgende dag naar Lochem. De derde dag zijn we via Bunnik en Utrecht naar huis gefietst. Dat was een leuke tocht.

Maar die kennis ziet dat niet meer zitten. En zo'n tocht is met z'n tweeën wel leuker. Eigenlijk ben ik dus op zoek naar een fietsmaat. Misschien zit er een onder de lezers van uw blad.

Hoeveel kilometer fietst u per jaar?

Gemiddeld zo'n 3000 kilometer per jaar.

Van m'n vrouw heb ik een kilometerteller gekregen en dat hou ik goed bij. In m'n agenda teken ik 't aan en daar staat ook het verloop van het vorig jaar in aan-

gegeven. Je moet alleen oppassen dat je niet gaat denken: ik moet weer eens wat kilometers maken. Vanaf '71 heb ik in totaal 44.307 kilometer gefietst.

Ik heb vrijwel m'n hele leven op een fiets zonder versnelling gereden. Pas een jaar of vier geleden heb ik m'n eerste versnelling op m'n fiets laten zetten. Dat kon je toch wel duidelijk merken. Zeker met al die wind hier in het Westen.

Wat voor fiets heeft u?

Een toerfiets van Gazelle. Die heb ik in '71 gekocht en hij bevalt prima. Alles werkt naar behoren. Als ik m'n schoen heb gemaakt, ziet hij er als nieuw uit, glimmend en blinkend.

Waar staat uw fiets?

Gewoon hier onder de trap (de heer Vermolen woont op een portiek: hp). Die sjouw ik naar boven. Een paar jaar geleden begonnen m'n kinderen daar tegen te protesteren. Dat vonden ze niet langer verantwoord. Korte tijd later zag ik echter hier in de buurt een man die z'n fiets op een andere manier naar boven sjouwde.

Hij tilde z'n fiets bij de achterstang op en zette 'm daarna op z'n schouder, met het stuur tegen z'n hoofd. Daarmee had hij een hand vrij voor de leuning maar ook het gewicht was beter verdeeld. Sinds die tijd doe ik dat ook en ik kan het iedereen aanbevelen. Naar beneden gaat precies hetzelfde. Toen ik 't onder de knie had dacht ik bij mezelf: zo daar kan ik weer vijftien jaar mee vooruit.

Is er van u wel eens een fiets gestolen?

Dat is al lang geleden. In m'n verkeringstijd tijdens een kerkdienst. Uit de kerk, fiets weg. Dat is wel de enige keer geweest. In de daarop volgende halve eeuw is het niet meer gebeurd. Maar ik laat m'n fiets alleen buiten staan als 'm in de gaten kan houden. Anders gaat ie in de stalling of ik ga met de bus of tram. Dat gedoe met die ankerkettingen begin ik niet aan. Gelukkig komen er nu weer wat meer stallingen. Vroeger had je vrijwel overal stallingen: 5 cent de fiets. De helft voor de bewaker en de helft voor de gemeente. Prima die stalling bij het oude stadhuis die er nu weer is.

Deed u uw werk ook op de fiets?

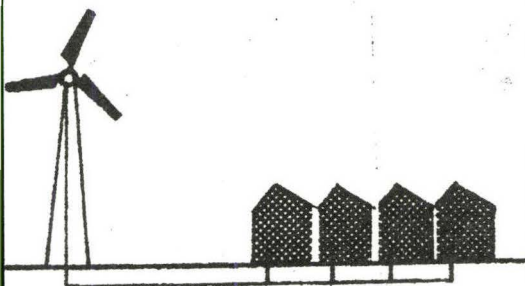
Op het Arbeidsbureau had je vroeger 's ochtens de bemiddeling en 's middags bedrijfsbezoek. Dat ging op de dienstfiets. Later kwamen er veel auto's en zag je steeds minder collega's die op de fiets gingen. Ik ging echter, weer of geen weer, met de fiets. Daar werd wel eens vreemd tegen aan gekeken maar dat kon mij niet schelen. Ik herrinner me dat ik eens een keer een gesprek had met een werkgever. Na afloop liep die man met me naar de voordeur. Daar staande zei hij tegen mij: "Waar staat u geparkeerd?". "Daar, tegen die boom": zei ik toen. Je had dat gezicht van die man moeten zien.

Hoe ervaart u de huidige verkeerssituatie?

Van de drukte op straat heb ik geen last. Ik heb me ook voor- genomen als ik daar rekening mee ga houden, omrijden bij- veeld om drukke straten en pleinen te vermijden, om dan min- der te gaan fietsen. Maar ik weet dat veel oudere mensen om die reden gestopt zijn met fietsen. Ook in mijn omgeving. M'n vrouw heeft moeite met fietsen gekregen. Ze is ook bang in het verkeer geworden. Ik hou er uiteraard wel rekening mee dat ik niet meer zo snel ben als vroeger. Met name bij het over- steken van een weg naar links is dat zaak waar je op moet let- ten. Ik doe het rustigaan. Tijd zat. Aan de andere kant zie j echter ook ouderen die fietsen akelig onzeker en langzaam. Da kan eigenlijk ook niet. Je moet wel een beetje tempo hebben als je aan het verkeer deelneemt.

Bromfietsen zouden ze van de fietspaden moeten weren. Voor veel ouderen is dat hoogst onplezierig. Zeker gezien de hoge snelheid die veel brommers op het fietspad aanhouden. Ook het aantal verkeersregels en -borden is enorm toegenomen in die 65 jaar dat ik fiets. Gelukkig gelden die niet altijd voor fietser. Bijvoorbeeld dat tweerichtingverkeer voor fietsers in straten met een-rij-richting bevalt mij prima.

Hans Pars



DE HAAGSE WINDMOLEN- VERENIGING

Ook Den Haag heeft nu een windmolenvereniging en er wordt al druk gezocht naar een goede plek voor de molen. De vereniging zorgt voor verunningen, de aankoop van de molen, verzekering en onderhoud. Het geld voor de molen (zo'n 100 a 150 duizend gulden) wordt bij elkaar gebracht uit leningen, donaties en een forse subsidie van de overheid. De elektriciteit die de molen levert, zal worden verkocht aan het GEB of direct aan een grootverbruiker. Uit de opbrengst worden de leningen terugbetaald.

BELANGSTELLING ?

Vindt u schone energie ook belangrijk? U kunt nu mede-eigenaar worden van een windmolen. Wordt lid van de Haagse Windmolenvereniging!

Als lid betaalt u fl 15,- per jaar (meer mag ook!) en maakt u de vereniging weer wat sterker. U kunt meebeslissen en door ook actief te

worden in de vereniging brengt u onze molen daadwerkelijk dichterbij.

* Als leenlid leent u minimaal fl 100,- aan de vereniging voor de bouw van de molen. Het geleende geld ontvangt u terug uit de opbrengst van de molen. Als leenlid heeft u natuurlijk ook stemrecht, net als 'gewone' leden.

* Wanneer u geen lid wilt worden, kunt u wel donateur worden en geld schenken voor de bouw van de molen.

Ook bedrijven en instellingen kunnen lid, leenlid of donateur worden!

Voor meer informatie kunt u terecht bij: Fred Bloemendaal,
telefoon 070-454630.

of schrijf naar:

Haagse Windmolenvereniging
Loosduinsekade 144
2571 BV Den Haag

DE FIETSBEL IS EEN UITGAVE VAN DE
AFDELING DEN HAAG VAN DE FIETSERS-
BOND ENFB.

POSTBUS 11638
2502 AP DEN HAAG

PORT BETAALD DEN HAAG

ISSN 0920-0363

VIII pech onderweg

Op een dag kwam ons boertje neerslachtig aan de maaltijd. „Het varken is dood,” zuchtte hij. „Wat er van ons worden moet deze winter, weet ik niet.”

„Kom, kom, vader, we hebben nog onze aardappels en roggemeel. Vergeet ook niet de eieren en de geitemelk”, trachtte zijn dochter hem te troosten.

„De oogsten zijn mislukt door die droge zomer”, zei de man somber.

„Nou, we komen er wel vader. Hoofdzaak is dat we gezond blijven. Menigeen die het slechter heeft dan wij.”

De boer knikte. „Laat ik de maaltijd niet bederven”, sprak hij glimlachend.

Enkele dagen later klopte een oud vrouwtje aan. Sinds enige tijd kwam ze iedere week aangelopen over het pad, dat twee heidedorpen met elkaar verbond. Steeds rustte ze even in de hoeve. Van de dochter kreeg ze dan geitemelk en brood. Hanna kon niet laten haar het slechte nieuws te vertellen.

Zuchtend zei het vrouwtje dat ze dan niet meer zou aankloppen. Maar het meisje wilde daar niet van horen. Het oude vrouwtje bleef dus komen tot op een dag de boer haar vertelde, dat ze werkelijk niets meer konden missen. „Mijn dochter durfde het je zelf niet te zeggen. Het spijt ons verschrikkelijk”, besloot hij.

„Ik wil haar toch even bedanken voor alles”, zei nu het vrouwtje.