

De Fietsbel

Een uitgave van de ENFB
afdeling Den Haag en om-
streken.

November 1987, nummer 4

PROBEER DAAR MAAR EENS VAN AF TE BLIJVEN.

UITNODIGING

Het bestuur van de Fietzersbond ENFB
afdeling Den Haag nodigt u uit voor
haar jaarlijkse jaarvergadering.

De vergadering wordt gehouden in
de Regenvalk, Weimarstraat op maan-
dag 23 november '87. De vergadering
begint op 19.45 uur en zal om stipt
22.30 uur afgelopen zijn. Op de
agenda staan de volgende punten:

1. Uitslag Knelpuntenenquête
2. Verkeersafwikkeling Benoordenhout/
Archipelbuurt
3. Pauze
4. De koers van de ENFB (zie jaarverslag)
5. Jaarverslag
6. Financieel verslag en begroting.
7. Bestuursverkiezingen (en verkiezing
afvaardiging ledenraad).

IS BEREIKBAAR VOOR IEDEREEN.

'Mensen doen vaak de gekste dingen om maar niet op te vallen'

Colofon Fietsbel

De 'Fietsbel' is een uitgave van de Fietzersbond ENFB
afdeling Den Haag.

Redactie: Joep van Hoof

Hans Pars

Tiny Dongelmans

Jos van den Bergh

Redactieadres: Voltastraat 22 2517 RM Den Haag
tel: 070-630429

Afdelingssekretariaat: Rik Zakee

Laan van Meedervoort 720

2564 AN Den Haag

tel: 070-250626

Afdelingswinkel; Obrechtstraat 122
2517 VZ Den Haag
tel: 070-467222

Tegen jeugdpuistjes

De kamille (*Matricaria*) is bekend om zijn zuiverende en ontsmettende werking. De tip van de plantendokter: 'Zet er een stevige pot thee van. Drink een kopje of wat. Laat de rest afkoelen. Dep daar de huid mee. Een paar weken doorgaan en de puistjes gaan weg. Die smerige dure zalves hoeft je niet meer te kopen.'

Lekker slapen

Citroenmelisse (*Melissa*) is kalmerend en opwekkend tegelijk. Het is een stokoud middel bij overspannen zenuwen, hysterie en melancholie. Frans: 'Als je tot rust komt, val je makkelijker in slaap. Zo simpel is dat. Thee van zetten. Trouwens, heb je 's nachts muggen, wrijf dan een blaadje op je huid fijn. Nergens last meer van.'

Stress weg

Over het St.-Janskruid (*Hypericum perforatum*) staat in een van de kruidenboeken van Frans: 'Tegenwoordig lijden veel mensen aan angst, onrust en depressies. De oorzaak: de vegetatieve centra van de hersenen kunnen het lawaai en de stress van ons tijdsbestek niet meer volledig verwerken. Juist het St.-Janskruid werkt op die gedeelten van de hersenen in, die een tegenwicht aan stress kunnen bieden.'

AGENDA JAARVERGADERING

1. Uitslag knelpuntenenquête.

Uit onze in september gehouden knelpunten-enquête bleek dat het grootste probleem voor fietsers is dat ze bij kruispunten, in bochten en bij wegversmallingen en bus-haltes worden klemgereden en/of gesneden (met name door naar rechts voorsorterende automobilisten).

Wij stellen voor om dit in onze kontakten met de gemeente zeer nadrukkelijk als actiepunt nummer één te presenteren. Dit houdt in, dat we minder behoefte hebben aan een beperkt aantal lange aaneengesloten stukken fietspad, maar aan meer een groot aantal korte stukjes. Als tweede actiepunt stellen we (op basis van de enquête) het verkorten van de wachttijden bij verkeerslichten voor. De grootste knelpunten, waarvan we willen dat ze aangepakt worden zijn Veluweplein, Waalsdorperweg, Valliantlaan en Soestdijkplein. Graag horen we of jullie het hiermee eens zijn.

2. Verkeersafwikkeling Benoordenhout/Archipelbuurt.

Hier zitten we met het dilemma, dat als we van de verlengde Landscheidingsweg af willen en fietspaden op de Waalsdorperweg wensen, enige toename van het autoverkeer op Koningskade en Raamweg onontkoombaar lijkt. Echter, ook daar willen we veilig fietsen. Voorts willen we wel eens van die enorme wachttijden daar af en moet er ook nog wat voor het openbaar vervoer gebeuren. Een kwestie van geven en nemen dus. Wat denken jullie bijvoorbeeld van fiets-tunnels bij zeer drukke kruisingen? En van tweerichtingsverkeer in het smalle deel van de Javastraat? zie ook jaarverslag 3.2 en 3.5.

3. pauze

4. De koers van de Fietsersbond ENFB (als daar behoefte aan is, zie ook het jaarverslag).

5. Eventuele andere punten uit het jaarverslag + verslag 19 maart.

6. Financieel verslag en begroting.

7. bestuursverkiezingen (en afvaardiging ledenraad).

Eigenlijk een onjuist woord, want een bestuursvergadering hebben we nog nooit gehouden. Op de vergadering zal dit nader worden toegelicht. Verkiesbaar zijn Jos van den Bergh, Alphons Mantel (penningmeester) en Rik Zakee.

8. sluiting om 22.30 uur.

Verslag ledenvergadering 19 maart 1987

aanwezig; Frits Wegenwijs, Henk Ens, John Lamet, Jac Wolters, Hans Pars, Rik Zakee, Pierre van Daal.

Uit de geringe opkomst blijkt, dat er weinig interesse is voor een thema-avond. Mede hierdoor komt er van het afwerken van de agenda weinig terecht en gaat een groot deel van de avond op aan het bespreken van de toestand binnen de afdeling. Met name het geringe aantal actieve leden baart zorgen. Rik wil zijn activiteiten verminderen. Nieuwe leden zullen voortaan via een welkomstbrief erop geattendeerd worden dat ze actief kunnen worden en ook komt er een formulier in de fietsbel waarmee leden zichzelf kunnen activeren. Afgezien van de jaarvergadering zullen we geen ledenvergaderingen meer houden. Themavergaderingen worden bij iemand thuis gehouden, maar wel aangekondigd in de Fietsbel.

Enig resterend agendapunt is het fietspad in de Weimarstraat, dat de gemeente wil afbreken. We zullen de raad erop wijzen, dat de gemeente hier goedkeuring aan onthouden heeft. Ook kunnen we de Tweede kamer inschakelen, omdat de gemeente waarschijnlijk het stadsvernieuwingfonds zal gebruiken om de afbraak te financieren.

Rik Zakee.

Inleiding Jaarverslag

Hieronder treft u het verslag aan van onze activiteiten in de periode 1 oktober '86-30 september '87. In dit verslag zijn tevens standpunten, plannen en wensen voor de toekomst opgenomen. Zoals de laatste jaren vrij gebruikelijk was is dit jaarverslag nagenoeg een eenpersoonsproductie van on-

dergetekende. Het is echter wel de laatste keer.

In één van de vorige Fietsbellen is een oproep geplaatst waarin om meer actieve leden werd gevraagd, vooral omdat de druk voor mij te groot werd. Het resultaat was, dat inderdaad de activiteiten over enkele mensen gespreid konden worden. Logische consequentie daarvan is, dat die mensen volgend jaar ook komen vertellen wat ze hebben uitgespookt of denken tegaan uitgesproken. Een ander gevolg is dat de afdeling wellicht met een ander gezicht naar buiten zal treden. Herhaaldelijk heb ik de afgelopen jaren nogal fel gereageerd, met name wanneer ik het gevoel had dat de spelregels van behoorlijk bestuur met voeten werden getreden. Zoals te verwachten viel werd dat vaak niet door iedereen in dank afgenomen.

Toch blijf ik erbij, dat het een goede zaak is om van tijd tot tijd je emoties duidelijk te laten blijken, al was het alleen maar om de publieke opinie (en daarmee de politiek) wakker te houden.

Rik Zakee.

1. De koers van de Fietzersbond ENFB

Binnen de ENFB (landelijk) vinden enkele ontwikkelingen plaats, waardoor het karakter van de bond langzaam maar zeker verandert. Zwart-wit gezegd zou je kunnen zeggen dat er sprake is van een verschuiving van aktiegroep naar adviesburo. Dit manifesteert zich onder andere als volgt:

- Er is een sterke drang naar uitbreiding van het aantal betaalde krachten en het ontplooiën van steeds meer activiteiten. Een ander brengt met zich mee dat een groot deel van de energie van de betrokken vrijwilligers (bestuur en ledenraad) gestoken wordt in intern-organisatorische zaken.

Het blijkt vrijwel onmogelijk een discussie op gang te brengen over zaken als "wat zijn onze grootste prioriteiten" of "hoe stellen we ons op tegenover de overheid".

- Dit betekent, dat voor zover de Fietzersbond ENFB al een standpunt heeft over dit soort onderwerpen, dit standpunt voornamelijk wordt bepaald door enkele betaalde medewerkers. Deze laatste vertonen op z'n zachtst gezegd geen grote aanvechtingen om anderen erbij te betrekken. Anderzijds

lijkt de ledenraad er weinig behoefte te hebben om bij het beleid betrokken te worden. Er is wel een groot aantal werkgroepen, maar deze blijken vaak een pend bestaan te leiden en zich in ieder geval niet bezig te houden met de lijnen van een ENFB-visie.

- In de kontakten naar buiten (richting overheid met name) komt steeds sterker het accent te liggen op het verwerven van de financiën, die nodig zijn om allerlei activiteiten te bekostigen. Zo is door amendement van de Tweede Kamer een subsidie van f 50.000,- per jaar van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat vastgesteld. Het kan nauwelijks toeval zijn dat de ENFB de laatste jaren geen scherpe kritiek op de overheid heeft laten horen.

- Het landelijk bureau begint ook steeds meer zijn stempel op het doen en laten van de afdelingen te drukken. Zo kreeg ik we tijdens de roemruchte September Maand de keuring van fietsvoorzieningen door de maag gesplitst. Achteraf gezien hadden we daar beter niet aan mee kunnen doen, want er rolde een paar heel rare dingen uit het keuringsrapport, die door de pers werden overgenomen.

- Merkwaardig is ook dat de leden achtergevraagd wordt September Fietsmaand te bekostigen, zonder dat maar over het afgelopen Fietsmaand gesproken heeft. Gezien de plannen om jaarlijks een Fietsmaand te organiseren en het personeel uit te nodigen is verhoging van de kontributie verwachten.

Ook op plaatselijk niveau hebben enkele wijzigingen plaats gevonden. Daarvan is, dat nu meer mensen zich bezig houden met de gemeentepolitiek behouden. Een gevaar dat daaraan kleefte, dat verschillende personen verschillende standpunten naar buiten brengen. Om dat gevaar voor te zijn proberen we op de jaarvergadering onze visie op een aanpak te onderwerpen van te voren vast te leggen. Voorts plegen we overleg met wethouders, Vlaanderen en een ambtenaar van de Stads- en Landelijke Groep Langzaam Verkeer.

"Jullie worden een beetje medeplichtig" vond de wethouder. Voorlopig voelen we dat nog niet zo. Sterker nog, we hebben zelfs enkele malen heftig geprotesteerd omdat fietsvoorzieningen die in het gemeentebestuur zijn opgenomen niet worden aangelegd.

Ook om een andere reden kunnen we ons niet medeplichtig voelen; in het gemeentelijk beleid is nog geen enkel plan opgenomen, dat daar op ons verzoek is ingebracht.

Wel worden enkele door ons gewenste fietspaden aangelegd, maar dan wel na het volgen van formele bezwaarschriftenprocedures tegen bestemmingsplannen en een openbare discussie en zo hoort het ook.

Eigen activiteiten.

Eind vorig jaar brachten we de 'Blauwdruk voor een beter befietsbaar Den Haag' uit waarin getracht werd een compleet overzicht van de in Den Haag gewenste fietsvoorzieningen te geven.

In februari stonden we met publiciteitsmateriaal op de Zure Regententoonstelling van de Dienst Groenvoorzieningen en Milieuedukatie. Ter gelegenheid daarvan brachten we de ENFB- Milieuroute uit. Opvallend was dat de Nu en Radio West er een klein half jaar later, toen de voorraad al bijna uitverkocht was, pas aandacht aan besteedden. De publiciteit had dus beter gekund al had er wel een knots van een artikel in het Binnenhof gestaan.

Met de kraam stonden we voor het eerst sinds jaren ook weer op de 1 mei-manifestatie, met onverwachts goede resultaten (vroeger werd er alleen maar gestolen).

Ter gelegenheid van de Zure Regen week organiseerden we op 17 mei een fietstocht tegen zure regen. Hier begon het vermoeden te ontstaan dat bijna niemand de Fietsbel leest, want de weinige deelnemers hadden het uit de krant (goede artikelen in zowel H.C. als Binnenhof). Volgende keer zullen we er voor zorgen ook de maand en kwartaal bladen te bereiken.

Vaste verkoopdagen waren weer Parkpop en Voorhoutfestival.

Voor de ledenwerving produceerden we twee nieuwe folders; een algemene folder en een over de Weimarstraat.

Een nieuw (landelijk) fenomeen was September Fietsmaand. Ter gelegenheid hiervan konden fietsers hun knelpunten aan ons doorgeven. Een voorlopige top-10 werd aan wethouder Vlaanderen overhandigd. Tevens kreeg de wethouder een keuringsrapport aangeboden, dat echter in Woerden via een aldaar opgezet keuringssysteem in elkaar was gezet. Aan het systeem kan nog heel wat

verbeterd worden en ook hadden ze ons wel even gelegenheid voor een plausibiliteitskontrolle mogen geven, want we merkten achteraf dat er Mele rare dingen in stonden, die prompt door de Haagsche Courant werden overgenomen (Paul Krugeraan zeer veilig!).

In september kwam voorts het boekje met 12 fietsroutes door Den Haag af. Nu al zijn er meer van verkocht dan van bijvoorbeeld de route Den Haag-Breda (dat mag ook wel gezien het aantal gedrukte exemplaren).

Tenslotte kwam een onderzoek naar deodelijke verkeersongelukken in Den Haag af. Voor fietsers blijkt het oversteken van Erasmusweg, Oude Haagweg, Ockenburgstraat en Porf. Teldersweg het gevaarlijkst, voor voetgangers de Leidsestraatweg, Valliantlaan, Parallelweg en de vrije trambanen in het centrum.



Ledental en aktieve leden

Het ledental was aan het eind van het verenigingsjaar (30 september) precies gelijk met dat van vorig jaar. Jos van den Bergh, onze nieuwe publiciteitskoördinator, heeft aangekondigd dat het er volgend jaar 950 zullen zijn. Hopelijk mag hij daarbij op net zoveel steun rekenen als het afgelopen jaar. Al de volgende personen waren in meerdere of mindere mate actief:

Ton Andela, Pierre van Daal, Tiny Dongelmans, Henk Ens, Joep van Hoof, John Lamet, Alphons Mantel, Hans Pars, Jénny Schoemake, Rinus van Sprundel, Nico Vlasveld, Jac Wolters, Evert van Wijk, Rik Zakee, Ita Luten Marga Zuurbier, Jankees van Elderen, Anne Marie de Bruin, Jan Goutier, Paul de Roo, Pieter Duinker, Bob Molenaar en Jos van de Bergh.

3. Gemeentepolitiek

3.1 Algemeen

Onlangs presenteerde het gemeentebestuur het Meerjarenprogramma Fie'svoorzieningen. Een betere naam zou zijn geweest Meerjarenprogramma voor de aanleg van fietspaden langs hoofdroutes, want daar gaat de nota dus uitsluitend over.

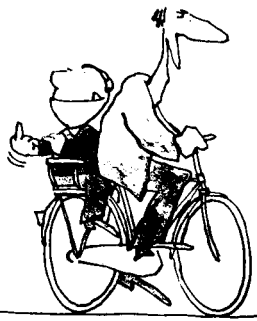
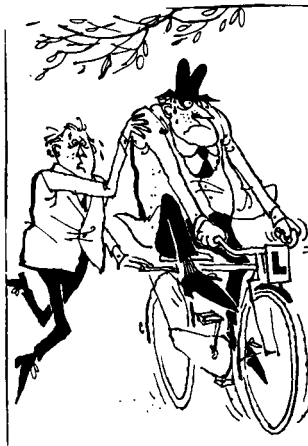
Ons streven is om de gemeente wat meer te laten redeperen in de trant van: waar zitten de grootste problemen voor fietsers, waar bestaan die uit en hoe lossen we die op. Momenteel staart het college zich teveel blind op de wens om 10 kilometer fietspad per jaar aan te leggen.

Dat neemt niet weg, dat hierdoor enkele forse knelpunten voor fietsers waarschijnlijk worden aangepakt; Valkenboslaan, Groothertoginnelaan, Prinsegracht, Troelstrakade, Goevevenurlaan, Calandstraat, Koningskade en een deel van de Laan van Meerdervoort.

Vooraf de Valkenboslaan mag, als het lukt een zwaar bevochten succes worden genoemd. Het is echter opvallend, dat zelfs op zeer brede wegen als Troelstrakade, Goevevenurlaan en Koningskade de fietspaden niet ten koste gaan van de rijbaan maar van de stoep. Op de Valkenboslaan moet waarschijnlijk een groot deel van de groenstrook eraan geloven en op de Prinsegracht houdt het fietspad op waar de problemen het grootst zijn.

Met andere woorden: de ruimte voor het autoverkeer wordt ontzien. Eerste prioriteit van het gemeentelijk verkeersbeleid is en blijft dan ook, dat tenminste de huidige hoeveelheid autoverkeer moet kunnen worden verwerkt.

Dit betekent, dat enkele van de allergrootste knelpunten voor fietsers (Waalsdorperweg, laan Copes, Veenkaden) niet worden aangepakt dit ondanks talloze raadsbesluiten, wettelijke regelingen, Koninklijke Besluiten en beleidsprogramma's.



3.2 Waalsdorperweg/Landscheidingsweg /Koningskade e.o.

In het bestemmingsplan Benoordenhout, dat begin dit jaar door de Kroon (lees: minister Nijpels) werd goedgekeurd, zijn onder andere fietspaden langs de Waalsdorperweg opgenomen. Terecht, want dit is voor fietsers wel zo ongeveer de gevaarlijkste weg van heel Den Haag.

Zoals bekend is minister Smit-Kroes tegen de fietspaden, want ze gaan deels ten koste van de breedte van de rijbaan (waar ze zelf bijna elke dag gebruik van maakt), maar het is haar blijkbaar niet gelukt om haar collega Nijpels voor haar karretje te spannen. Het profiel van de Waalsdorperweg hangt nauw samen met het plan om de Landscheidingsweg door te trekken naar Leidschendam. Hierdoor zal de Waalsdorperweg nog een stuk drukker worden, maar om dat probleem op te lossen wil mevrouw Smit er nog wel een tunnel tegenaan gooien. Officieel is de gemeente Den Haag geen voorstander van die tunnel, net zo min als van de Verlengde Landscheidingsweg. Volgens het beleidsprogramma " wordt gezocht naar een andere oplossing ". Die oplossing zou bestaan uit verruiming van de capaciteit op het tracé Utrechtsebaan-Zuidhollandlaan-Koningskade. Tevens is er sprake van een tramlijn naar het Benoordenhout. Wil de gemeente echter niet voor een voldongen feit (aanleg van de Landscheidingsweg) komen te staan, dan is enige spoed nu toch wel geboden.

3.3 Scheveningen/duinen

Wat betreft de ontwikkelingen in de duinen hebben we ons in grote lijnen aangesloten bij de natuurbeschermingsorganisaties die verdere aantasting van het duingebied trachten te voorkomen. Vooral tegen de plannen om het duingebied vanaf de kant van Scheveningen open te stellen voor het publiek hebben we grote bezwaren (vanwege de gevoeligheid van dit gebied voor verstoringen). Voorts hebben we gepleit voor het autovrij maken van

wegen in de duinen, het verbieden van loslopende honden (met name op fietspaden), aparte fiets- en voetpaden op het gedeelte waar voetgangers van Meijndel naar zee nu het fietspad Den Haag-Katwijk gebruiken, bewegwijzeren van de fietsroute van Katwijk naar Kijkduin en het Westland, een beter wegdek op het fietspad langs de Pompstationsweg, een fietsverbinding Scheveningen-Zoetermeer op het tracé van de oude spoorlijn (Scheveningen-Wassenaar) en van de verlengde Landscheidingsweg (Wassenaar-Zoetermeer), het spoedig vaststellen van bestemmingsplannen voor het duingebied en tegen hoogbouw langs de Zwolsestraat, het asfalteren van een deel van het strand ten behoeve van parkeerplaatsen en de aanleg van een surfplas en een golf-terrein. Voor een groot deel, naar het zich laat aanzien met succes. Wat betreft de parkeergarage aan de Zwolsestraat hebben we ons beperkt tot een waarschuwing: de projektontwikkelaar Wilma probeert de gemeente een poot uit te draaien (van enkele tientallen miljoenen gulden) door deze de financiële risico's van de garage op zich te laten nemen. Tenslotte voelen we wel wat voor een fietstunnel onder de Van Alkemadelaan bij de Pompstationsweg.

3.4 Binnenstad

Onze kontakten met de gemeente over de Haagse binnenstad zijn er vooral op gericht om de fietsvoorzieningen waar de gemeenteraad voor heeft besloten in 1981 nu eindelijk eens aangelegd te krijgen. Ons ongeduld betreft vooral het Spui, de Amsterdamse en Stille Veerkade en het laatste stukje Prinsegracht bij de Grote Markt. Omdat deze plannen ten koste gaan van de ruimte voor het autoverkeer zit de gemeente er erg mee in zijn maag en dat is volgens ons de voornaamste reden voor het verschijnen van allerlei wilde tunnelplannen voor de binnenstad. Deze plannen zijn (vooral financieel) erg onrealistisch, maar ze houden de uitvoering van oude raadsbesluiten wel aardig op. Ook onze bezwaren tegen de uitbreiding

van de parkeercapaciteit in het centrum hangen hier nauw mee samen: om de verkeersproductie van die garages (met name bij een eventueel nieuw stadhuis) op te kunnen vangen zal de gemeente naar wij vrezen afzien van de beloofde fietspaden. Wat de binnenstad betreft hebben wij voorts bezwaar gemaakt tegen de voortgaande concentratie van met name winkels (die ten koste gaat van het voorzieningenniveau in de wijken) en gepleit voor een ook in de avonduren bewaakte fietsenstalling.

Voorts ijveren we voor het weren van het sluipverkeer en het tot stand komen van tweerichtingsverkeer voor fietsers (vooral in de Molenstraat, Nieuwstraat en route Buitenvorm-Gedempte Gracht). Wat het stadhuis betreft maken we ons verder niet al te druk. Zelfs een forse blunder in de financiële onderbouwing hebben we tot nu toe niet gemeld.

3.5 Demonstratie fietsroute/ Mauritskade/Javastraat

We blijven ons verzetten tegen het afbreken van de fietsroute in de Weimarstraat, mogelijk op een korte termijn. Zoals afgesproken op de vorige jaarvergadering zullen we zonnig gerechtelijke stappen ondernemen. Een ander kwalijk plan betreft het weer invoeren van eenrichtingsverkeer op de Mauritskade.

Minder problemen hebben we met het afbreken van het fietspad in Witte de Wittstraat en Piet Heinstraat, mits daar tegenover staat dat de Elandstraat, Anna Paulownastraat, Javastraat en het smalle deel Laan van Meerdervoort in twee richtingen goed befietsbaar worden.

De gemeente wil alleen de fietsroute verleggen naar de Elandstraat en dreigt daarbij dezelfde fout te maken als in de Piet Heinstraat: aan één kant een fietspad en aan de andere kant helemaal niets. Nu is de Elandstraat te smal voor fietspaden aan weerszijden, maar onze volgende voorkeur gaat uit naar fietsstroken (konform het bestemmingsplan), die bij de kruisingen overgaan in fietspaden.

De vraag is overigens of dit geen gepraat achteraf is. De gemeente heeft het op een akkoordje gegooid met de bewoners en bedrijven langs de route en vond het blijkbaar niet nodig de ENFB om een mening te vragen.

Een probleem kan ook de herinrichting van de smalle delen van Javastraat en Laan van Meerdervoort worden. We vinden het van essentieel belang dat ook het openbaar vervoer daarvan gebruik kan maken. Het lijkt ons niet slim om fietspaden in die straten te bepleiten, temeer omdat dat dan als argument gebruikt zal worden om de reeds in het bestemmingsplan vastgelegde fietspaden op de laan Copes te schrappen. De kans is groot dat we dan helemaal met lege handen blijven staan.

3.6 S 11/Lozerlaan

De ENFB nam deel aan een door Links Den Haag georganiseerd fietstochtje naar het gebied waar de provincie de S 11 (verlengde Lozerlaan) wil aanleggen. Ook raadsleden (de gemeente wil de Lozerlaan verbreden), bewoners en de werkgroep Milieubeheer (die eveneens actie voert tegen de weg) waren aanwezig.

De hoop dat ook de bewoners van de Lozerlaan tegen de nieuwe weg en de verbreding zouden zijn (ze krijgen tenslotte veel meer verkeer veel dichters voor hun deur) bleek een grote misvatting. Enerzijds vanwege de instelling van de meeste bewoners (" Ik kan me niet voorstellen dat er nog mensen zijn die geen auto hebben anderzijds omdat ze ervan overtuigd waren dat de weg toch niet meer tege te houden is en ze er mogelijk zelfs voordeel van hebben omdat de weg ondergronds zou worden aangelegd. Hoe ze daarbij kwamen ?

Het toeval wil dat de voorzitter van de werkgroep verkeer Vrederust tevens lid van Provinciale Staten is en voorstander van de nieuwe weg (vanwege het veilinggebeuren) " Ik ben natuur

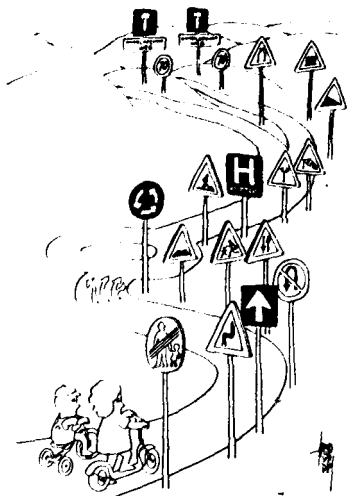
lijk ook voor het behoud van het milieu " zei hij nog. Ja ja.

3.7 Vaillantlaan/ stadsvernieu- wingsplan Schilderswijk west

De afhandeling van dit plan werd een zeer schimmige zaak, waarin op het laatste moment nog allerlei dubbele en zelfs driedubbele deuren werden ingebouwd. Onze bezwaren vonden weerklank bij de Provinciale Planologische Commissie die stelde: Vaillantlaan niet verbreden, maar gewoon fietspaden aanleggen. Afwachten of Gedeputeerde Staten dit advies overnemen.

3.8 Reigersbergen

Bij de gemeenteraad dienden we een bezwaarschrift in tegen de voorgenomen bouw van een Amerikaanse school in het natuurgebied Reigersbergen (tussen het park Marlot en Huist en Bosch (red.)). Geschrokken van de vele protesten maakt de gemeente nu allemaal bezwerende gebaren.



3.9 Stationsstallingen

Een onverwacht sukses was dat de stalling op CS weer van de eerste tot de laatste trein openging. Nu HS nog (vanwege de nachttreinen mag die stalling wel kontinu open blijven).

Rik Zakee

Jeunia non olet.

Het financieel overzicht bestaat uit een winst- en verliesrekening, de begroting voor het komende jaar en de balans. Een boekjaar begint op 1 oktober en eindigt op 31 september. Jos van de Bergh (materiaal-beheerder) wordt bedankt voor het inventariseren van de voorraad.

WINST & VERLIESREKENING

<u>Inkomsten</u>	<u>werkelijk</u>		<u>begroot</u>	<u>begroting</u>
	1986/1987	1985/1986	1986/1987	1987/1988
1. contributieafdracht	3779,05	3812,92	3800	3800
2.verkoop publ.materiaal	673,25	669,65	700	700
3.giro-rente	67,33	44,20	50	70
Totaal	f.4519,63	f.4986,26	f.4550,-	f.4570,-

<u>Uitgaven</u>				
4. inkoop publ.mat.	1049,25	721	800	500
5. kosten Fietsbel	2483,73	2498,05	2800	2500
6. nota's/abonnementen	126,-	268,45	250	200
7. secretariaat/vergader	117,90	260,-	250	250
8. acties/publiciteit	392,10	573,76	400	1100
9. diversen		23,10	50	20
10.saldo(batig)	350,65	182,41		
Totaal	f.4519,63	f.4986,26	f.4550,-	f.4570,-

TOELICHTING

Post. nr. 4 wordt enigszins vertekend doordat de drukkosten van ons fietsrouteboekje (350 stuks ad. f.408,10) hierin zijn verwerkt; dit is uiteraard een eenmalige uitgave, waarvan de inkomsten pas in de loop der jaren zichtbaar worden.

Post 5: waarvan de drukkosten f.1632,40 bedroegen.

CONCLUSIE

In het algemeen sporen de inkomsten en de uitgaven aardig met was begroot (zie derde kolom). De post "inkoop materiaal" is wat hoger uitgevallen; enerzijds komt dit omdat het fietsrouteboekje iets meer kostte dan verwacht (en in een vrij grote oplage werd gedrukt) anderzijds hebben we waarschijnlijk iets te veel

overig materiaal ingekocht (zo zitten we bv. momenteel nog met 40 onverkochte ENFB-tassen). De overige uitgaven bleven ruim onder de begrote bedragen, zodat een vrij riant overschot ontstaat (bijna 2 keer zo hoog als vorig jaar).

OPMERKINGEN BIJ KOMENDE BEGROTING

Ad.1. De afname van leden is dit jaar tot staat gebracht; de contributie-afdracht van het landelijk bureau aan onze afdeling zal per lid gelijk blijven, zodat de totale afdracht ongeveer gelijk zal zijn aan het huidige bedrag.

ad.2. De verkoop is moeilijk in te schatten enerzijds verwacht ik een goede afname van ons fietsrouteboekje (momenteel al bijna 100 stuks verkocht), anderzijds zal de vraag naar de traditionele produkten denk ik afnemen.

ad.4. Door onze vrij grote huidige voorraad

zal deze post kleiner kunnen zijn dan het afgelopen jaar.

OPGEMERKT ZIJ DAT HET HIER OM EEN BEGROTINGSVOORSTEL GAAT; INDIEN DE MEERDERHEID DER AANWEZIGEN OP DE JAARVERGADERING DAT WENST, KUNNEN WIJZIGINGEN WORDEN AANGEBRACHT.

BALANS per 31 september 1987

activa

Kas	f. 541,85
Giro	f. 4560,20
Voorraad	f. 906,80
	f. 5918,85

passiva

Schulden	f. 1475,11
Reserves	f. 4443,74
-	f. 5918,85

De balans is een moment-opname van onze financiële toestand; de winst- en verliesrekening gaf al onze in- en uitgaande geldstromen in het gehele jaar weer. Aan het eind van het boekjaar blijken we nog een vrij riante reserve te bezitten (ruim vier duizend gulden). De materiaalvoorraad is gewaardeerd tegen de inkoopprijs van het materiaal. indien de verkoopprijs wordt benut bedraagt de geldswaarde van de voorraad ca. f.1400,-

Alphons Mantel
Penningmeester



Er is een manier om
te laten weten dat je
nog even blijft prateren
over de voorstelling.

Sloopfiets

Op het landelijk ENFB-bureau heeft men het begrip scheurkalender naar het schijnt al te letterlijk genomen. Men scheurt daar doodgemoederd de helft van de kalender d'r af. Anders valt niet te verklaren waarom de SEPTEMBER FIETSKRANT pas op 17 september bij mij in de bus zat. Toen was al meer dan de helft van de NATIONALE fietsmaand voorbij. Een goede gelegenheid om eens te lezen wat men zoal gemist had bleek uit de agenda. Bij een enigszins normale organisatie zou men zich in allerlei bochten wringen om hier een excuus voor te vinden, maar niet bij onze Fietsersbond. Daar houden ze zich niet bezig met zulke banaliteiten.

Nog afgezien van bovengenoemde "kleinigheid" telde de krant verder de nodige reclame. Een gratis advertentie voor een firma die fietskarren maakt, voor de NS en voor het streekvervoer. Terwijl ook het verhaal over de nationale Fietsregistratie niet vrij was van de nodige wierook. In welke categorie de hele pagina over Four Corners valt is voor discussie vatbaar, maar het is verhoudingsgewijs wel erg veel ruimte voor een Engelse ontwikkelingshulporganisatie. Op deze manier "fietsen" wel erg snel door de halve-maands krant. Blijft over een breedsprakig verhaal over Keuring. Daar had dus een concreet voorbeeld moeten staan van zo'n keuring. Aan beleidsvoornemens heeft de man in de straat niks dat is alleen boeiend voor ambtelijke burelen. In een concreet medium als een krant past een concreet verhaal. Aan hetzelfde manco gaat het verhaal over het Fietsplatform stuk. Bovendien is een organisatie geen doel maar middel. Dus ook hier had een concreet succes of effect de lezer aangesproken. Leuk voor een beleidsnota maar ongeschikt voor een publiekskrant.

Voor de lezers met een boekhouddiploma moet er ook wat gedaan worden. Vandaar een CBS-statistiek zonder enige toelichting. De indeling is zodanig dat ik er nu van overtuigd ben dat 1 + 1 + 1 klopt. Voorts een heel verhaal over Zijreflectie. Een gepasseerd station maar we blijven het mooi vinden. Een verstandige organisatie die een slag verliest, in dit geval de ENFB dus met de anti-zijreflectie, wrijft niet voortdurend zout in eigen wonde. Nog afgezien van het oud-bakken nieuws karakter van het verhaal. En toen moest er ook nog een vrouw in dus namen we maar een wielrenster. Weliswaar is er bijna geen wielrenner die buiten z'n sport een meter fietst maar aan kniesoor die daar op let. Een havik als witte raaf als het ware dus. Dan blijft Groningen als fietsstad en congresplaats (Velo City) over. Ik ben benieuwd hoeveel van de "zo'n driehonderd politici, topambtenaren en verkeersdeskundigen uit binnen- en buitenland" per fiets zijn gekomen. Ik denk niet dat ik om ze te tellen meer dan m'n eigen vingers nodig heb.

Wat mij betreft is enig denkwerk over dit soort activiteiten geen overbodige luxe. Anders dreigt september de nationale SLOOPFIETSMAND te worden.

Hans Pars

Beter laat.....

Op 21 oktober j.l. werd in de raadscommissie voor Ruimtelijke Ordening, Verkeer en Vervoer over dit programma gesproken. Onder de uitstekende leiding van wethouder Vlaanderen (D'66) werd, in het algemeen goed en zakelijk, gediscussieerd over de toekomstige voorzieningen voor de Haagse fietser. Op de publieke tribune waren namens de ENFB Nico Vlasveld, Marga Zuurbier en schrijver dezes aanwezig. Nico maakte gebruik van het inspraakrecht om kort en duidelijk ons commentaar te verwoorden: we missen in het plan de aanpak van onveilige kruispunten (bv. Veluweplein), plannen voor stallingen en de de aanleg van reeds beloofde fietspaden (o.a. Waalsdorperweg). De wethouder en zijn ambtenaren (Verlint en Bontje) zeiden hierop dat er nog een apart beleidsplan kwam voor de overige fietsvoorzieningen (dus exclusief fietspaden).

Mijns inziens is het nogal onlogisch en verwarrend om een plan dat zich uitsluitend richt op de voorgenomen aanleg van fietspaden te presenteren als "Fietsvoorzieningenplan". Bovendien kunnen dit soort omslachtige procedures worden gebruikt om voorlopig maar niets aan te leggen.



Zoals bekend heeft het College van B. & W. twaalf miljoen gereserveerd voor de aanleg van (in principe) 40 kilometer fietspad. Uit de financiële onderbouwing van de aanleg blijkt echter dat we blij mogen zijn als de geselecteerde 16 projecten (PRINSEGRACHT, ZIEKEN, SPUI, JAVASTRAAT, J.v.d.HEIJDENSTRAAT, GOEVERNEURLAAN, TROELSTRAKADE, SOESTDIJKSEKADE, VOLENDAMLAAN, GROOT HERTOGINNELAAN, LAAN VAN MEERDERVOORT) alle worden gerealiseerd. De totale kosten hiervan zijn al bijna 12 miljoen.

Verder waren er inspreker van de bewoners en ondernemersorganisaties: de heer Schelvorst (bewoner van de Rijswijkseweg) kwam de conclusie dat fietspaden eigenlijk maar onveilig zijn voor spelende kinderen (kenlijk geldt dat niet voor autowegen). De h. Driessen (bewoner Spoorwijk) vroeg aandacht voor de onveilige Goeverneurlaan en Hildebrandtstraat.

Vanuit de raadscommissie werd er in het algemeen nuttige en kritische opmerkingen gemaakt: het hoge niveau van de discussie viel me op omdat ik dat in het verleden wel eens anders heb meegemaakt. Mevrouw Burgers (PvdA) en de heer Bianchi (CDA) misten de aanpak van kruispunten en stallingen. De heer Van Zwol (D'66) betreurde het dat er in het plan niet werd voorzien in de aanleg van fietspaden op de Waalsdorperweg. Vlaanderen zie hiervan dat er gewacht wordt op de financiering door het Rijk. Willem Minderhout (Links Den Haag) was het met ons eens dat er zo min mogelijk afgeknutte fietspaden (dat zijn paden die ophouden voor een kruising) dienden te worden aangelegd. De meest merkwaardige opmerking kwam van de fractievoorzitter van de VVD, Meier. Hij meende dat de aanleg van fietspaden op Het Zieken en de Prinsegracht de capaciteit voor het autoverkeer zou beperken en dus niet gewenst was. Ik dacht juist dat het nou net de bedoeling was om voorrang aan het langzaam verkeer te geven en dat betekent dus beperking van de mogelijkheden voor het snelverkeer. Duidelijk werd in ieder geval dat de VVD-fractie niet in het College aanwezig is.

Aan het eind van de commissievergadering bleek dat allen zich konden verenigen met het Programma Fietsvoorzieningen. Er lijkt dus eindelijk een degelijk, gestructureerd aanpak te worden gekozen om het langzaam verkeer te bevorderen.

Wat mij betreft beter laat dan nooit.....

Alphons Mantel

Aussies

Op 15 september arriveerde er een groep Australische fietsers in Den Haag. Het waren deelnemers aan de INTERNATIONAL FRIENDSHIP RIDE. Deze tocht voert door een aantal Europese landen die in het verleden inwoners naar het eilandcontinent hebben zien vertrekken. Half augustus zijn ze in Engeland begonnen en via Nederland, BDR, Oostenrijk, Italië, Griekenland voert de fietstocht naar India, Maleisie en Singapore.

De twaalf Australische fietsers onder aanvoering van de 78-jarige Stan werden op hun tocht door het Nederlandse deel van het traject begeleidt door een groepje fietsers uit ons land. Als woordvoerder daarvan trad Clemens Sweerman op. Van deze Nederlanders zullen wij in de komende tijd wel iets meer horen want Sweerman is op dit moment begonnen om samen met een paar anderen dwars door Australië te fietsen. Al deze trapbewegingen vormen onderdeel van het komende feest rondom het twee-honderd jarig bestaan van de Australische natie. Begin 1988 zal ook koningin Beatrix hiervoor het land bezoeken.

Overigens vond het landelijk ENFB-bureau de zaak van zo weinig betekenis dat men op generlei wijze steun of aandacht aan deze zaak wilde besteden. Kennelijk is Australië voor onze vrijgestelden te ver van het bed.

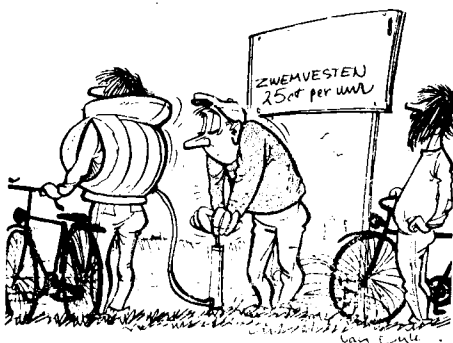
Onze Haagse afdeling (en ook die van Maastricht) is echter minder provinciaal en zorgde voor een adequaat begeleiding op Haags grondgebied. Bovendien werden de Aussies 's avonds officieel ontvangen door het gemeentebestuur. Ons lid én wethouder van Economische Zaken Constant Martini zorgde voor een stijlvolle ontvangst.

Namens de afdeling voerde Alphons M het woord. Ook de Australiers lieten niet onbetuigd en overhandigden ons meer een introductiebrief van de burgemeester van Perth.

Op 16 september vertrok het gezelschap naar Dordrecht. Daar werd onder meer een milieutentoonstelling geopend.

Hans Pars

Na het stuk van Rik Zakée wil ik, als landelijk actief ENFB-er, het beleid van de landelijke ENFB proberen te verduidelijken. Rik konstateert, terecht, dat de ENFB de laatste jaren is veranderd van een actiegroep naar een adviesbureau met alle gevolgen van dien. Steeds vaker doen gemeentelijke, provinciale en landelijke overheden, maar ook afdelingen en vrijwilligers een beroep op de zeer specifieke verkeerstechnische informatie die wij bieden. Dit betekent dat we vaker advies en informatie geven over verkeerssituaties. Het zal duidelijk zijn dat een grotere druk op de medewerkers ten koste gaat van interne zaken. Vandaar dat wij een deel van het advieswerk betaald willen hebben en ook krijgen door een subsidie van Verkeer en Waterstaat om een verkeersconsulent aan te stellen. Deze verkeersconsulent begeleidt de ENFB-vrijwilligers in de Regionale Organen voor de Verkeersveiligheid, werkgroep Integratie fiets en Openbaar Vervoer etc. Begeleiding die hard nodig is om te zorgen dat de ENFB meningen in de diverse organisaties beter tot z'n recht komen. Wat Rik opmerkt over het minder kritisch worden door subsidies is iets wat niet geheel bezijden de waarheid is, maar volgens mij eerder zijn oorzaak vindt in het feit dat van ons een meer gefundeerde mening verwacht mag worden dan botweg actie voeren.



Op dit moment kan de Fietzersbond ENFB mening eerder geven in overlegsituaties overheden en ambtenaren en daar meer beken. Echter; ik durf te beweren dat met regelmaat van de klok kritische geluiden naar overheden, ns, autoorganisaties worden gestuurd; zoals we dat van de Fietzersbond mogen verwachten.

Een belangrijke vraag die wij wel moeten beantwoorden is hoe we medewerkers en vrijwilligers laten samenwerken. Kennisvoorsprong en beschikbaarheid van de medewerker is natuurlijk niet te vermijden. Ik denk dat we met z'n allen moeten kijken hoe we de creativiteit en inzetbaarheid van vrijwilligers kunnen vergroten.

Landelijk zijn we op dit moment plannen ontwikkeld om 2 part-time medewerkers aan te trekken die tot taak krijgen om de service aan de leden te verhogen en de publiciteit rond de Fietzersbond ENFB te vergroten. De kosten van deze medewerkers moeten worden terugverdiend door een geplande leden groei en tot nu toe is een verhoging van de kontributie niet aan de orde.

september fietsmaand

Zoals jullie allemaal gezien hebben is september tot Fietsmaand uitgeroepen. De ideeën rond deze maand zijn pas in juni '87 ontstaan zodat de procedures in de ledenraad misschien niet helemaal korrekt zijn verlopen maar de term in de maag gesplitst is hier ten onrechte gebruikt. Dat leden achteraf worden gevraagd een vrijwillige bijdrage te geven is m.i. zodanig gesteld dat ieder lid zelf kan beslissen of die bijdrage wordt gegeven.

Dat er volgend jaar misschien weer een September Fietsmaand komt en 2 part-time medewerkers bijkomen zal er alleen maar toe leiden dat de leden van de Fietzersbond ENFB meer van de Fietzersbond zullen merken.

Jos van den Bergh

Kunstfietsen

W. T. Hermans
in de N.R.C. van
23. 10. 87.

„Nederlanders denken: schrijven is gemakkelijk. 's Ochtend ga ik naar kantoor, ik stap op mijn fiets, zit een beetje te piekeren en vanavond schrijf ik in mijn dagboek wat ik op mijn fiets allemaal bij elkaar heb gepiekerd. De positieve wil om een kunstwerk te maken ontbreekt. Engelsen, Fransen, Duitsers en Amerikanen worden bewonderd omdat ze echte romans schrijven, maar zodra een Nederlander dat doet, wordt het aanstellerig genoemd. Dat was voor de oorlog al zo.”

Is dat de reden waarom de Nederlandse literatuur internationaal weinig bekend is?

„Ach, de diepste wortel van die ellende heeft natuurlijk te maken met de zwakte van de Nederlandse natie. Nederlanders hebben geen enkele trots wat hun taal en woordgebruik betreft. In de achttiende eeuw bedienden beschaafde mensen zich van het Frans; nog voor 1940 kwam je bij mensen die deftig wilden doen de meest dulle germanismen tegen en na de oorlog volgde de overheersing van het Engels. Sindsdien bestaan er voor allerlei moderne begrippen geen Nederlandse woorden meer; gebruiksaanwijzingen en advertenties voor radio's, versterkers, video-recorders — dat is allemaal gebroken Engels.

„Nederlanders weten niet wat ze willen. Eeuwen geleden hadden ze dezelfde beslissing als de Zwitsers moeten nemen: het hoog-Duits als officiële taal accepteren. Want nu wordt het Nederlands behalve door het Engels ook nog door het Duits vergiftigd. Het is toch verschrikkelijk dat iemand als Kees Fens, hoogleraar in Nijmegen, herhaaldelijk een woord als overstijgen durft te gebruiken! Een Duits woord dat overtreffen of te boven gaan betekent, vroeger kreeg je daar op school een dikke rooie streep doorheen. Ik heb al vaak op dit soort ellende gewezen. Maar naar mij wordt niet geluisterd. Men gaat rustig door. Men denkt: Hermans is gek.”

SINTERKLAASKADO!!!!!!

Nog op zoek naar een leuk sinterklaaskado!

De fietsersbond ENFB, Afdeling Den Haag heeft een fietsroute boekje met 12 fietsroutes in Den Haag en omgeving gemaakt. Met een handige kaart zodat de weg altijd terug te vinden is.

Het boekje is het resultaat van gedegen arbeid. U kunt er leuke weggetjes en interessante plekjes in vinden, nafietsen ,bespreken enz.

Men kan kiezen uit de route:

- _CENTRAAL STATION-SCHEVENINGEN-Kurhaus
- _DEN HAAG-WATERINGEN
- _KIJKDUIN-WATERINGEN-DELFT
- _DELFT-RIJSWIJK-SCHEVENINGEN -Haven
- _DELFTSE VLIET-CENTRUM DEN HAAG-SCHEVENINGEN Kurhaus
- _SCHEVENINGEN-DELFT
- _HAAGSE BOS-ZOETERMEER/STOMPWIJK
- _HAAGSE BOS-ZOETERMEER
- _KIJKDUIN-SCHEVENINGEN
- _OCKENBURGH-WASSENAAR
- _VOORSCHOTEN-MONSTER
- _DEN HAAG West-NOOTDORP

Elke route is zowel heen als terug beschreven en het leuke is dat een aantal routes goed met elkaar te kombinere is. Kortom een leuk kado voor het voorjaar om met Sinterklaas kado te geven.

HOE KRIJGT U HET KADO IN HUIS?????

Maak f4,00 over op gironummer: 3586696 t.n.v. Fietsersbond ENFB, Postbus 11638, 2502 AP DEN HAAG. U krijgt (mits de betaling voor 1 december bij ons binnen is) het boekje voor pakjesavond toegestuurd.

17

Ingesonden

Aan het college van Burgemeester en
Wethouders van Den Haag

Den Haag, 13 oktober 1987

Geacht college,

Dagelijks volg ik op weg naar mijn
werk het fietspad tussen het Centraal
Station en Babylon. Dat stukje
fietspad wordt druk bereiden door fiet-
sers en bromfietzers. Bovendien
steken er voortdurend veel voetgangers
over tussen de achteringang van
Babylon en een zijingang van het
Centraal Station.

De veilige doorgang voor fietsers en
voetgangers wordt daar veelal dage-
lijks, in ieder geval veelvuldig ge-
hinderd door autoverkeer dat zich
voortbeweegt over het fietspad of
parkeert in dit gebied. Dat feit zal
U zeker niet onbekend zijn want de
Gemeentewerken doet er van alles aan
middels paaltjes, vluchtheuveltsjes
etc.

Het rijdende autoverkeer veroorzaakt
bij mij een blessure voor mijn
gehele leven (als voorbeeld van het
gedrag van een automobilist heb ik
een verslag van dat voorval bijge-
sloten). De geparkeerde auto's
hinderen op dit bochtenrijke traject
vrijwel altijd het uitzicht voor
zowel voetgangers als fietsers.
Voortdurend kom je daar in situaties
met "reddingen op het laatste
moment". Veelal staan de auto's
zondermeer midden op het fietspad
geparkeerd soms met drie naast elkaar
waardoor (brom)fietzers zich samen
met de voetgangers door nauwe door-
gangen moeten persen.

Mijn verzoek aan U is de situatie
aldaar nog eens te bezien en meer
effectieve maatregelen te treffen.

Gezien mijn beoordeling van de ge-
vaarlijke situatie op dit kleine
je fietspad in Den Haag zal die in-
tering een hoop leed en kosten be-
sparen.

Ik wil deze brief beëindigen met
voorstel:

1. Met behulp van een aanvulling
de reeds geplaatste paaltjes het
ontoegankelijk maken voor autover-
(Men kan er nog steeds komen door
de s'oeep te rijden).

2. Het gebied toegankelijk maken
het onvermijdelijke verkeer dat on-
andere bij de goederenlift van het
kantoorgebouw Stichthage, boven he-
NS-gebouw, moet zijn. Dat kan gebe-
door het halen van een sleutel bij
van de portiers om bijvoorbeeld on-
bare paaltjes of een slagboom te
dienen. De portier kan instructies
geven waar wel en niet geparkeerd
worden binnen het gebied. Of de to-
gang weigeren en een steekkar of in-
dergelijks ter beschikking stellen
voor transport van goederen uit de
naar het gebied, hij kan zelfs zou
voor evt gratis parkeren in de par-
garage. Het zou mooi zijn als dit
gebruik in de bestrating tot uitd-
zou komen. (Toegang, parkeermogel-
heid, scheiding overige verkeer el-
3. Enkele parkeerplaatsen reser-
voor snel in en uitladen buiten he-
afgesloten gebied voor het bereik
van die zelfde goederenlift. Die
is misschien zonder meer af te pal-
op de bestaande parkeerplaatsen op
Koningin Julianaplein of door aan-
van de bestrating achter Babylon.

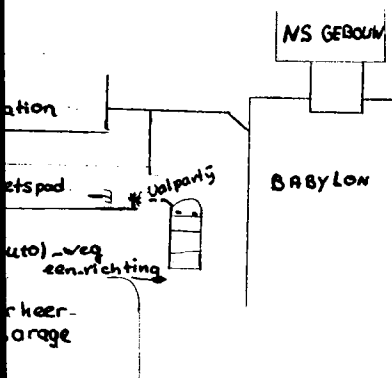
Hoogachtend,

E.R.D. Legger
W. de Zwijgerlaan 61
2252 VP VOORSCHOTEN

18

Toedracht ongeval Anna van Buren-
straat / Kon. Julianaplein te Den
Haag 4 augustus 1986

Op genoemd moment en plaats reed de
bestelwagen MERCEDES BENZ 207D ken-
teken: BL - 06 - PN onverwachts het
fietspad op daarbij versperringen en
worden negerend. Door de noodstop die
ik tengevolge daarvan moest maken
kwam ik ten val met mijn fiets. De
wagen reed daarna door over het fiets-
pad het Kon. Julianaplein op. Ter
oogte van de afrit van de taxi-
parkeerplaats moest de bestuurder
prioriteit verlenen aan verkeer op de
Zuidenhoudeuseweg wat mij de gelegen-
heid gaf hem in te halen en klem te
lijden. Uit de opmerkingen die de
bestuurder mij aldaar toevoegde was
op te maken dat hij mij wel degelijk
gezien had. Er is een aanrijdingsfor-
mulier ingevuld.



Nationale Fietsmaano

September '87 was door de Fiets-
bond ENFB uitgeroepen tot "septem-
ber fietsmaand", waarin door aller-
lei activiteiten de aandacht werd
gericht op de dagelijkse fietser.
In het onderstaand artikel een
verslag van de activiteiten in
Den Haag.

- 5 september '87 Voorhout fes-
tival.

Weliswaar een activiteit die niet
veel binnen de extra georganiseer-
de activiteiten, maar toch een ge-
weldige publiekstrekker. Stond de
stand van de Fietzersbond ENFB
dit jaar op een slechter bezocht
stukje van de informatiemarkt
(Korte Vijverberg; hier stonden
maar 5 stands), aan publieke
belangstelling hadden we niet
te klagen. Dit was voor een groot
deel te danken aan de oproep die
we in de Haagse Courant hadden
gezet. In dit stukje riepen we
mensen op om hun fietsknelpunten
bij ons te komen melden. Hiervan
werd gretig gebruik gemaakt.

Aan voorbijgangers werd gevraagd
(als ze tenminste met de fiets
waren gekomen) om een enquête in
te vullen over de route die ze
gefietsd hadden.

Absolute verkooptopper was het
Haagse fietsrouteboekje dat tij-
dens het Voorhoutfestival voor
het eerst werd gepresenteerd.



Port betaald
Den Haag

Aan het geachte
lid



- 19 september '87 Four Corners
Bike Ride.

Op deze dag kwamen 175 fietsers van Amsterdam naar Den Haag. Een klein deel hiervan vormde de groep 'Four Corners Bike Ride' die een gesponserde fietstocht uit 4 delen van de wereld achter de rug hadden. De publieke belangstelling viel tegen. Dit kwam waarschijnlijk mede doordat we op een wat ongelegen plek van Den Haag stonden, (achter sporthal Ockenburgh). De Fietzersbond ENFB afd. D.H. was aanwezig met een stand. Doordat een groot deel van de fietsers van Engelse origine was werden vooral produkten verkocht die de toestand van de fietser in het verkeer uitbeelde.

(20)

ISSN 0920.03
Postadres Fietzersbond
Postbus 11638
2502 AP Den Haag

E.N.F.B.
Fietzersbond