

de fietsbel

Uitgave van ENFB afdeling Den Haag, oktober 1986, nummer 4

Redactie: Joep van Hoof, Ita Luten en Hans Pars (070-630429)
Afdelingssecretariaat: Rik Zakee, Laan van Meerdervoort 720 (070-250626
of 694341)

jaarvergadering

13 november 1986 - aanvang 20.00 uur - Wijkwinkel Valkenbos/Regentes
Beeklaan 266 - Den Haag

AGENDA

1. Opening, mededelingen en ingekomen stukken
2. Discussie over wegdek van fietspaden
3. Financieel overzicht en begroting
4. Bestuursverkiezing
5. Verslag vorige ledenvergadering
6. Jaarverslag afdelingsbestuur
7. Rondvraag en sluiting

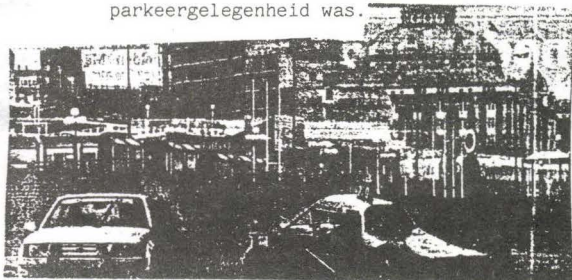
TOELICHTING

Pt.2. Bij de aanleg van fietspaden is het soort wegdek vaak een dilemma. Asfalt heeft veelal de voorkeur van de fietser maar is ook duurder. Daarnaast zijn er aan asfalt enige bezwaren vanwege het milieu verbonden. De keuze voor geasfalteerde fietspaden heeft tot gevolg dat er minder fietspaden kunnen worden aangelegd. Wethouder Vlaanderen heeft het bestuur om een standpunt ter zake van de ENFB gevraagd. Een ambtenaar van Gemeentewerken zal aanwezig zijn om punt 2 van de agenda nader toe te lichten en/of te verduidelijken.

pt.5. Het afdelingsbestuur is nog steeds onderbezet. Op dit moment zijn er niet eens de statutair noodzakelijke drie bestuursleden. Er zijn er maar twee: Zakee en Mantel. Deze beiden zijn ook de enige kandidaten voor het nieuwe bestuur. Daar moet verandering in komen. Aarzel niet om u kandidaat te stellen. Ook het benodigde aantal (vier) afgevaardigden naar de Landelijke Ledenraad wordt niet gehaald. Ook daar moeten meer mensen voor komen. Verder zijn er mensen nodig voor ledenadministratie, publiciteit, materiaalverkoop, secretariaatswerk en diverse werkgroepen. Eventueel bestaat ook de mogelijkheid om enkele nieuwe redacteurs van de Fietsbel te kiezen en een of meer leden van de zittende redactie door te laten schuiven naar het bestuur. Eventuele gegadigden kunnen nadere informatie krijgen bij Rik Zakee.

KLASSE NU BINNEN

Een zomerse namiddag op de Van Alkemadelaan. Zo rond 4 uur ontstaan in de richting van het Haagse Bos de eerste opstoppen. Een uur later staat er dan meestal van Klein Zwitserland tot aan het Witsenplein één onafgebroken file, twee rijen dik, die zich voortzet op de Benoordenhoutse Weg en de Utrechtse Baan, auto's, volgepakt met badgasten, op weg naar huis, enigszins verveeld voor zich uitstarend, maar geduldig wachtend op het moment waarop ze weer drie of vier meter kunnen opschuiven in de rij. Sommigen onder hen hebben, voordat ze konden instappen om de thuisreis te aanvaarden, eerst nog een fikse wandeling moeten maken naar de auto, omdat op korte afstand van het strand geen parkeergelegenheid was.



Zo op het eerste gezicht lijkt deze situatie de bezoekers van de badplaats niet zo te deren. Kennelijk beschouwen de meesten deze toestand als een gegeven waaraan nu eenmaal niets te veranderen is. Wat is trouwens het alternatief? Voor mensen die niet al te ver van het strand wonen, is uiteraard de fiets het meest aangewezen vervoermiddel. Degenen die wat verder weg wonen, bijvoorbeeld buiten de Haagse regio, zijn als ze niet met de auto willen of kunnen, aangewezen op het openbaar vervoer. Ze omzeilen in dat geval weliswaar de files en het parkeerprobleem, maar of ze een aangename reis hebben dan wanneer ze de auto hadden genomen, is nog maar zeer de vraag.

De treinreis valt doorgaans nog wel mee. Zeker buiten de weekenden is de trek naar het strand dusdanig over de verspreid dat er in de trein meestal nog voldoende plaats is. Terug is dat vaak anders: de meeste badgasten, en vooral zij die van ver komen, aanvaarden de thuisreis aan het eind van de middag. Dit heeft dan tot gevolg dat de treinen, die in die periode van de dag ook nog de drukte van de avondspits te verwerken hebben, meestal behoorlijk vol zijn.

Tussen stations en Scheveningen

De echte problemen ontstaan echter op het traject tussen de Haagse stations en Scheveningen. Zij die op het Centraal Station aankomen, zijn dan in eerste instantie aangewezen op tram 1 of 9, die immers via de kortste weg naar de badplaats rijden. Men kan ook gebruik maken van tram 7 of bus 22, maar die volgen een aanmerkelijk langere route, die bovendien via het Haagse centrum voert en dus meestal nogal wat vertraging oploopt. Buiten dat zijn hun haltes, die op het platform boven de perrons liggen, wat moeilijker te bereiken. Degenen die via Hollands Spoor in Den Haag arriveren, hebben twee directe openbaar-vervoerverbindingen met Scheveningen tot hun beschikking, namelijk de trams 8 en 11. Evenals lijn 7 en 22 doet eerstgenoemde eerst nog het Haagse centrum aan. Lijn 11 is voor snel vervoer naar Scheveningen nog minder geschikt: deze maakt namelijk een enorme omweg. Het eindpunt over deze tramlijn ligt weliswaar pal aan het strand, maar bevindt zich op geruime afstand van Kurhaus en pier, die toch voor het merendeel van de Scheveningengangers het einddoel zijn. Strandgangers uit Zoetermeer en uit de richting Leiden en Amsterdam en zij die gebruik maken van de Hofpleinlijn (Rotterdam-Hofplein-Berkel-Rodenrijs-Pijnacker-Voorburg-Leidschendam) kunnen ook

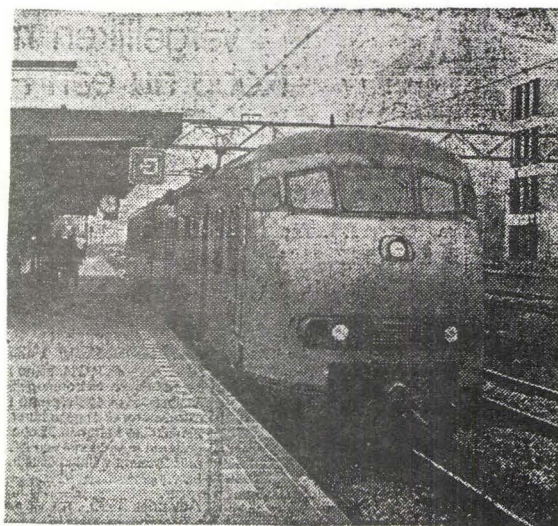
uitstappen op Station Laan van Nieuw-Oost-Indië en vandaar met bus 23 naar Scheveningen rijden.



Welke mogelijkheid men ook kiest, de reis tussen station en strand verloopt doorgaans niet al te snel en comfortabel. De trams en de bussen zijn meestal overvol omdat zij ook strandgangers die in de Haagse regio wonen, naar Scheveningen moeten vervoeren. Daarbij komt nog dat juist tram 1 en 9, die zoals gezegd de kortste route naar Scheveningen afleggen, als ze het Centraal Station bereiken al een belangrijk deel van hun traject tussen begin- en eindpunt hebben afgelegd. De kans dat ze bij het Centraal Station aankomen, niet alleen overvol zijn, maar ook flink achterliggen op het geplande ritstelsel, is dan ook vrij groot. Dit geldt ook voor bus 23. Geldt voor de beide tramlijnen nog de gunstige omstandigheid dat ze tussen het Centraal Station en Scheveningen vrijwel geheel over een vrije baan rijden en dus bijna nergens in het verkeer komen vast komen te zitten, bus 23 komt bij het Haagse bos midden in de drukte van het autoverkeer richting Scheveningen terecht en loopt daardoor dan nog eens extra vertraging op. Uit het bovenstaande moge blijken dat voor de reis naar en van Scheveningen op drukke dagen het openbaar vervoer geen goed alternatief biedt voor de auto.

Trein naar Scheveningen

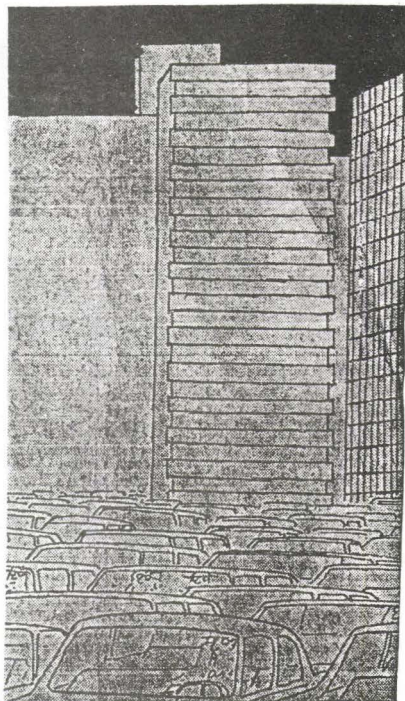
De ironie wil dat tot zo'n dikke dertig jaar terug dit alternatief wel bestond. Tot 1953 reed er namelijk tussen Den Haag en Scheveningen een trein. Deze lijn vormde een onderdeel van de spoorwegverbinding Rotterdam-Scheveningen. De huidige Hofplein-lijn vormt daarvan nog het restant. Het tracé van het baanvak Den Haag-Scheveningen, dat in 1953 werd opgeheven en dat eindigde op de plaats waar nu het Cresthotel staat, is nog goed te herkennen. Als je de onbebouwde kant van de Zwolse straat en het daarop aansluitende deel van de Van Alkemadelaan volgt, kun je zien dat daar een spoorweg gelopen heeft. Bij de Alexanderkazerne boog deze naar het noorden af, liep vervolgens verder over het tracé van de Landscheidingsweg, die na de opheffing van de lijn op een deel van het baanvak werd aangelegd, en bereikte via het poldergebied waarop in de jaren zestig en zeventig de wijk Mariahoeve gebouwd zou worden, de spoorlijn Den Haag-Leiden.



Het besluit om de spoorwegverbinding Den Haag-Scheveningen op het heffen, is nadien door menigeen betreurd en waarschijnlijk het meest door degenen die belast werden met het maken van plannen voor betere openbaar-vervoervoorzieningen tussen het Centraal Station en de badplaats Scheveningen nieuwe stijl. Hoewel deze voorzieningen er uiteindelijk zijn gekomen in de vorm van de verlenging van lijn 1 en het wijzigen van de route van lijn 9, komt zo nu en dan ook het idee ter sprake om Scheveningen opnieuw per spoor bereikbaar te maken. Concrete plannen in die richting bestaan echter nog niet. Of die er ooit zullen komen, hangt uiteraard mede af van het feit of bij de instanties waar dergelijke ideeën verder moeten worden uitgewerkt, de noodzaak van zo'n spoorverbinding, in wat voor vorm dan ook, inderdaad ook wordt ingezien. Onlangs vroeg een journalist aan een NS-functionaris die uit hoofde van zijn werk nauw bij deze materie betrokken was, wat hij vond van dit soort plannen. Deze achtte de aanleg van een spoorwegverbinding onder meer niet zo zinvol omdat, zo vond hij, het openbaar vervoer tussen het Haagse Centraal Station en Scheveningen de laatste jaren zo enorm verbeterd was. Wie zo'n antwoord geeft, heeft kennelijk nooit de juistheid van zijn bewering getoetst door op een drukke zomerdag zelf eens zo'n reis per tram of bus naar Scheveningen te maken.

Hoe dan ook, het is niet waarschijnlijk dat we binnen afzienbare tijd het eerste dubbeldeks-treinsetel op station Scheveningen-Kurhaus zullen zien verschijnen. Ik denk overigens dat zij die voor een dagje strand kiezen voor het openbaar vervoer, ook wel genoeg zullen nemen met een sneltram of een metro, mits zij maar sneller en comfortabeler vervoer leveren dan het nu aanwezige.

Joep van Hoof



1. Hoog tijd voor een ander verkeersbeleid

Akties van de ENFB en andere milieu-groepen blijken de laatste jaren nog maar nauwelijks aan te slaan bij het publiek. Onze demonstratie op 1 maart trok amper vijftig mensen. Ook de interesse voor de zure regenweek was erg matig.

De verminderde aandacht voor milieuproblemen blijkt ook uit de teruggelopen ledentallen, waar de meeste aktiegroepen mee te maken hebben (al treedt, zoals uit de grafiek blijkt bij de ENFB een zekere stabilisatie op)

Betekenen deze ontwikkelingen, dat bijvoorbeeld steeds minder mensen behoefte hebben aan het terugdringen van het autoverkeer (toch de hoofddoelstelling van de ENFB)? Of zijn velen wellicht tot de slotsom gekomen dat al dat aktievoeren toch geen enkele zin heeft?

Waar het in ieder geval niet aan kan liggen is het gebrek aan argumenten voor het aktievoeren voor een schoner milieu. Stervende bossen en heidevelden, smeltende poolgletschers en gaten in de ozonlaag zijn stuk voor stuk griezelige ontwikkelingen die een ingrijpende wijziging van menselijke gedrags- en konsumptiepatronen rechtvaardigen.

Van een dergelijke wijziging valt echter zeker op het gebied van verkeer nog niets te merken, integendeel: het huidige verkeersbeleid heeft tot gevolg dat er steeds meer en steeds harder auto gereden wordt. Hierbij denken we aan de bijna verdubbelde budgetten voor rijkswegenaanleg (de Tweede Kamer ging onder andere vrijwel zonder argumentatie akkoord met rijksweg 19 door Midden-Delfland), mogelijke verhoging van de maximum snelheid, hogere openbaar vervoertarieven en de bouw van parkeergarages (o.a. stadhuis, min. van VROM, Scheveningen).

Onze overtuiging is, dat de overheid pas bereid is om een ander beleid te voeren als een groot deel van de bevolking de noodzaak daarvan inziet. Het streven van de ENFB is daarom het verband tussen het verkeersbeleid en de achteruitgang van het mi-

lieu meer algemene bekendheid te geven. Het uitdragen van deze visie zal de komende tijd een hogere prioriteit krijgen (zie: overige publiciteitsaktiviteiten). Minder aandacht zal daarentegen uitgaan naar het presenteren van oplossingen voor konkrete fietsknelpunten. Niet in het minst omdat we voor vrijwel elk knelpunt in Den Haag al een oplossing hebben aangedragen. Via mondelinge kontakten met de gemeente proben we realisatie daarvan te bespoedigen. Schriftelijke reakties zullen slechts plaatsvinden als ze een redelijke kans op succes (= aanpassing beleid, bijv. in een bestemmingsplan, of publiciteit) hebben. Eventueel zullen ook straatakties plaatsvinden.

2. Aktuelle verkeersonderwerpen

2.1. Parkeerbeleid en woon-werkvergoeding

Een van de meest effectieve maatregelen om het autogebruik terug te dringen is het verminderen van de (gratis) parkeergelegenheid bij kantoren. Parkeerbeperkingen komen in tientallen overheidsnota's voor en onlangs toonde het ministerie van VROM zich er nog eens voorstander van. Een interdepartementale werkgroep heeft deze visie al eens omgezet in parkeernormen. Volgens deze normen beschikt de rijsoverheid in de Haagse binnenstad over 1000 parkeerplaatsen te veel. Door de bouw van 1000 parkeerplaatsen bij het nieuwe stadhuis aan het Spui en nog eens 1000 bij het ministerie van VROM(!) dreigt een nieuwe stroom auto's de binnenstad te overspoelen. De ENFB zal zich tegen deze plannen verzetten. Voor die enkele ambtenaar die echt een auto nodig heeft kunnen de bestaande garages worden aangevend. Bovendien bepleiten wij een wijziging van de vergoedingen voor woon-werk verkeer van ambtenaren, waardoor de huidige subsidiëring van het auto-forensisme wordt stopgezet.

2.2. Verkeersveiligheid

Het nieuwe gemeentebestuur lijkt van plan de fietser een veiliger plaats

in het verkeer te geven: de aanleg van vele kilometers fietspad is in het vooruitzicht gesteld. De ENFB had scherpe kritiek op het verkeersveiligheidsbeleid van het vorige gemeentebestuur. Nog niet geheel duidelijk is in welke mate dit beleid nu wordt omgebogen. Onze kritiek betrof onder andere het systeem bevestigend karakter van het beleid: als een automobilist te hard reed en daardoor tegen een paal knalde werd de paal verantwoordelijk gesteld en verwijderd. Bij gevaarlijke oversteeken voor fietsers was het veelal de fietser die men trachtte af te remmen door middel van hekken e.d.

Bij de aanleg van fietsvoorzieningen werd er doorgaans van uitgegaan, dat ze niet ten koste van de doorstroming van het autoverkeer mochten gaan, zodat er alleen fietspaden konden komen op plaatsen waar stukken van groenstroken of brede trottoirs konden worden afgehaald. Wij vinden echter dat de meest efficiënte en meest eerlijke maatregel ter bevordering van de verkeersveiligheid het afremmen van het autoverkeer is, ook (beter gezegd juist) op hoofdwegen. We stelden een top tien op van gevaarlijke kruispunten in Den Haag, die grondig moeten worden gereconstrueerd.

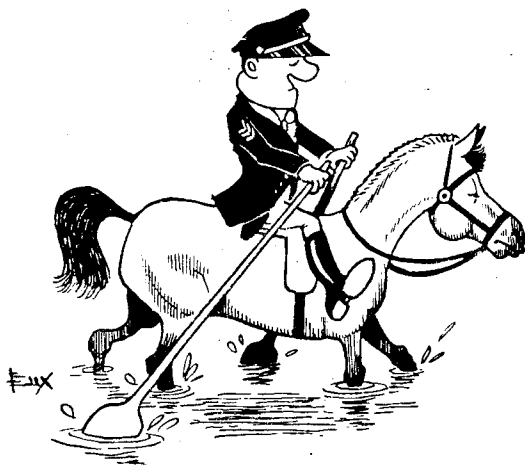
2.3. Mariahoeveweg/bestemmingsplan Bezuidenhout-oost

Het niet doorgaan van de Mariahoeveweg is zeker het grootste succes in het 10-jarige bestaan van onze afdeling. Het in huis hebben van een geluidhinderdeskundige kwam goed van pas. De gemeente zette de bestemmingsplanprocedure niet door, omdat ze wist daarmee het schip in te gaan en probeerde via allerlei slinkse wegen de aanleg alsnog voor elkaar te krijgen. Dat lukte niet en met het aantreden van het nieuwe gemeentebestuur is de weg van de baan.

2.4. S11-Wateringen

De gemeente Wateringen maakte met de S11 dezelfde procedurefout als de gemeente Den Haag met de Mariahoeveweg en de provincie moest, zij het knarsetandend, goedkeuring onthouden aan het bestemmingsplan. In dit ge-





val betekent uitstel echter nog al-
lerminst afstel. De onderbouwing van
de plannen is echter alles behalve
degelijk en we gaan gewoon door met
bezwaarschriftenprocedures. Ook de
bewoners zijn intussen wakkerge-
schrokken.

Het zal trouwens in de toekomst een
stuk moeilijker zijn om nog een pro-
cedure te winnen met behulp van de
wet geluidhinder. Naar de zin van
minister Winsemius werden een beetje
te veel gemeentebesturen die het niet
zo nauw namen teruggefloten en hij
besloot dan ook de Wet af te zwakken.

2.5. Waalsdorperweg en Landschei- dingsweg

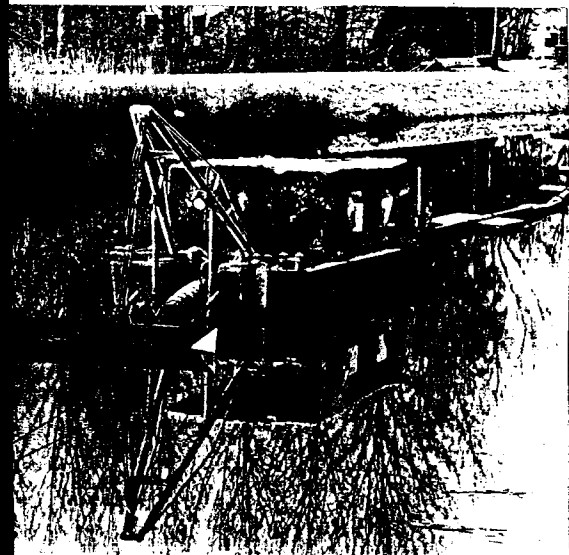
De gemeentelijke plannen om fiets-
paden op de Waalsdorperweg aan te
leggen stuitten op heftige tegen-
stand van minister Smit-Kroes, die
zichzelf al in een file zag staan en
bovendien haar plannen voor doortrek-
ken van de Landscheidingsweg door-
kruist zag. Het nieuwe gemeentebe-
stuur heeft zich blijkbaar nog niet
aan het rijksjuk kunnen ontworste-
len want het fietspadenplan is nog
steeds niet in de raadscommissie ge-
weest.

2.6. Zwolsestraat/bestemmingsplan Belgische Park

Teleurstellend was de afwikkeling
van ons kroonberoep tegen een zeer
sterke verbreding van Zwolsestraat
en Van Alkemadelaan: tegen het amt-
elijke advies in werd het ongegrond
verklaard. Merkwaardig genoeg lijken
we echter toch ten dele onze zin te
krijgen: vanwege de kosten wil de
gemeente nu een veel beperktere re-
konstruktie uitvoeren.

2.7. Rijswijkseweg/Gouverneurlaan/ bestemmingsplan Laakkwartier-noord

De lang beloofde fietspaden langs de
Rijswijkseweg tussen de Walddorpstraat
en de Goudriaankade werden eindelijk
aangelegd. Intussen is een kroonbe-
roep van de ENFB in behandeling tegen
het niet opnieuw opnemen van fietspa-
den op het gedeelte Nekerkade-Jan vd
Heydenstraat in het bestemmingsplan
Laakkwartier-noord. De huidige raads-



meerderheid vond destijds ook dat die fietspaden er moeten komen, maar was toen nog in de minderheid. Intussen blijkt men overigens voorstander te zijn van het verzwaren van de autoverkeersfunctie van dat deel van de Rijswijkseweg. Hierdoor zou de Goeveururlaan worden ontlast, waardoor daar ruimte voor fietspaden zou ontstaan. Naar onze mening wordt de Goeveururlaan al meer dan genoeg ontlast door de Zoomseweg (die deze winter gereed komt) en moet met de aanleg van fietspaden niet worden gewacht op een eventuele verbreding van de Rijswijkseweg. Een rekonstruktie als van de Goeveururlaan bepleitten wij ook voor de Troelstra-kade.

2.8. Stadhuis/Burgemeester Patijnlaan/Laan Copes

Enige druk op het CDA had succes. Deze fractie hielp een motie aan een meerderheid, die spoedige aanleg van fietspaden op Burgemeester Patijnlaan en Laan Copes bepleitte. Ook wordt prioriteit aan een betere tramverbinding gegeven.

2.9. Malieveldgarage/Koningskade

Bezwaarschrift tegen bouwvergunning is nog in behandeling bij de provincie. We proberen voor elkaar te krijgen dat fietspaden langs de Koningskade worden aangelegd voor dat een eventuele parkeergarage wordt opengesteld. Ook proberen we stukken over het te verwachten gebruik van de garage boven water te krijgen. Van verdere acties zullen we echter afzien. Als de gemeente een financiële strop van 20 miljoen wil riskeren door de bouw van een lege parkeergarage zijn wij niet degenen die dat kunnen tegenhouden.

2.10. Scheveningsepoort/beleidsplan recreatieverkeer Scheveningen/duinen

De ENFB heeft grote bezwaren tegen allerlei mogelijke nieuwe parkeervoorzieningen in Scheveningen: op het strand, in de duinen langs de Zwolsestraat en in garages, waarvan de kosten worden verhaald op de huur-

ders van in het bouwplan opgenomen woningen. Het laatste bouwplan werd echter teruggetrokken omdat de gemeente inzag, dat het de beroepsprocedures niet zou doorstaan.

Bij diverse instanties werd het auto-vrij maken van de duinen bepleit, o.a. naar aanleiding van een provinciaal plan om een fietsbrug over de Wasse-naarse slag te maken. Wat betreft een spoorlijn naar Scheveningen (voorstel Links Den Haag) hebben we nog geen definitief standpunt ingenomen.

2.11. Vierde haven Scheveningen

Onze aversie tegen dit plan maakten wij nog eens duidelijk in een brief aan B&W, die het met ons eens bleken te zijn: het plan was nog afkomstig van het oude gemeentebestuur en had niet verzonden mogen worden.

2.12. Demonstratie fietsroute Weimarstraat

De provincie verklaarde onze bezwaren tegen het afbreken van het fietspad in de Weimarstraat gegrond. Op ambtelijk niveau werkt de gemeente echter vrolijk verder aan de afbraakplannen. Geruchten willen daarentegen, dat de benodigde financiën ontbreken. Intussen maakte de gemeente met het fietspad wel goede sier bij de burgemeester van Milaan, die ook wel eens iets aan fietsvoorzieningen wil doen.

2.13. Spui

Bij meerdere gelegenheden werd bepleit om eindelijk de lang beloofde fietspaden op het Spui aan te leggen. Dat deze er moeten komen is in meerdere uitspraken van de gemeenteraad vastgelegd. Het verminderen van de autoverkeersfunctie van het Spui zou als compensatie van de verbreding van de Lekstraat (die intussen al lang is uitgevoerd) dienen. De gemeente verzint echter steeds weer uitvluchten om de rekonstruktie van het Spui uit te stellen. Er doen zelfs plannen de ronde om middels tunnels de weg voor veel meer autoverkeer geschikt te maken.

2.14. Jan van Nassaustraart

De ENFL. Jopietitte herinvoering van tweerichtingsverkeer in deze straat.

2.15. Transvaal

Bij de Kroon gingen we in beroep tegen het bestemmingsplan. Onze kritiekpunten: te hoge parkeernormen, een parkeergarage aan de Herman Costerstraat en het niet opnemen van fietspaden langs de De la Reyweg. Tegen de parkeergarage zullen we te zijner tijd nog een apart bezwaarschrift indienen.



2.16. Bestemmingsplan Loosduinseweg

De door ons gewenste fietsverbindingen over het gemeentelijk industrieterrein zijn volgens de gemeente mogelijk. We gingen daarom niet in beroep.

2.17. Provinciaal fietspadenplan

Om nogal mistige redenen wil de provincie de door ons gewenste verbindingen (Voorburg-Nootdorp op oude spoorbaantracé, Clingendael-Wasse-naar via Duindigt, Uithof-Poeldijk-'s-Gravenzande) niet opnemen. We besloten af te zien van verdere activiteiten.

2.18. Garage De Bijenkorf

Ook hiertegen dienden wij een bezwaarschrift in. Mogelijk komt de in- en uitrit aan de Wagenstraat en vandaar rechtstreeks naar de Grote Marktsstraat. Wij vinden dit een verbetering. Oorspronkelijk zou de ontsluiting via de Gedempte Gracht plaatsvinden.

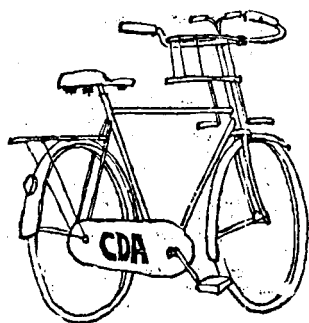
2.19. Fietswegwijzers

Een ANWB-plan voor de Haagse agglomeratie werd door ons gekraakt. ANWB wijzers wijzen altijd naar autowegen. Fietzers hebben er weinig aan.



2.20. Streekplan Zuid-Holland west/aanleg van autowegen

Ons bezwaarschrift tegen het streek-



plan was vooral gericht op de schrikbarende hoeveelheid geplande nieuwe auto's. Ook de gemeente lieten we meerdere malen onze afschuw hierover blijken. Een persbericht werd verzonden over de enorme toename van de verkeersoverlast in Den Haag als gevolg van het gereed komen van het verkeersplein Leidschendam.

2.21. Weteringkade

De gemeente wilde een fietspad van Scheldeplein tot Pletterijstraat aanleggen. Ons pleidooi voor doortrekken naar het Rijswijkseplein kreeg steun van de raadscommissie.

2.22. Stationsstallingen

Onze hoop om de oude openingstijden van de stallingen hersteld te krijgen is nu gericht op wethouder Vlaanderen, die zelf tot de gedupeerden behoort. Intussen hebben wij ook al (gesteund door enkele raadsleden) bepleit de stalling bij HS de hele nacht open te houden (daar zijn sinds kort immers ook nachttreinen).

2.23. Verkiezingsprogramma's/betaald parkeren

Op Links Den Haag na, stoppen alle partijen veel te veel autovoorzieningen in hun beleid. Deze fractie vroeg ons om een reactie op haar ontwerp-programma. Ons voornaamste kritiekpunt betrof het afwijzend standpunt van Links Den Haag betreffende financiële maatregelen om de vervoermiddelkeuze te beïnvloeden. Met name het gratis parkeren bij overheidsgebouwen is ons een doorn in het oog, al was het alleen maar vanwege de enorme kosten van parkeergarages.

2.24. Tunnel station HS

De westelijke uitgang van station HS wordt doorgetrokken naar de Waldorpstraat, maar fietsers mogen er niet door. In dit laatste proberen wij verandering te brengen. Vermoedelijk zal dit zelfs een van onze belangrijkste actiepunten voor de komende jaren worden.

3. Inspraak in het gemeentelijke beleid

Tientallen brieven van de ENFB aan de gemeente zijn nog onbeantwoord en ontelbare door ons aangedragen knelpunten zijn nog niet opgelost. Ook de meeste andere briefschrijvers hebben deze ervaring. Vaak krijg je ook als antwoord dat de gemeente geen geld heeft om je probleem aan te pakken.

Enkele jaren geleden is de gemeente echter begonnen met wijksgewijze onderzoeken, waaraan een enquête is verbonden: of je nog knelpunten weet. Dit komt nogal bevoogdend over.

Blijkbaar wordt iets pas een knelpunt gevonden als het uit een gemeentelijk onderzoek naar voren komt. Hopelijk gaat dit onder het nieuwe gemeentebestuur veranderen. Veel ambtenaren zijn heel goed op de hoogte met onze ideeën en ook best bereid om daar wat mee te doen. De hoogste bazen beslissen tot nu toe echter doorgaans anders.

Zorgwekkend is de manier waarop besluiten over de wegenstructuur worden genomen. Eerst in onderhandelingen tussen gemeenteraadsfrakties (vorming beleidsprogramma) en vervolgens in een werkgroep (STUHA) van een aantal gemeenten en het rijk. Dit alles gebeurt achter gesloten deuren. Beleidsuitgangspunten worden niet openbaar ter discussie gesteld. Slechts een gedetailleerd uitvoeringsprogramma wordt gepresenteerd. De onderbouwing ervan komt later wel. Ook het nieuwe gemeentebestuur is blijkbaar bevangen door de haast om van alles en nog wat te realiseren. De ENFB vindt dit een slechte zaak. Haastige speed is zelden goed en in dit geval zelfs puur slecht.

4. Samenwerking en overleg met anderen

Het afgelopen jaar werd succesvol samengewerkt met Milieudefensie, Rover, Vrienden van Den Haag, Duinbehoud en Het Zuidhollandslandschap tegen een plan te bebouwing van een deel van de duinen aan de Zwolsestraat. Met Rover en Milieudefensie werd ook samengewerkt voor en tijdens

de zure regenweek.

De ENFB heeft voorts een inbreng in de werkgroep Rekreatief fietsen van de Haagse raad voor sport en rekreatie (HRSR), waarin voorts gemeentambtenaren en EUODAX Nederland (toerfietsers) zitting hebben. Verder werd regelmatig overleg gevoerd met de raadsleden Van Oel (Links Den Haag), Burgers, Heijnen (PvdA), Bianchi (CDA) en Vlaanderen (D'66, thans wethouder) en met de ambtenaren Koster (secretarie) en Verlint (gemeentewerker).

5. Publiciteit

5.1. Tienjarig bestaan

Zoals gezegd viel de opkomst wat tegen, wellicht mede omdat de meeste kranten er pas achteraf een artikel aan wijdden. Uitgebreide artikelen verschenen in Haagsche Courant, Het Binnenhof, de Posthoorn, Haagse Stadskrant, Radikaal Aktief (PPR) en natuurlijk in de Fietsbel.

Demonstratief werd langs enkele beruchte fietsknelpunten gefietst en tijdens een feestelijk samenzijn in Lokaal Vredebreuk werden enkele mensen die zich voor de fietser verdienstelijk hebben gemaakt gehuldigd. Opvallend was de relatief grote opkomst van gemeenteraadsleden (11%). Die opkomst was bij de Haagse ENFBleden slechts 7% en gemiddeld over alle Hagenaars slechts 0,01%. En wij maar kankeren op die gemeenteraad! Ook twee Utrechtse ENFBers gaven akte de presence.

5.2. Overige publiciteitsactiviteiten

De zure regenweek viel wat kort na ons tienjarig bestaan, zodat onze bijdrage een beetje karig was. Het komend jaar willen we dat een stuk beter doen. Ook is het streven de milieudag weer in leven te roepen, zij het met een wat andere opzet. Gedacht wordt aan een informatiemarkt van beperktere omvang en een informatieve fietstocht langs bedreigde natuurgebieden. Een en ander hangt ook af van de animo onder andere organisaties om dit mee te organiseren. Wat het verspreiden van publiciteits-

materiaal betreft zijn op dit moment de Parkpopmarkt en het Voorhoutfestival de voornaamste evenementen. Aan het lentefeest aan de Dunne Bierkade, de 1 mei-manifestatie en een informatiemarkt van Scouting Nederland kon om uiteenlopende redenen niet worden meegedaan. Ook bleek het niet mogelijk om deelname aan diverse braderieën te organiseren.

Het komend jaar zullen enkele onderwerpen zich lenen voor acties zoals aanleg van een randweg (samen met bewoners), parkeergarage stadhuis (idem), afbreken fietsroute en fiets-tunnel onder HS.

5.3. Materiaalverkoop.

Hoewel de variatie in verkoopmateriaal groter is dan ooit, bereikten de verkoopcijfers een dieptepunt. Vooral de verkoop van stickers en buttons liep sterk terug. Een groot aanbod aan fietsroute-boekjes en dergelijke levert ook nauwelijks wat op. Doordat een nieuwe druk van het boek Fietsen in Europa verscheen moesten we onze oude voorraad gaan verpatsen, wat een verliespost van circa 100 gulden oplevert. Door het vertrek van Bernard ligt onze werkgroep fietsroute-boekjes op zijn gat, zodat het angekondigde boekje nog niet is verschenen. Uit financieel oogpunt hoeft daar niet om te worden getreurd.

We zijn zeer zuinig geworden met het inslaan van materiaal en hebben het landelijk bureau geadviseerd om dat ook te doen.

De Dienst der Gemeentewerken werkte de fietspadenkaart van Den Haag bij. We proberen de gemeente te bewegen deze kaart tezamen met enkele andere belangrijke gegevens voor fietsers, zoals openingstijden stallingen, uit te brengen.

6. De structuur van de afdeling

6.1. Ledental en werving

Het ledental bedroeg op 1 oktober 1985 precies 900. De verwachting is dit jaar het aantal leden ongeveer gelijk blijft. Gedurende de zomer was het 20 à 30 hoger dan op vergelijkbare tijdstippen vorig jaar. De afname van



het ledental lijkt dus te zijn gestopt. Wel moest ook dit jaar weer een verlies van circa 50 wanbetalers worden verwerkt. Een briefje aan die groep leidt ertoe dat er zich jaarlijks circa 5, opnieuw aanmelden.

6.2. De actieve kern

Een groter probleem is het geringe aantal actieve leden. Door het vertrek van Bernard Weerdmeester naar het oosten des lands zijn de posten voorzitter en materiaalbeheerder (opnieuw) vakant en vielen enkele werkgroepen stil. Door introductieavonden (2 per jaar) proberen we wat meer actievelingen te lokken. Niet geheel zonder resultaat, doch kandidaten voor een bestuursfunctie heeft het nog niet opgeleverd.

7 De ENFB landelijk

7.1. De kringloopaffaire

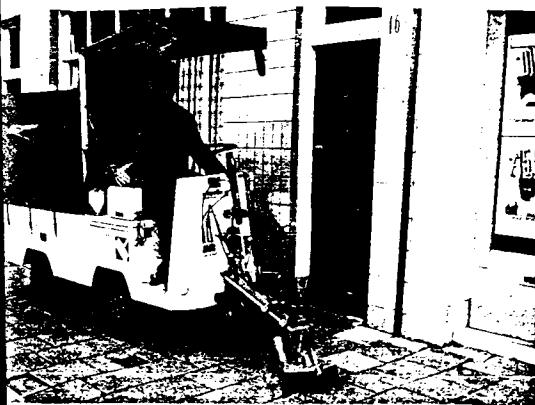
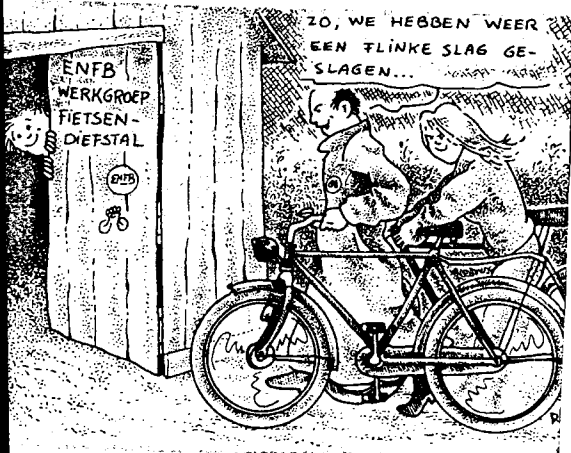
In de landelijke ledenraad werd het afgelopen jaar het nodige afge kibbeld over het papier van de Vogelvrije fietser. Tegenpolen waren de afdeling Amsterdam (kringlooppapier) en de redactie (geen kringlooppapier). Onze afdeling toonde zich voorstander van kringlooppapier, maar vond het te ver gaan om de redactie daartoe te dwingen. Omdat veel andere afdelingen ook van het geruzie af wilden wordt de VVF nog steeds op wit papier gedrukt.

7.2. Subsidie

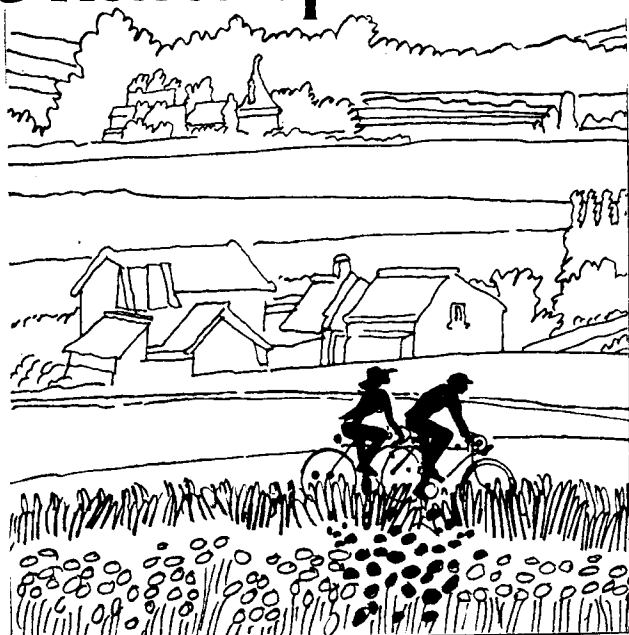
De landelijke ledenraad ging akkoord met het aanvragen van subsidie bij het ministerie van V&W. Onze afdeling was daar weinig gelukkig mee. De subsidie is overigens (nog) niet verleend. Het is zelfs opvallend stil rond dit onderwerp geworden.

7.3. Kontributie

Tijdens het vorige jaar (84/85) werd de kontributie verhoogd. Onze afdeling was daar tegen. Reden voor de verhoging was een dreigend gat in de begroting. Momenteel is daar geen sprake meer van. Men wil zelfs twee extra dienstweigeraars aanstellen. Wij willen daarentegen voorstellen om de kontributie weer te verlagen.



kunst Fietsen op z'n

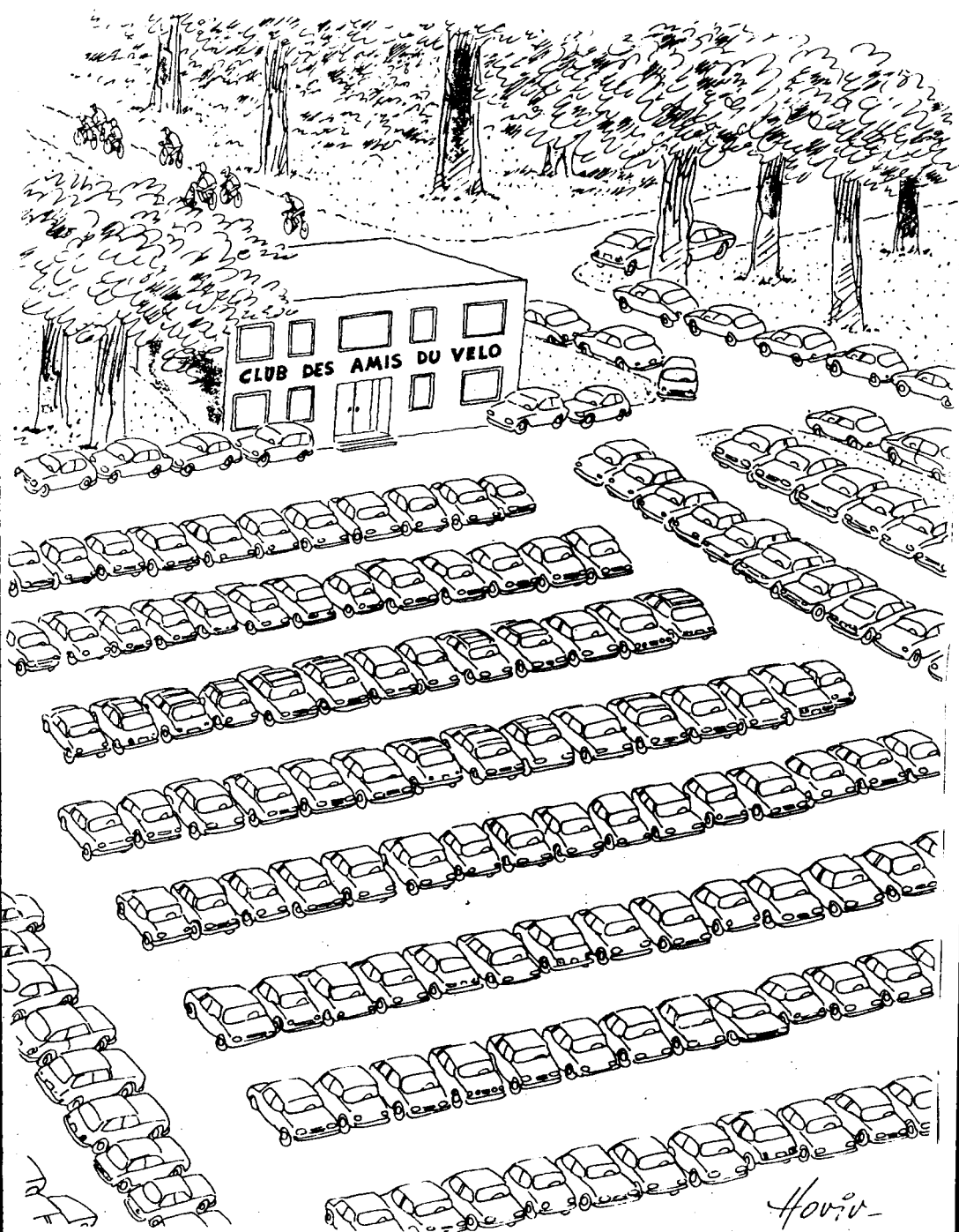


BWA-PL

Tijdens jouw tweede herfst bereikte
ik eens
na een fietstocht door een druipend
bos
het Randmeer.
Het was alsof een slapende haar ogen
opende
en ons kende.
Jij zat voorop.
Het licht keek ver je ogen in.
Ik staarde naar je achterhoofd.
Het leek méér in zich op te nemen
dan het uitzicht.
Waarvan ik zei dat dat nu water was.
Wa-ter.
Tot op dat moment had jij tot niemand
enig woord gesproken.
Wa-ter zei ik nog een keer.
En jij zei bwapl.
Bwa-pl.
Niet tot mij maar tot het licht.
Je zei het nog een keer.

Het was zeker dat jij tastte
in het zelfde duister als ik.
Dat we hetzelfde niet begrepen.

Willem Jan Otten



Financieel jaaroverzicht

Onderstaand vind je de jaarrekening '85/'86; deze bestaat uit de winst- en verliesrekening, de begroting voor het komend jaar en de balans per 7 sept. 1986. (met dank aan Rik Zakee voor het inventariseren van de materiaal-voorraad).

En boekjaar begint op 1 okt. en eindigt op 30 sept.

	<u>Inkomsten</u>		begroot '85/'86	begroot '86/'87
	werkelijk '85/'86	'84/'85		
1. verkoop public. materiaal	669,65	904,-	1000,-	1000,-
2. contributie-afdracht	3812,92	3792,60	3800,-	3800,-
3. giro-rente	44,20	23,76	25,-	50,-
Totaal	4526,77	4986,26	4825,-	4850,-

<u>Uitgaven</u>				
4. inkoop public. materiaal	721,-	706,68	1000,-	1100,-
5. de " Fietsbel "	2498,05	2735,74	2800,-	2800,-
6. nota's/abonnenenten	268,45	150,45	150,-	250,-
7. secretariaat:-				
en vergaderkosten	260,-	189,20	200,-	250,-
8. akties/manifestaties	573,76	255,-	1300,-	400,-
9. diversen	23,10	278,46	150,-	50,-
10. saldo (overschot)	182,41	668,73	-	
Totaal	4526,77	4986,26	4825,-	4850,-

Toelichting bij de winst/verliesrekening '85/'86 :

ad 5 : afgelopen jaar werden slechts 4 (i.p.v. normaal 5) edities van " de Fietsbel " uitgebracht. Eén editie werd extra duur i.v.m. de jubileum-uitgave bij ons 10 jarig bestaan. Deze editie kostte ca. f 200,- extra; deze kosten moeten eigenlijk bij post 8 op worden geteld.

ad 6 : inclusief een declaratie van de afdeling Voorburg ad f82,-

ad 8 : de kosten van de extra dikke jubileum editie van de Fietsbel ad f200,- moeten hierbij eigenlijk nog worden opgeteld (zie ook ad 5)

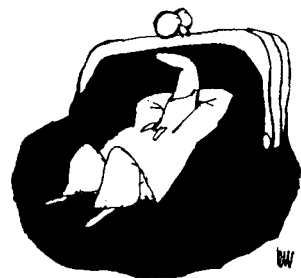
GEEN CENT ONDERHOUD IN TIEN JAAR

Mededeling bij de begroting '86/'87

- ad 1 : de verkoop van bestaande ENFB- artikelen zal
- naar verwachting - iets afnemen. Door de verkoop
van het nog uit te geven haags fietsroute-boekje
hopen we de totale verkoop nog te kunnen doen stijgen.
- ad 2 : de afname van het ledental is recentelijk tot ~~staan~~
gebracht; het bedrag per lid blijft gelijk (volgens
het landelijk secretariaat), en dus zal de contri-
butie-afdracht ook ongeveer hetzelfde blijven -
- ad 5 : voor komend seizoen is de uitgifte van een nieuw haags
fietsroute-boekje gepland. We verwachten een eerste op-
lage van 500 stuks te laten drukken; de kostprijs zal
naar verwachting f1,50 zijn, met f2,- als verkoopprijs.

Salans per 7 sept. 1986 :

<u>Aktiva</u>		<u>Passiva</u>	
kas	251,05	schulden	413,50
giro	2217,33	reserves	2544,98
mater.	490,10		
totaal			
f 2958,48		f 2958,48	



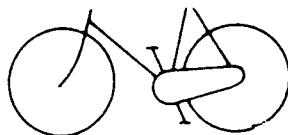
Het afgesloten boekjaar gaf een licht overschot te zien (ad f182,-
; hoewel dit op zichzelf verheugend is, leert vergelijking met
vooraangaande jaren dat het overschot steeds kleiner wordt.
In '83/'84 hielden we nog f1000,- over, in '84/'85 f700,- .

De wat teruglopende verkoop van publiciteitsmateriaal is hier
m.i. de belangrijkste oorzaak voor.

Desondanks kunnen we gelukkig nog teren op een vrij ruime reserve
(zie de balans) .

Alphons Mantel
(penningmeester)

JONGENS- DROOM



OCCASIONSHOW

ENFB - Fietsvakantieboek (1984) : van f17,20 voor f7,50
verhalenbundel " Fietsen met hindernissen " : f1,-

Het fietsvakantieboek (uitgave 1984) geeft een goed overzicht van alle informatie, die je nodig kunt hebben voor een geslaagde fietsvakantie; het bevat vele nuttige en praktische tips, per (europees) land gerangschikt. Daarnaast geeft het informatie over de fiets-uitrusting, medische zaken, verzekering, fiets versturen en praktische, beknopte fietstechniek; tenslotte vind je verwijzingen naar adressen voor goede fietskaarten, buitenlandse fiets-organisaties, boeken en tijdschriften.

Dit praktische, informatieve boek, kost nu slechts f7,50 .

De bundel "Fietsen met hindernissen" (uitg. Sjaloom/ENFB-Drenthe) bevat een 20-tal korte verhalen en gedichten rondom " de fiets " ; spannende, komische en dwaze belevenissen van mensen met hun rijwiel.

Dit onderhoudende boekje (90 pag.'s) is te koop voor de weggeef-prijs van f1,- .

Beide boeken kunt u verkrijgen bij onze materiaal-beheerder :

Rik Zakee

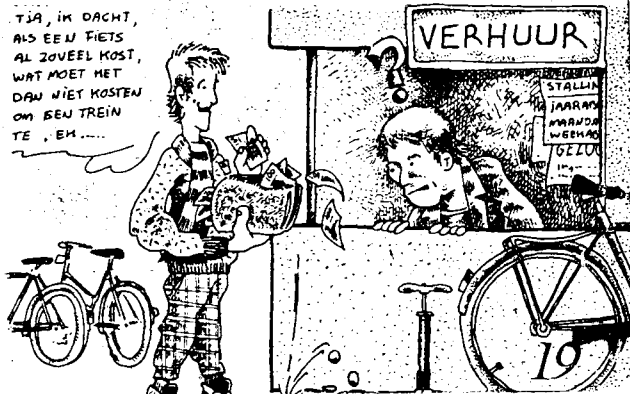
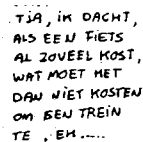
Laan van Meerdervoort 720

tel. 250626 (overdag:694341 , tst.2457)

**GEZINSVER-
PAKKING.**



14



Afgemeld: Jenny Schoemaker, Bernard Weerdmeester, Jankes van Elderen

Aanwezig: Alphons Mantel, John Lamet, Rik Zakee, Marga Zuurbier, Rienk Mebius, Hans Pars, Henk Ens.

1. Begroting
De balansen per 1 oktober '84 en '85 worden alsnog opgemaakt; volgend jaar worden ze per 1 oktober gepresenteerd. Alphons zal kontakt opnemen met de kaskommissie. Voor het tienjarig bestaan wordt 1000 gulden uitgetrokken. Akties en manifestaties gaat naar 300 gulden.
2. Bestuursverkiezing
Gekozen worden: Bernard Weerdmeester, voorzitter; Rik Zakee, secretaris; Alphons Mantel, penningmeester. Redactie Fietsbel: Hans Pars (coördinator), Ita Luten, Joep van Hoof, Petterik Wiggers.
3. Beleidsplan
De aanwezigen vinden, dat het landelijk bestuur inzake aanvragen subsidie zeer onzorgvuldig is opgetreden. Het bestuur durft een ledenraadpleging blijkbaar niet aan. Het agenderen van dergelijke principiële zaken motiveert mensen om naar de ledenvergadering te komen. De afdeling heeft bezwaar tegen het feit, dat het financiële beleid mogelijk op subsidie wordt afgestemd. Ook het feit, dat het van het auto-departement komt vinden sommigen niet leuk (liever WVC). Hans Pars zou een (enigszins onafhankelijk) wetenschappelijk bureau beter hebben gevonden, projectsgewijze subsidie wordt beter gevonden. De meeste aanwezigen durven geen oordeel over het fenomeen subsidie te geven zonder beter inzicht in de financiën. Het aantrekken van gesubsidieerde vaste krachten wordt afgewezen.
4. Kringlooppapier VVF en Fietsbel
Kringlooppapier is in principe goedkoper, omdat het gesubsidieerd wordt. Het wordt echter duurder omdat het dikker moet zijn. Een probleem van kringlooppapier is, dat je inktrest-
- en overhoudt. De meerderheid is voor kringlooppapier. Wat de financiën betreft zien we het een jaartje aan.
5. Gemeenteraadsverkiezingen
In de Fietsbel zal worden beschreven hoe raadsleden c.q. frakties zich opstellen, wie er zelf fietsen etc.
6. Partieel éénrichtingsverkeer
Hans stelt voor om een raadslid te bewegen tot het indienen van een initiatief voorstel met name inzake de Denneweg. Daarvoor maken we zelf een concept. Zonodig voeren we nog een actie. Volgende kerngroep gaan we hierover verder.
7. Publiciteit
De kerngroep vindt het voeren van akties in de vorm van folders uitdelen en dergelijke het meest effectief als het gebeurt op een plaats waar wat aan de hand is. (bijv. demonstratie fietsroute, Vaillantlaan, stationsstallingen). Hans schrijft een stukje over verkeersonderwijs in de fietsbel.
8. Tienjarig bestaan
Op de volgende vergadering van de werkgroep zal worden gekeken waar we mensen voor beschikbaar hebben; de dingen waar geen mensen voor beschikbaar zijn kunnen helaas niet doorgaan.
9. Diversen
Onderhoud fietspad langs de Vliet in Rijswijk wordt bij die gemeente aangekaart.



'FIETSENDIEF'

Nieuwsblad van het Noorden

Ik ben bang dat ik de „heren“ fietsendieven niet bereik, door het schrijven van dit stukje, want in hun kringen wordt mijns inziens weinig tot niets gelezen. Zij hebben andere dingen te doen. Maar het blijft een poging waard.

Onder het fietsend deel van de Nederlandse bevolking bevinden zich over het algemeen niet de financieel meest draagkrachtigen; deze mensen verplaatsen zich op een andere wijze. Dus, als ze een fiets pikken, is de kans groot dat het iemand treft van modaal tot lager.

Een nieuwe fiets, tegenwoordig ook geen kattenpis, wordt aangeschaft van de kinderbijslag of het vakantiegeld. Hiermee is tevens verklaard hoe de financiële vork in de steel zit.

Als de fietsendieven de onweerstaanbare kleptomanische neiging in hun geest niet kunnen onderdrukken, omdat de zucht naar heroïne of andere roesmiddelen zo sterk is, probeer dan toch dat gedeelte van de hersenen, waar het begrip zetelt, te laten werken. Als deze samenleving afglijdt naar een stadium, waarin het onmogelijk is om op een nieuwe fiets te rijden, politie het niet aankan, en burgerwacht verboden wordt, dan moeten die dieven hun activiteiten maar verplaatsen naar de financieel meer draagkrachtigen. Dit is geen advies, noch oplossing, maar wel een vorm van nivellering; alleen niet de juiste.

Als je, door wat voor verslavend middel dan ook, in de zevende hemel wenst te vertoeven, ga dan niet op 'mijn' fiets.
Groningen, RUDI HERREMA





Spui: waar blijven de fietspaden?



Rijswijkseweg: fietspaden of rijstroken.



Heel Den Haag wordt ondergraven met parkeergarages.

Het Nederlandse vlooteskader in

Sjanghai

SJANGHAI, 15 maart — Als futuristische kleurrijke bolwerken steken de zilvergrijze Nederlandse marineschepen, vooral de enorme luchtverdedigingskoepel van het geleide wapenfregat De Ruyter af tegen het grauwe, troosteloze stadsbeeld van Sjanghai. Vier van de vijf schepen van het bezoekende eskader, De Ruyter en de drie standaardfregatten Van Kinsbergen, Callenburgh en Jan van Brakel, liggen op de mooiste plaats van Sjanghai, de samenvloeiing van de Huangpu-rivier en de Soochow Creek. Het bevoorradingschip De Poolster ligt aan de overkant van de Huangpu.

Voorals de vier fregatten 's avonds in de schijnwerpers staan en Sjanghai op een paar neonbuisen na geheel duister is, is het een magnifiek gezicht waarvoor talrijke Chinezen samendrommen op de „Gardenbridge“ over de Soochow Creek in het hart van de vroegere internationale confessie van Sjanghai.

Het eskader is sinds woensdagavond in China's grootste havenstad en brengt het eerste Nederlandse vlootbezoek aan China sinds 1937, toen het Indië-eskader voor het laatst China aandeed. De vlooteneid is aan zijn vierde stop toe in het kader van een wereldreis die 13 januari begon en tot 19 juni duurt. In de diverse aanlegplaatsen zal een reeks exposities van de Nederlandse industrie met name de marinescheepsbouw, en militair elektronische sectoren worden gehouden.

Er waren negentig fietsen per schip meegenomen maar die mochten van de Chinezen niet van boord komen wegens het toch al buitensporige verkeer in Sjanghai's te smalle straten. De Chinezen wilden een sportstadion beschikbaar stellen om de matrozen rondjes te laten rijden.

De enige echte-gebruikte rijwielspecialist
in de Randstand

Constant 400 rijkklare

MERKRIJWIELEN

(f 75.- en f 395.-)

3 mnd. garantie + diefstalverzekering
- ouderwetse service -



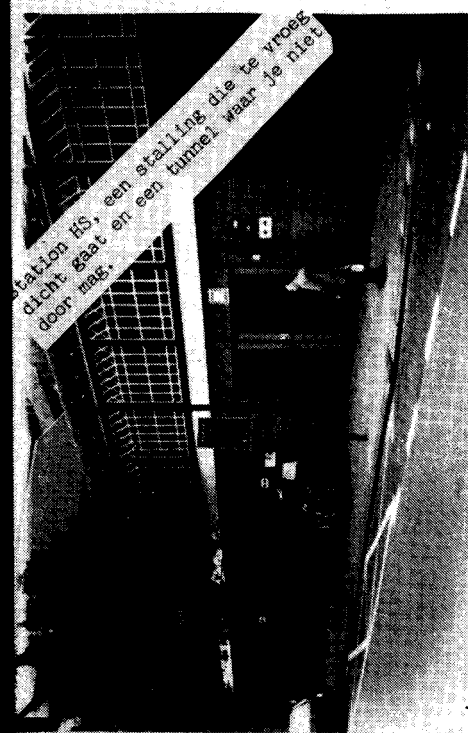
ELSEVIER 13 JUNI 1985 Zwitsers vervoer

De krijgsliden van Helvetia kunnen rustig gaan slapen. Opnieuw is besloten te investeren in de aanschaf van fietsen. Zwitserland is een van de zeer weinige landen waar het rijwiel nog een organiek-militaire rol speelt. De fietstroepen werden in 1891 opgericht, in 1924 beschikten de kantons over 25 fietscompagnieën. In het land van Wilhelm Tell bestaan op het ogenblik drie fietsregimenten met een paar duizend man in het zadel. Laserwapens, kruisraketten. Zwitserland houdt de fiets. Want die maakt geen lawaai, is inzetbaar bij mist en sneeuw, is milieuvriendelijk en energiezuinig en valt nauwelijks op in het landschap.

NRC 15-3-86

PORT BETAALD
DEN HAAG

EINDELIJK AAN:



ISSN-Nummer 0920-0363

Postadres Fietsbel
Postbus 11638
2502 AP Den Haag

ADRESWIJZIGINGEN
Postbus 2150
3440 DD Woerden

Fiets 10 jaar
fietsersbond ENFB