

FIETSBELANGEN



IN DEZE BEL:

- fietsgraveren in Den Haag
- modal-split
- stuurgroep langzaam verkeer
- ledenvergadering 5 maart
- prijsvraag !!

REDAKTIONEEL

Nog net op de valreep, voor de kopij van deze fietsbel opgestuurd zou worden voor verwerking vond het vervolg plaats op de commissievergadering (ROVV) van 25 januari. Vervolg, ja, u leest het goed, er was op de eerste vergadering zolang doorgepraat over de bouw van het scheveningse budget-hotel bij de Zwarte weg, dat aan de andere onderwerpen niet toegekomen was. Sinds wethouder Nyqvist behalve Verkeer en Vervoer ook Ruimtelijke Ordening in zijn portefeuille heeft, komt dit steeds vaker voor. Ruimtelijke ordeningszaken worden vooraan de agenda geplaatst; toegegeven, deze zaken (bouwvergunningen e.d.) hebben vaak wel prioriteit. Maar het gevolg is wel dat verkeersonderwerpen in een korter tijdsbestek behandeld moeten worden. De leden van de commissie hebben dan al een paar uur

vergaderd, sommigen hebben andere afspraken, dus: het wordt voor de wethouder wel erg makkelijk om deze agendapunten snel af te handelen.

Ook 'vervolg'vergaderingen zoals van de maandag daarop zijn funest: weinig interesse, lauwe stemming, weinig ambtenaren en een aantal kommissieleden afwezig. Ruimtelijke Ordening en Verkeer en Vervoer moeten weer gesplitst worden, zodat er meer aandacht voor verkeerszaken is! Een raads-lid merkte laatst dan ook op, dat de wethouder/VVD wat te gulzig is geweest bij het vaststellen van de portefeuilles. Overigens: ook het uitvoeren van een heleboel al genomen raadsbeslissingen die het (fiets)verkeer betreffen laat op zich wachten. In dat licht is een uitspraak van Nyqvist, gedaan bij de behandeling van het VCP in

1981 wel opmerkelijk:

"Wat eerst? Niks eerst. Dat-gene wat is besloten voeren wij uit en dan zien wij wel wat het eerst aan bod komt."

In dit nummer een artikel over de 'Modal Split', een beslissing van de gemeenteraad uit de tijd dat verkeer en vervoer nog een aparte portefeuille was. Verder een stuk over fietsendiefstal/fietsgraveren/bewaakt stallen: zaken die veel met elkaar te maken hebben zoals u zult lezen.

Iets nieuws: een prijsvraag (zoals iedere vereniging moeten ook wij iets doen om leden te winnen) met leuke ENFB-prijzen.

Voor de duidelijkheid: de buitenkant heeft niets met een politieke kleur te maken.

Veel plezier met deze fietsbel!

De Redactie.

VERSLAG LEDENVERGADERING 5-1-84

Aanwezig: Frans Booi, Ad Jobse, Alphons Mantel, Jaques Woltjens, Jenny Schoemaker, Bernard Weerdmeester en Rik Zakee.

Autoloze woonwijken.

Een volledig autoloze woonwijk wordt zeker in Den Haag nauwelijks haalbaar geacht. Door autobezit als toewijzingskriterium te hanteren is een autoloze wijk in beginsel mogelijk, handhaving is echter een stuk moeilijker. Op bescheidener schaal, bijvoorbeeld één of meer straten, worden wel mogelijkheden gezien.

Cityvorming.

De aanwezigen zijn het er unaniem over eens, dat het wenselijk is kantoren rond het Centraal Station te concentreren. Vanwege de mogelijkheid een parkeerbeleid te voeren en dankzij de goede bereikbaarheid per openbaar vervoer is een aanmerkelijke reductie van het autoverkeer mogelijk. Onze aandacht moet er vooral op gericht zijn dat er betere

fietsvoorzieningen en minder parkeerplaatsen komen.

Ledenwerving.

We hebben nog een hoop folders die we kwijt moeten. Deze kunnen we onder andere verspreiden via bibliotheken, fietsenmakers.

Rondvraag.

Ad Jobse verzoekt de relatie met Wijs op Weg te verbeteren. Dit zal een vast agendapunt worden.

INGEZONDEN

Fietsen in Griekenland.

Hierover kregen we een brief van Henk van Schie en Sjaak Doornekamp, die in mei een veertiendaagse fietstocht rond de Golf van Korinthe gaan houden (op niet commerciële basis). Er wordt per vliegtuig naar Athene gereisd (met je eigen fiets, totale bagage maximaal 20 kg). Overnachtingen zijn in hotels, voor de bagage gaat een bestelbus mee. Je fietst + 65 km per dag, kosten f1695,-. Inlichtingen bij Henk van Schie, Drebbelstraat

297, 2522 DC Den Haag.
Telefoon 901303, kantoor 774747.
Aanmelding vóór 18 maart.

KONTAKT PERSONEN

Leidschendam

Frans Booi, Van Ruysdaellaan 48 270838

Voorburg

Elly Verzaal, Oosterloostraat 9 874291

Rijswijk

Wim Dammers, p/a Wereldwin-

kel, Schoolstraat 56 902508
Den Haag

Rik Zakee, L.v.Meerdervoort

720 250626

werk, toestel 2457 694341

Redactie Fietsbel

Jenny Schoemaker, Daguerre-

straat 36 451018

Landelijk Bestuur

Jac Wolters, Spakenburgstr.

13 456559

Verkoopadressen

- Hertenrade 111 664420

- Beeklaan 456b 607891

- Soendastraat 27a 653538

- Cornelia v. Zantenstraat

238 684231

- Biesieklette,

Leyweg naast V & D

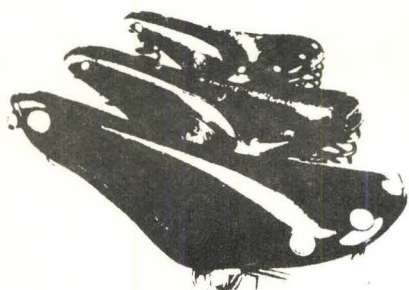
DE POSTCODE ONDER JE ZADEL

Op 1 maart start de Haagse politie een actie om alle fietsen in Den Haag en omgeving van een postcode met een huisnummer te voorzien. Zoiets kan een aanzet zijn om iets te doen aan het probleem van de fietsendiefstallen. Het probleem van stelen en stallen wordt hieronder nog eens uit de doeken gedaan. Voor enkele juridische aspecten ben ik op bezoek geweest bij het advocatenkollektief aan de Valkenboslaan.

PREVENTIE

Er staat nooit in je horoscoop dat je fiets gestolen gaat worden. Dat is namelijk niet te voorspellen. Zelfs de meest vergaande voorzorgsmaatregelen zijn niet onfeilbaar. Toch verkleinen zij wel de kans dat een fiets gepakt wordt. Met name als een potentiële dief de keuze heeft uit meerdere fietsen zal hij of zij diegene pakken met de minste voorzorgsmaatregelen zoals:

*Een slot. Er is gebleken dat elk slot, zelfs het duurste, open te breken is. Staat een groepje fietsen bij elkaar dan zal de dief het eerst die met het simpelste slot kiezen. Een ketting helpt in zoverre dat je diefstal zonder betonschaar uitsluit. Op de tv was laatst een rechtszaak, waar een gehuurde fiets van iemand gestolen was. De kantonrechter stelde dat de gedupeerde zijn fiets met een ketting vast had moeten leggen en veroordeelde hem. Het advocatenkollektief vindt deze beslissing zeer aanvechtbaar: je kunt niet verwachten dat iemand die ooit van plan is een fiets te huren constant met een ketting op zak loopt; de verhuurder dient te zorgen voor een afdoende slot. Laat je dus niet te veel intimideren door dit soort (overigens waar gebeurde) berichtgeving.



*De kleur. Opschilderen van je fiets, met name in uitzonderlijke kleurencombinaties, verhindert enigszins dat hij gestolen wordt. Wil een dief hem in je eigen woonplaats zien te slijten dan moet hij hem over-

schilderen om te voorkomen dat jij of je kennissen hem snel terugzien.

*De Nieuwheid. Een nieuwe fiets wordt sneller gestolen dan een oude. Bovendien lijkt de betrokkene meer gedupeerd. Dit is niet altijd waar: aan een andere oude fiets komen is soms moeilijker dan gewoon elke keer een nieuwe kopen (als je genoeg geld hebt).

*Stallingen. Overdag stallen in niet voor iedereen toegankelijke stalling bij werk of school, 's avonds in een afgesloten schuurtje of wijkstalling (zie vorige fietsbel) en bij boodschappen en recreatie in een bewaakte stalling verkleint de kans dat je fiets verdwijnt. Verdwijnt hij toch dan krijg je er bij bewaakte stallingen geld voor terug. Dat is meestal de dagwaarde en niet de nieuwwaarde; let dus ook op de voorzieningen die bewaakte stallingen treffen om diefstal tegen te gaan! Een bewaakte stalling ten behoeve van een gerichte activiteit (school, werk, boodschappen, treinreizen) hoort gedurende maximale duur van die activiteit open te zijn. Al maak je maar één keer per jaar gebruik van de laatste trein, je loopt toch liever niet het risico dat je een dag stalling extra en een taxi moet betalen. Het mallotige idee om de stationsstallingen eerder te sluiten werkt dus een verminderd gebruik in de hand.

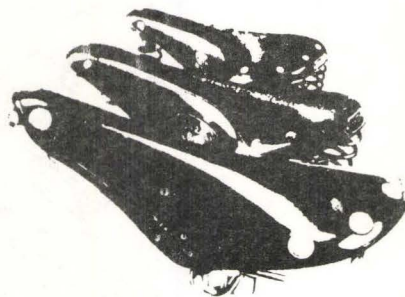
*De postcode. Indien de postcode-graving inderdaad helling moeilijker maakt en terugvinden gemakkelijker zullen fietsen zonder postcode eerder gestolen worden dan met. Er ontstaat dan een soort morele plicht om de postcode te laten graveren.

TERUGKRIJGEN

Slechts zelden krijg je een gestolen fiets terug. De Haagse politie verkoopt vanuit de Borneogarage zo'n 500 fietsen per kwartaal die niet te lokaliseren zijn: 40% heeft geen framenummer en de framenummers zijn slecht geregistreerd. Zelf je gestolen fiets terugvinden gebeurt ook niet zo gauw: veel mensen hebben al moeite om hun eigen fiets in een stalling te herkennen; als er wat kenmerken (lamp, fietstassen, jasbeschermers) veranderd zijn kunnen zij het wel helemaal vergeten. Zie

OPROEP

De afdeling Voorkoming Misdrijven roept ENFB-ers op om te helpen bij het graveren. Je werkt in een ploegje van 4 mensen: 1 voor de postcodecontrole, 2 voor het graveren en 1 voor het aflakken. Met name mensen die overdag tijd hebben zijn nodig. Voordeel voor ons is dat je alle Haagse fietsers tegenkomt en stiekem nog wat reclame voor de ENFB kunt maken. Om je op te geven kun je bellen: 102062 of 102023.



je je eigen fiets toch dan is het heel belangrijk hoe de nieuwe eigenaar er aan gekomen is of je hem rechtmatig (zonder geweld) terug kunt krijgen. Een fiets die gekocht is op een erkende veiling, markt of jaarmarkt kun je tot drie jaar na diefstal terugkopen voor de prijs die de nieuwe eigenaar betaald heeft. Een gegraveerde postcode onder het zadel kan de kans op terugkrijgen vergroten mits het samengaat met een goed registratiesysteem. Zo'n (computer)systeem zal voor ons de eerste maanden alleen binnen de regio Haaglanden (van Monster tot Wassenaar) bestaan, later wordt het landelijk. Bij het kopen van tweedehands fietsen met postcode is het heel belangrijk hoe je hem koopt of je "te goeder trouw" bent. Een fiets kopen bij een winkel of bij dedene wiens postcode erop

staat zal weinig problemen opleveren. Bij fietsen met een verkeerde postcode of een uitgevilde postcode kun je redelijkerwijs vermoeden (bij voldoende postcodesysteembekendheid) dat het om een gestolen fiets gaat en kun je zelfs strafbaar zijn (zogenaamde schuldheiling). Het kopen via een tussenpersoon is wat link en je moet daarom goed op de prijs (niet te laag) en bij bekende personen op de achtergrond (bv verslaafde) letten.

HET GRAVEREN

Postcode en huisnummer worden gegraveerd op de zadelstang. Bij verhuizing of verkoop komt er onder de oude postcode de nieuwe en erachter een sterretje. Uitgevilde postcodes zijn met een bepaalde etsmethode te achterhalen. Het graveren wordt de eerste twee maanden gratis gedaan door de politie, daarna neemt de rijwielhandel het over. In die

twee maanden verwacht de politie zo'n 200000 fietsen onder handen te nemen.

ENKELE KANTTEKENINGEN

Een postcodegraving garandeert zoals gezegd niets, het moet samengaan met andere preventieve maatregelen. De op zich leuk lijkende etsmethode zal in de praktijk nauwelijks gebruikt worden, op straat al zeker niet. Hoe de landelijke registratie uit zal pakken is nog een raadsel. Je kunt niet verwachten dat elke wijkagent met een boek met 100000 gestolen fietsen over straat loopt (dat elke dag verandert). Continue communicatie met het bureau via de portofoon geeft ook nogal wat rompslomp. Slechts in zeer verdachte gevallen zal dus tot controle worden overgegaan. Het is dus te hopen dat van de postcode een duidelijke preventieve werking uitgaat. En let op: een vals adres

opgeven als je aangehouden wordt lukt straks ook niet meer!!!

Bernard Weerdmeester



MODAL SPLIT

Pas onlangs, bij het bijwonen van een vergadering van de commissie ROVV kwam mij ter ore dat de gemeente Den Haag op dit moment een zogenaamd 'modal split'-onderzoek laat uitvoeren. Uit interesse heb ik mij daarin eens verdiept; het volgende artikel is een weergave van mijn ervaringen daarmee.

Wat is 'modal split'?

Dit Engels woord is niet in even kernachtige bewoordingen in het Nederlands uit te drukken. In het voorstudierapport staat het omschreven als 'de verdeling van de verplaatsingen over de vervoerswijzen'. Dus, simpel gezegd: welk vervoermiddel kiest men om op een bepaalde plaats te komen?

Dat is natuurlijk niet het enige dat men onderzoekt, want dan zou het onderzoek snel klaar zijn. Het wordt pas interessant als je vooruit gaat kijken: wat verandert er in de keuze of wat zal er gaan veranderen? En hoe stel je dan het verkeersbeleid op? En wat gaat dat kosten?

Wat is er tegen 'modal split'?

Het voorstel voor dit onderzoek is ingediend tijdens de behandeling van het VCP 80-85, dat was in het najaar van 1981. Raadslid Vlaanderen (D '66) heeft een motie ingediend waarin hierom werd gevraagd. De motie werd gesteund door Dijkhuizen (CDA), Geleynse (links Den Haag) en Bruning (VVD). De PvdA was de enige grote partij die hiertegen was. Reden hiervoor was dat men dit onder-



zoek weliswaar niet overbodig vond, maar bang was dat het een ekskuus zou zijn om het nemen van beslissingen verder uit te stellen. En dat gebeurt ook wel met zo'n onderzoek: het zal een paar jaar duren voor het afgerond is, en het zal waarschijnlijk regelmatig gebeuren dat beleidsbeslissingen vooruitgeschoven worden tot de resultaten bekend zijn.

Wat wordt nou eigenlijk onderzocht? - De voorstudie -

Er is, een klein jaar geleden alweer, een voorstudie van het onderzoek verschenen. Dit omvat een behoorlijk boekwerk van 87 bladzijden plus daarnaast een

uitgebreide literatuurlijst van 194 (!) titels (waaronder overigens ook enkele ENFB-publikaties). Let wel: er is nu dus nog niets echt onderzocht; het enige wat men gedaan heeft is literatuuronderzoek.

Uit de weergave daarvan blijkt al snel dat er wel degelijk uitgangspunten zijn voor dit onderzoek, n.l. hoe kan bereikt worden dat meer mensen gebruik maken van het langzaam verkeer, openbaar vervoer in plaats van de auto? Dit ligt ook duidelijk op de lijn die in het VCP gesteld is, namelijk terugdringen van het autoverkeer en stimuleren van langzaam verkeer en openbaar vervoer. Dat ziet er dus wel goed uit.

Om een idee te geven hoe omvangrijk dit onderzoek te maken is: een voorbeeld: Er worden per vervoersmiddel een groot aantal 'variabelen' genoemd die de keuze daarvan kunnen beïnvloeden, zoals voor de fiets: reistijd/afstand, beleving fietsomgeving (gevoel van veiligheid, rijkomfort (menging met andere verkeerssoorten, verkeersdruk, toestand wegdek), wegverlichting, stallingsmogelijkheden, weersomstandigheden.

Lokatiebeleid.

Dit is een term die regelmatig valt in dit onderzoek. Het betekent dat je invloed kunt uitoefenen op de modal split d.m.v. het bouwen (of het geven van vergunning

hiervoor) van bijvoorbeeld werkplaatsen (kantoren/industrie e.d.) in bepaalde gebieden.

Er zijn veel mensen die in Den Haag werken en erbuiten wonen. 15 jaar geleden ging 17% daarvan met de auto, nu 55%. Als je nu werkplaatsen in de buurt van OV-knooppunten situeert blijkt het autoverbruik af te nemen ten voordele van het OV. Zo kun je dit natuurlijk ook doen bij het situeren van woonwijken (de gemeente kan dit doen door bijvoorbeeld verdichting, woningbouw, uitgave woonvergunningen).

Langzaam verkeer.

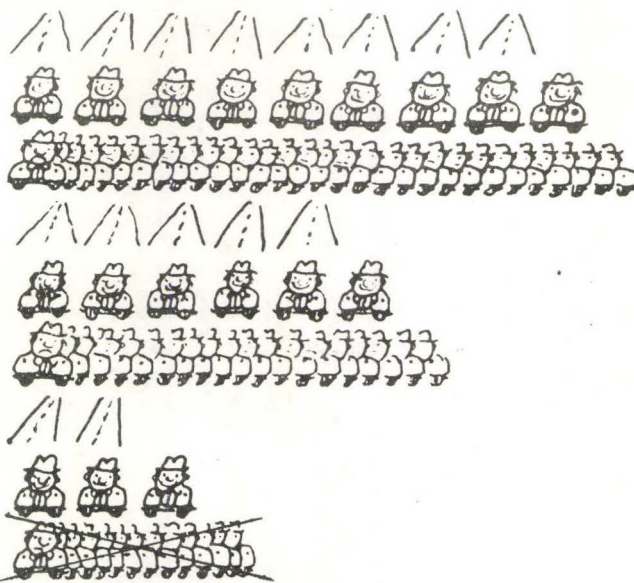
Een kort stukje maar hierover. In de konklusies (die nog voorlopig zijn ook) trapt men nogal wat open deuren in: dat meer bewaakte fietsenstallingen tot meer fietsgebruik zal leiden weet iedereen wel. En dat je als je het fietsen praktischer, prettiger, ontspannender en veiliger kunt maken, het fietsen ook stimuleert, lijkt me zonder onderzoek ook wel duidelijk.

Auto-beperking.

Over het autoverkeer weet men meer te melden: tien bladzijden (fietsen nog geen twee) voor resultaten van onderzoeken. Blijkt weer dat de auto altijd al meer aandacht krijgt. Vervolgens wordt de Haagse situatie doorgelicht: de ontwikkelingen in inwoneraantal, werkdifferentiatie, enz.

De ambtelijke werkgroep die voor deze studie ingesteld is, heeft vervolgens een aantal vragen geformuleerd. Veel vragen o-

veel wegen
veel auto's
veel opstoppen
minder wegen
minder auto's
minder opstoppen
weinig wegen
weinig auto's
geen opstoppen



ver autoverkeer weer. Deze vragen moeten richting geven aan de hoofdstudie, want die moet nog beginnen!! Aan het einde van deze voorstudie wordt duidelijk dat het meeste effect verwacht mag worden van auto-beperkende maatregelen (lagere parkeernormen, minder rijstroken, stops). (Overigens ook iets waar wij al jaaaaaren voor pleiten.

Hoofdstudie.

Inmiddels is ook de 'eerste fase' van de hoofdstudie verschenen en behandeld in de raadscommissie. Hieruit blijkt dat men afgesproken heeft het onderzoek te beperken tot maatregelen die op 'niet al te lange termijn implementeerbaar (uitvoerbaar) zijn'. Het lokale tiebeleid wordt daarmee

snel afgevoerd. Tegelijkertijd maakt men met zoveel woorden duidelijk dat van korte-termijn-maatregelen niet al teveel te verwachten is.

Krijgt de PvdA gelijk?

Vooralsnog lijkt het erop dat de PvdA destijds een goede beslissing heeft genomen door 'nee' tegen het onderzoek te zeggen, als je het voorgaande in ogen-schouw neemt. In eerste instantie leek het mij een heel zinvol onderzoek, maar achteraf moet ik ook toegeven dat zin en effect ervan ten zeerste te betwijfelen zijn. De volgende vraag die rijst is: wat gaat de gemeenteraad er mee doen? Het is niet te verwachten dat er na dit onderzoek opeens een auto-beperkend beleid gevoerd zal worden. Of kunnen we nog blijven hopen???

VERKOOP

ENFB ARTIKELEN

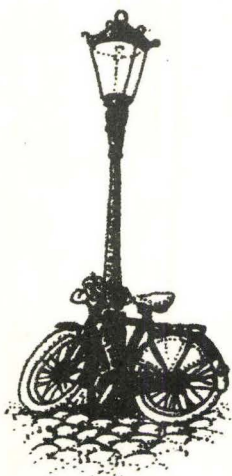
Stickers f0,25
fijn dat ik fiets
ga toch fietsen
ENFB (rood,blauw)
ENFB (groen of zwart)
Vel met 6 stickers f1,50
Buttons f1,-
niet blij in de rij
kies de fiets
ENFB (groen)
Ik fiets stil en schoon
Vuistfiets
Boek Het Nieuwe Reizen f9,-
ENFB Vakantieboek f17,50
Fietsrouteboekje Breda f5,-
Brochures
boodschappen doen f1,-
fietsers uitgez. f0,25
Vuistfiets-stempel f3,-

Leporello f10,-
ENFB-tas f5,-
Set Kaarten f3,50
Autoverschrikker f6,-
Affiches
Kies de fiets f1,-
Meer ruimte voor de ff1,-
Ruimtegebruik f3,-
Autorijden..... f0,50
Blij dat ik rij f1,50
T-shirts fpoetsdoekprijzen

TE KOOP:

Frame (kleur:oranje) van
Batavus Sprint fiets
Framehoogte: 57 cm.

Alphons Mantel
J.Rädeckerkade 21
Den Haag
tel.979662
(na 18 uur).



FIETS BELEMMERINGEN/PRIJSVRAAG

De rubriek FIETSBELemmingen heeft deze keer de vorm van een prijsvraag. De door ons uitgezochte belemmering is er niet alleen een voor fietsers, ook automobilisten, voetgangers en gebruikers van openbaar vervoer klagen steen en been over de huidige situatie. Iedereen zal nu wel door hebben dat het om de Grote Marktstraat gaat. Het "Verkeersoverleg 's Gravenhage" (een soort VNO-werkgroepje) heeft eens een keer zitten brainstormen over een nieuwe inrichting van de straat. Zij kwamen met de volgende ideeën:

- Zoveel mogelijk weren van doorgaand verkeer door lowegwijzering.
- Vrije tram/busbanen met als afscheiding randjes waar au-

to's in "noodgevallen" overheen kunnen.

- Zorgen voor een goede bereikbaarheid van de winkels (bevoorradiging).
- Fietsverkeer handhaven, doorgaand fietsverkeer via de nieuw aan te leggen fietsroute.
- Geen drempels i.v.m. het kwetsbare goederenvervoer.
- Betere aankleding door sierbestrating en groen.
- Snellere afhandeling van het autoverkeer door afstelling stoplichten.

In dat verkeersoverleg zijn geen verkeersdeelnemers vertegenwoordigd. Sommigen zullen dat al wel gemerkt hebben aan de strijdigheid van enkele genoemde punten. Daarom onze prijsvraag: Geef aan hoe jij als gebruiker

de Grote Marktstraat ingevuld wilt zien. Dat kun je doen door op de foto iets in te tekenen, je kunt ook een aparte tekening of een verhaal maken. Denk bijvoorbeeld eens aan een autovrije straat, eenrichtingsverkeer, een korte tramtunnel of een voetgangerstraverse die de eerste verdiepingen van de langsgelagen warenhuizen verbindt. Stuur je oplossing voor 21 maart naar onze postbus (zie achterkant). Als prijzen zijn er aantrekkelijke artikelen uit de ENFB-winkel te winnen. Bij voldoende (al of niet realistische) oplossingen worden die gebundeld en aan de commissie van ROVV aangeboden. Gebruikers weten toch zeker het beste hoe de straat er uit moet zien?



ENFB HISTORIE

Een duik in oude nummers van 'de Fietsbel'.

In een weemoedige bui, kennelijk ingegeven door het barre weer van begin januari, heb ik 's wat gebladerd in oude edities van ons afdelingsblad.

Het oudste nummer dat ik vond was (toevallig?) tevens het eerst-verschenen nummer; het is gedateerd 1 oktober '76 (ben ik al zolang lid?). Ik las dat er een 'eerste enige echte nationale fietsdag' werd voorbereid, waarbij sjeik Fietsenboer Trapman werd ingehaald op het Centraal Station en iets zou vertellen over de ideale fietssituatie in 'Trapmarakië'. Dat waren nog eens tijden. Maar ja, toen hadden we nog een complete werkgroep werving en publiciteit! De Fietsbel werd bezorgd door aktieve leden (u kunt zich voorstellen dat dat niet lang geduurd heeft!).

Kees den Dulk, Henk van der Kort, Martine Holt en Stephan van den Hoven; het zullen ongetwijfeld allen prima mensen geweest zijn, maar die namen zeggen mij allemaal niets.

Financieel zaten we toen vrij krap: een kontributie-afracht van f341,- was onze grootste inkomens-post. Ik ben blij dat ik als penningmeester tegenwoordig kan beschikken over een slordige f6000,- aan inkomsten (hoewel ze net zo snel opgaan!).

Eén van de heetste hangijzers uit die begintijd was het ontbreken van fietsoversteekmogelijkheden bij de Utrechtse Baan. 'Liever een tunnel dan een regenpak' (dat van minister Westerterp, weet u nog?), was toen de slogan, die gebruikt werd bij de akties; dit was de eerste - en bij mijn weten ook de enige - aktie waarbij de politie geweld gebruikte tegen ENWB-demonstranten.

Hoewel de kranten er aandacht aan besteedden, leidde het niet

tot een oplossing; sterker nog, 8 jaar later konstateer ik dat er nog niks gebeurd is. Gemeente toch!

Op 29 oktober '77 werd er een demonstratieve fietstocht gehouden tegen de mogelijke aanleg van de 'dwarsweg' door het centrum van Den Haag. Of het onze invloed was weet ik niet, maar de weg werd gelukkig nooit aangelegd.

Een half jaar later, in mei '78 werd eenzelfde tocht georganiseerd in het kader van de aktie 'Gas terug'. Van de aansluitende diskussiemiddag in Amicitia herinner ik me nog dat alle politieke partijen beweerden dat zij wel wilden dat er meer werd gedaan voor fietsers, maar ja, die andere partijen hè, die lagen steeds dwars'. In deze maand verscheen ook de dikste Fietsbel aller tijden (20 pagina's).

De demonstratie-fietsroute werd door minister Westerterp geopend (oktober '78).

Landelijke aandacht kreeg de ENWB, toen de rechter op 18 april '79 besliste dat de ENWB haar naam moest wijzigen, ter voorkoming van verwarring met de ANWB. De nieuwe naam werd - u raadt het al - ENFB.

In 1980 publiceerde het Stedelijk Verkeerscomité (waar ook de ENFB zitting in had) haar rapport 'Den Haag- hou je hart vast', vol ideeën voor een leefbaarder stad. Ondanks de fraaie lay-out en de uitstekende inhoud werd het rapport door het merendeel van de politieke partijen terzijde geschoven.

In datzelfde jaar volgde een nieuwe teleurstelling: doordat het aantal aktieve ENFB-ers afnam en de bakfiets werd gestolen, betekende dit het einde van de werkgroep publiciteit (arme Henk!)

In februari '81 werd het vijfjarig bestaan van de afdeling gevierd; op dezelfde dag demonstreerden we (in de sneeuw) te-

gen de mogelijke afsluiting van de Grote Marktstraat voor fietsers; dit gruwelijke voorstel werd nooit werkelijkheid.

De Fietsbel heette voortaan 'Fietsbelangen'; ik betwijfel of dat een vooruitgang was,

In mei '82 interviewden we verkeersspecialisten van de haagse politieke partijen; we hoorden wollig taalgebruik en vage beloften (met uitzondering van Links Den Haag); in dezelfde maand organiseerden we een fietspuzzeltocht 'Kies de fiets'; mede door het matige weer was de belangstelling beperkt.

De aktie 'Fiets en trein op één lijn', met eindstation Den Haag C.S. (november '81) kreeg ruime landelijke aandacht; we kwamen zelfs op het TV-journaal. De Fietsbel kreeg een vaste redaktie.

Een eigen onderzoek toonde in april '83 aan dat de haagse parkeergarages gemiddeld zeer slecht werden bezet (minder dan 40%). Desondanks nam de gemeenteraad in juni een voorstel aan om een parkeergarage te realiseren onder de historische Hofvijver (zij ze nou helemaal gek geworden? vroegen vele krantenredakties zich af). Onze 'nachtwake' bij de Hofvijver, als protest tegen de voorgenomen aanleg, haalde de haagse pers.

Eind '83 is er eindelijk iets positiefs te melden: de Stichting Biesieklette begint, op het plein naast V&D Leyweg, een be-waakte fietsenstalling (toegegeven: 10 jaar te laat).

En wat zal de toekomst brengen? Dat blijft natuurlijk altijd onzeker. Ik wens u in ieder geval, zij het wat laat, een fietsbaar '84 toe.

Alphons Mantel.

LEDEN WERVEN

Zijn er ENFB-leden die regelmatig hun fiets stalen op HS of CS en bereid zijn om daar af en toe, als de beheerder even niet kijkt, wat Haagse ENFB-folders onder bagagedragers te stoppen? Willen die mij dan opbellen?

Jenny (451018)

SCHOOLVERLATERS

Op 25 februari houdt de jongerenorganisatie Werken-de Jongeren CNV een groots opgezette manifestatie op het Malieveld met als titel "De dag voor de schoolverlater". In een drietal tenten wordt aandacht besteed aan allerlei mogelijkheden om iets te doen met je vrije tijd: solliciteren; kamer zoeken; omgaan met geld; vervroegd in dienst of juist helemaal niet; praten met kamerleden; meedoen aan een werklozenproject; opzetten van een alternatief bedrijf etc.

Ook de ENFB is daar van twaalf tot vijf aanwezig in een gezamenlijke stand met Biesieklette. Onze belangrijkste aandachtspunten zijn dan ook stalen en stelen van fietsen. De Amazing Stroopwafels en Muzikater zetten het 's middags luister bij. In de avond is er nog een rechtstreekse radio-uitzending van "Koploper" en een optreden van een bekende Nederlandse Groep. Kom in ieder geval naar dit festival en help ons eens de stand te bemensen!

DATA

PORT BETAALD
DEN HAAG

- 22 februari, 20 uur
werkgr. Fietsroutes bij Ad Jobse
Frederik Hendrikplein 20
- 25 februari, 12 - 17 uur
Schoolverlatersfestival Malieveld
- 6 maart, 20 uur
kerngroep bij Alphons Mantel,
Rädeckerkade 20
- 22 maart, 20 uur
redactie bij Bernard Weerdmeester
Galileistraat 150
- 26 maart
Sluitingsdatum kopij fietsbel
- 9 april, 20 uur
kerngroep bij Nico Vlasveld
van Boetselaerlaan 23
- 18 april, 20 uur
raapavond Fietsbel
- 25 april, 20.30 uur
ledenvergadering in de Puinruimer
Columbusstraat 40
thema: onderhoud fietsvoorzieningen
- 7 - 12 mei
landelijke aktieweek onderhoud

AAN:



ENFB

DE FIETSBEL
februari 1984
nummer 1
redactie-adres
postbus 11638
2502AP Den Haag