

FIETSBELANGEN

IN DEZE BEL:

- Fietsdiefstal
- Ervaringen met het verkeer spreekuur
- Ekolocische fietsers
- Test in de skaretjes



ENFB EXIT ?

De symptomen waren al bekend. Naarmate het slechter gaat, worden zaken als verkeersklimaat steeds minder belangrijk gevonden. Het sterk dalende ledental van de ENFB en aanverwante organisaties en de geringe opkomst van linkse kiezers vij de jongste verkiezingen bewijzen dit. En hoewel de Tegenpartij niet aan de verkiezingen heeft deelgenomen, blijkt zij al aardig school gemaakt te hebben bij de beleidsbepalende instanties. Blijkens het voorontwerp-struktuurplan mogen de vrijw jongens van het groot-kapitaal er de komende jaren op los hakken op een manier die de afgelopen jaren niet meer voor mogelijk werd gehouden.

Op verkeersgebied wordt deze ontwikkeling zichtbaar in het actieplan. Na een aantal jaren waarin een zeer groot deel van de begroting werd aangewend voor projekten die ondanks vele tekortkomingen wel degelijk een verbetering betekenden (Loosduinseweg, Mauritskade, Laan van Meerdervoort), is thans een periode aangebroken waarin driekwart van de beschikbare middelen gebruikt wordt voor de aanleg van een vierbaans invalsweg voor het autoverkeer (Neherkade, Binckhorstlaan, Lekstraat). Als het aan Nyqvist ligt, wordt er de komende jaren ook nog een aantal parkeergarages gebouwd, maar omdat hij daar geen geld voor heeft, is hij met een aantal projektontwikkelaars in onderhandeling getreden. Deze zullen er echter wel voor zorgen, gezien het teruglopende autoverkeer, dat de enorme financiële risico's worden afgewenteld op de gemeente, zodat we nog jaren met de gevolgen opgescheept zullen zitten.

Het voorontwerp struktuurplan legt dus het ruimtelijke ordeningsbeleid voor de komende jaren vast en het actieplan het verkeersbeleid. Over beide plannen is vermoedelijk als deze Fietsbel verschijnt de beslissing gevallen. Tel daar ook nog de verkiezingen bij en het zal duidelijk zijn dat de demonstratieve fietstocht van 22 mei op een doorslaggevend moment viel. Het heeft echter niet zo mogen zijn. Eens temeer bleek dat Den Haag geen Amsterdam is en dat slechts een handjevol mensen (zo'n 50 à 60) dit keer) de doelstellingen van de ENFB belangrijk genoeg vinden om zich af en toe voor in te zetten. Toegegeven: een aantal mensen zal op vakantie zijn geweest,

de PSP vierde die dag haar 25-jariq jubileum, terwijl de politiek aktieven zich nog op tal van andere wijzen in konden zetten. Dit vormde echter geen belemmering voor twee raadsleden en een aantal andere nauw bij de gemeentepolitiek betrokkenen om aan de tocht deel te nemen. Eigenlijk kwam het er op neer dat het overgrote deel van de aanwezigen vrij nauwe banden had met de organisatie en via diverse lijnen op het belang van de tocht waren gewezen. Was de berichtgeving dan zo slecht? Er mankeerde zeker het een en ander aan (vooral dankzij de korte voorbereidings-tijd), maar waarschijnlijk is er meer aan de hand. Dit blijkt ook uit het feit dat van de bijna vijftig groeperingen, die vanwege hun goeddeels parallel lopende belangen om adhesie waren verzocht, alleen Milieudefensie reageerde door een aantal mensen naar de tocht af te vaardigen. Ook bij voorgaande gelegenheden bleek het aantal mensen dat een bijdrage wilde leveren aan ENFB-aktiviteiten (ledenvergadering, enquête, Fietsbel) buitengewoon klein. Daar kampt echter niet alleen de ENFB mee. Den Haag is nu eenmaal een rechts bolwerk, waar het beleid in grote lijnen gedicteerd wordt door kapitaalkrachtige belangenorganisaties als de kamer van koophandel. Aan dat beleid is zo enorm veel fout en het aantal idealistische tegenstrevers zo klein, dat het verzet vanzelfsprekend versnipperd raakt.

Dit mag echter geen reden zijn om maar het hoofd te laten hangen en er mee uit te scheiden. Zoals het nu gaat kan het echter niet langer. Volgens mij heeft een actiegroep als de ENFB alleen bestaandrecht als duidelijk sprake is van aantoonbare betrokkenheid van de leden. Momenteel voel ik me echter vaak iemand die zo nodig moet kankeren en een klup van 1150 leden als rechtvaardiging daarvoor gebruikt. Volgens mij is dat geen basis om op door te gaan. We vragen echter niet veel, maar wel een teken van leven. Dus laat eens wat van je horen. Kom eens naar een kerngroepvergadering, schrijf of bel, bijvoorbeeld over:

- Hoe vond je de opzet van de laatste demonstratie? Was het voldoende duidelijk wat er op het spel stond?
- Laat eens horen hoe je staat tegenover de opvattingen van winkeliers en bewonersorganisaties ten aanzien van parkeren en verkeersveiligheid. Is het

standpunt van de ENFB daarover voldoende duidelijk en ben je het daar mee eens?

- Het zijn tegenwoordig de fietspaden die de wegen zo breed maken. Vind je het terecht dat de ENFB daartegen protesteert?
- Wat vind je van het standpunt van de afdeling met betrekking tot verkeerslichten?
- Is het gemeentelijk beleid een beetje

duidelijk en wat vind je ervan? Ken je de wegen om daar zelf wat aan te doen?

- Wat vind je van de activiteiten die de afdeling ontplooit?

Mogelijkheden te over. Ook stellen we het op prijs als iemand die zich op de een of ander manier met discussie over verkeer heeft bezig gehouden, daar iets over laat horen. Laat de klup niet doodbloeden.

Rik Zakee

ZOETERMEER

Ook de ENFB-Zoetermeer wilde bij de gemeenteraadsverkiezingen blijf geven van haar betrokkenheid bij het politieke gebeuren in Zoetermeer. Wordt het er voor de fietser beter op of (nog) slechter? Want, hoewel er natuurlijk talrijke voorbeelden zijn aan te halen van steden met een onvriendelijk fietsklimaat, zijn ook de Zoetermeerse fietsknelpunten een dagelijkse bron van ergernis en gevaar.

Het lag in de bedoeling op 29 mei een knelpuntentocht met aansluitend een forum-diskussie te organiseren voor de dames en heren politici. Wij hebben in maart jl. alle politieke partijen die aan de gemeenteraadsverkiezingen meedoen, hiertoe uitgenodigd en ontvingen slechts van de SGP, STAP 81 en Zoetermeer Linksom (PPR en PSP) een reactie. Helaas kregen wij alleen van Zoetermeer Linksom de toezegging tot deelname. Een frappante tegenstelling met vier jaar geleden, toen vrijwel alle politieke partijen meededen en de fietstocht een geslaagde happening was.

Het leek niet zinvol om nu een knelpuntentocht te gaan rijden met een groep mensen die allemaal reeds ervan overtuigd zijn dat er meer voor de fiets moet worden gedaan. En aangezien een politieke discussie haar levendigheid ontleent aan de verschillende standpunten en opvattingen van de aanwezigen, leek het ons daarom beter ook dit programma-punt te laten vervallen. Als alternatief is op donderdag 27 mei een fietsdemonstratie gehouden ter gelegenheid van de opening van de (auto)tunnel nabij het toekomstige stadscentrum.

Bij aankomst op station Centrum-West werden de met drie bussen aangevoerde genodigden verwelkomd met het volgende pamflet:

het busstation Centrum-West geopend. De ENFB-Zoetermeer en Zoetermeer Linksom (PSP/PPR) demonstreren bij deze opening van de tunnelbak, omdat:

- de gemeente Zoetermeer wel een kostbare, ongelijkvloerse en verkeersveilige voorziening voor het autoverkeer creëert, maar geen oog heeft voor de verkeersonveilige situatie voor de fietsers op de gelijkvloerse kruising Europaweg/Zwaardslootseweg en de stoplichten aldaar weer voorziet van drukknoppen in plaats van detaktie-lussen in het wegdek;
- de fietsers uit de richting Buytenwegh (Leiden) tweemaal de Zwaartslootseweg moeten oversteken voor de richting Dorp/Driemanspolder;
- ook in het toekomstige stadscentrum de nadruk wordt gelegd op het vervoer per auto (onder andere door de vele geplande parkeervoorzieningen), maar dat voor de fietser geen optimale (be-waakte) stallingsmogelijkheden zullen worden geboden.

Achter de bussen aan zijn we met onze opgetuigde ENFB-bakfiets door de tunnelbak gefietst, onder politiebegeleiding te fiets. Ondanks de werkdag en het regenweer waren er nog zo'n 20 à 25 fietsende deelnemers.

In tegenstelling tot "Het Binnenhof" (verslag in de krant van 28 mei) zien de "Zoetermeersche Courant" en het "Streekblad" kennelijk geen brood in de fietsers. De fietsdemonstratie werd geheel verzwegen, terwijl ook een persbericht over de knelpuntentocht niet werd opgenomen.

OPENING TUNNELBAK EUROPAWEG

Deze dag, 27 mei 1982, worden tegelijkertijd de tunnelbak van de Europaweg en

PARIJS - STOCKHOLM

Verslag van een fietstocht voor het milieu

September 1979 ontmoette ik voor het eerst een groep ekologen, *Les Cyclo Ecologistes Réunis*, die toen onder leiding van de statenloze Parijzenaar George Krassovsky een tocht door elf Europese landen maakte. De belangrijkste reden voor de groenhemden waren de Europese verkiezingen in juni 1979. Het was niet de eerste tocht die zij maakten. In 1975 reed men Nice-Assisië, in 1976 Parijs-Athene en in 1978 Parijs-Warschau. In 1981 maakte men nog een tocht rond de Middellandse Zee.

Deze tochten worden gereden om de volgende doelen te bereiken:

1. Een bijdrage te leveren aan de samenwerking tussen de volkeren voor de bescherming van de natuur en het gemeenschappelijk culturele erfgoed.
2. Aantonen, door het goede voorbeeld te geven, dat het mogelijk is voor mensen van alle leeftijden om zich te bevrijden van de luxe van de consumptiemaatschappij en om "anders te leven" op een meer milieubewuste manier.
3. Fietsvakanties bevorderen als gezonde milieubewuste en energiebesparende manier om de natuur te ontdekken. De fiets is bij uitstek het vervoermiddel dat oneindig veel minder energie verbruikt dan ieder ander vervoermiddel, weinig grondstoffen vereist en helemaal niet vervuult.
4. Aantonen dat het mogelijk is grote acties te ondernemen met beperkte financiële middelen, zonder subsidie en onafhankelijk van enige overheids- of partikuliere instantie.

In de etappeplaatsen die de groep aandoet, wordt men meestal ontvangen door het gemeentebestuur en/of milieu- en fietsorganisaties. De pers wordt altijd uitgenodigd, want het is belangrijk dat het doel van de groenhemden een zo groot mogelijke publiciteit krijgt.

Ook dit jaar is er weer een toer gereden en wel Parijs-Stockholm. In Stockholm had tien jaar geleden de eerste konferentie van de Verenigde Naties over het leefmilieu plaats. De start was op 23 april, de aankomst op 5 juni. Het vertrek uit Stockholm was gepland op 17 juni. De passage door

Nederland was van 18 tot 26 mei.

George had mij uitgenodigd om de toer vanuit Parijs mee te rijden, maar dat zou mij teveel tijd kosten.

Omdat de VPRO een radioreportage wilde maken en mij als enige Nederlander daar bij wilde hebben, werd mijn startplaats Leuven.

Dinsdag 4 mei reisden Peter Flik, Anton IJdo en ik naar Namen om daar in de jeugdherberg een voorbereidend gesprek te hebben met George Krassovsky en enkele deelnemers. Woensdag maakte ik mijn fiets in orde en donderdag fietste ik in de regen naar Leuven. De groep logeerde in een klooster even ten zuiden van de stad. Walter Slosse kwam om 10 uur aan, hij zou op de fiets van Germaine Groenier de volgende morgen de reportage verzorgen in het programma Radio Nieuwsdienst VPRO.

Even na 5 uur werden wij door George gewekt en toen het eerste deel van de reportage begon, zaten zij al even buiten Leuven. Er waren wat gebreken aan de fiets van Germaine, maar die hadden gelukkig geen invloed op de uitzending, die door Walter Slosse verzorgd werd.

De groep van 14 personen bestond behalve George uit een Amerikaanse, twee Algerijnen, een Spanjaard, een Belg, een Nederlander, drie Françaises en vier Fransen. De eerste etappe eindigde in Antwerpen, waar wij door het gemeentebestuur ontvangen werden. Wij overnachtten bij een vriend van George te Ekeren, even ten zuiden van Antwerpen. Op dat adres ontmoetten wij ook Gerard Otten van de ENFB-afdeling Breda, die ons de volgende morgen via een fraaie route naar Breda bracht, alwaar men na de ontvangst door de wethouder in een soort jeugdcentrum, "De Keet" werd ondergebracht. Via Terheyden en Rotterdam, waar ook de gemeentebesturen weer present waren, kwam de groep maandag 10 mei in Den Haag, wij hadden die nacht 13 logés. Via een toeristische route door de bloeiende bollenvelden bracht ik de ekologen naar Amsterdam. Een van de Fransen viel uit, zijn plaats werd ingenomen door een Française die die morgen juist was aangekomen. Zij had nog geen fiets, die hebben wij samen gekocht. Het werd een echte Hollandse Gazelle met drie versnellingen, ook prima voor gebruik in Parijs. De overnachting was deze keer in

de gevangenis aan het Kleine Gartmanplantsoen. Via de Amstel en de Vecht reden wij de volgende dag naar Utrecht en bezochten wij Amelisweerd. Overnachting bij ENFB-leden. In Arnhem eindigde voor mij de tocht. Na de lunch, aangeboden door de burgemeester, fietste ik terug richting Den Haag. Het was een fijne

tocht geweest met veel enthousiasme van de deelnemers. Helaas met minimale Nederlandse deelname.

Bob La Poutré

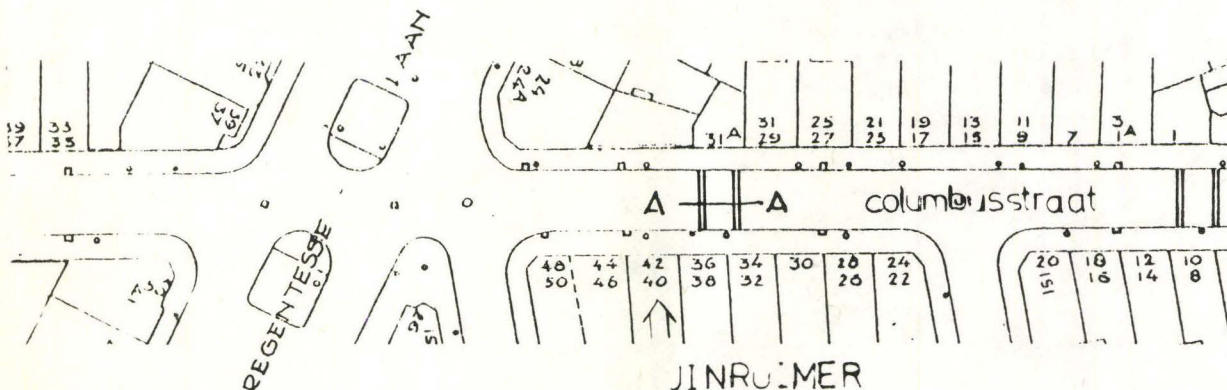
ERVARINGEN MET HET VERKEERSSPREEKUR

Het verkeersspreekuur draait nu bijna een jaar. Een goed moment om eens te kijken hoe het functioneert. Kun je er ook terecht met vragen en problemen die je dagelijks als fietser tegenkomt? Ook ik had een vraag voor het verkeersspreekuur. De ervaringen daarmee vind je in het onderstaand verhaal.

Het probleem had betrekking op het vegetarisch eethuis-café de Puinruimer in de Columbusstraat (40). Daar veel van de bezoekers met de fiets komen, waardoor de stoep op drukke tijden helemaal vol staat, leek het ons goed om een fietsenrek voor de deur te hebben. Afijn, plannetje gemaakt, tekening erbij, en het verkeersspreekuur opgebeld. Men was wel genegen er eens over te praten en wilde wel eens langs komen. Toevallig hadden we net een brief gehad dat er verkeersdrempels in de straat zouden worden aangelegd. Daarom leek het volgende ons een goed idee: verkeersdrempel voor de deur, stoep verbreden en daarop fietsklemmen of -rek.

heren op een dinsdagmiddag op. Ze kwamen op de fiets, allebei! Dat zag er in ieder geval goed uit. Ze namen de situatie in ogenschouw en na enig praten bleken ze in te kunnen stemmen met het plan dat de drempel verlegd zou worden tot voor ons pand. Daarvoor moesten wel twee afwateringsputjes verplaatst worden, maar dat was geen probleem. De kosten zouden in elk geval ruim beneden de f 25.000,- blijven (het bedrag dat per geval maximaal besteed mag worden). We moesten dan wel zelf een fietsenrek plaatsen, maar dat was prima, omdat zo'n rek ook reklamemogelijkheden zou bieden.

Eén van de twee heren, de heer Mos van



Uit bovenstaande tekening, die ik na enig dwalen door het gebouw van Gemeentewerken bij het "hoofd bestrating wist te bemachtigen, blijkt dat de drempel daardoor wel verplaatst moest worden. Heel benieuwd wachtte ik de

de afdeling OVV (openbare werken, verkeer en vervoer) heb ik later nog wat gevraagd over het functioneren van het verkeersspreekuur. Het blijkt prima te lopen. Iedere maand heeft men zo'n 6

gevallen te behandelen. Het betref:en over het algemeen kleinschalige maatregelen, zoals het dichten van een kuil in het wegdek of het herplaatsen van een onzichtbaar verkeersbord. Op fietsgebied krijgt men de meeste vragen over het plaatsen van fietsklemmen. Er is nu een inventarisatielijst opgemaakt en op veel plaatsen in de binnenstad en bij openbare gebouwen (theaters, zwembaden, Madurodam, haltes openbaar vervoer e.d.) komen binnenkort fietsklemmen. Verder is er na aanvraag een fietssuggestiestrook op de Frankenslag aangebracht, ter hoog-

te van de Frederik Hendriklaan. Veel vragen krijgt men ook over het aanleggen van dammetjes voor het plaatsen van fietsenrekken. Een dergelijke vraag dus als die waarmee ik bij het verkeersspreekuur aanklopte. Mijn ervaring: je klopt er niet voor niets aan!

Het verkeersspreekuur is er iedere laatste dinsdag van de maand. Voor een afspraak kan je bellen: iedere werkdag tussen 9 en 12 of 14 en 16 uur: telefoon 122752.

Jenny Schoemaker

VERMINDER FRUSTRATIE - DOE AAN REGISTRATIE

Een gesprek over fietsendiefstal in Den Haag

Fietsendiefstal blijft helaas een aktueel onderwerp. Jenny en Kees gingen eens praten met de heren W. Muller van de afdeling Voorlichting en A. van der Vliet van Helingbestrijding en Rijkswieladministratie van de gemeentepolitie.

Het valt niet mee om elkaar te vinden in het enorme gebouwencomplex aan de Burgemeester Patijnlaan, maar toch kwamen we niet al te laat bij de kamer van bestemming aan. Samen met de heer Muller togen we naar zijn kollega Van de Vliet van de afdeling-met-de-lange-naam.

In een ontspannen sfeer stelden we de openingsvraag: *hoeveel fietsen worden er jaarlijks in Den Haag gestolen?* Naar de hoeveelheid aangiften gekeken zijn dat er 7000, maar het is duidelijk dat het werkelijke aantal daar een veelvoud van is. Dat maar zo weinig mensen de diefstal van een fiets aangeven, komt doordat men het idee heeft dat dat niets uithaalt, of door de geringe kwaliteit van het stalen ros, waarvoor men niet zoveel moeite wil doen.

De oorzaken van fietsdiefstal zijn - voor de hand liggend - voornamelijk het niet afgesloten zijn (met als gevolg het verschijnsel *joy-cycling*) of ondeugdelijke sloten. Tegen het eerste valt gemakkelijk wat te doen, tegen het tweede minder. Wat is immers een "ondeugdelijk slot"? Een eenvoudig metalen van f 6,50, een stalen van f 25,- (Assa-sloten) of nog duurdere en sterkere uitvoeringen (Trellock)? Alles is uiteindelijk stuk te krijgen. Toch is er voor de politie bij het uitoefenen van haar preventieve taak niet veel meer te doen dan het propageren



Soort fiets: heren- / dames- / kinder- / opvouwbaar*	
Kleur van het frame:	
Kleur van de spatborden:	
Merk van de fiets:	
Nummer:	te vinden: in de meeste gevallen onder de trapas aan de onderkant van het frame, de buis van het balhoofd of op het frame onder het zadel.
Soort zadel:	
Versnelling aanwezig: ja / neen*	
Soort en merk:	
Rem: terugtrap- / velg- / trommel- *	
Soort en maat banden:	
Kleur banden:	
Bijzondere kenmerken:	

* Doorstrepen wat niet van toepassing is.

van op slot zetten, goede sloten, het invullen van *fietsregistratiekaarten* en het aangeven van diefstal. En, zegt Muller, preventie blijft tweerichtingsverkeer: het publiek moet meewerken, tips geven bij verdachte situaties of aanzienlijke diefstallen.

In het laatste geval is wel eens overgegaan tot het vormen van speciale opsporingsteams, wat soms resulteerde in het oprollen van georganiseerde bendes.

Daarmee komen we op een bijzonder lastig probleem: gestoel fietsen die stads- en zelfs provinciegrenzen overschrijden om verkocht te worden. Het gemis van een landelijk registratiesysteem komt daarbij naar voren. De politie werkt reeds aan het opzetten van zo'n systeem, maar de uitvoering brengt grote administratieve en financiële gevolgen met zich mee. Bovendien is het effect te gering als, zoals de situatie nu is, maar weinig mensen het frame-nummer van hun fiets weten.

De meeste fietsen worden gestolen bij de stations, vooral Centraal Station (de hele dag door), in de binnenstad bij de grootwinkelbedrijven (vooral onder de middag), bij ziekenhuizen (tijdens bezoeken) en bij het Scheveningse strand ('s zomers). De verkoop van gestolen waar is meestal illegaal; bij verkoop aan tweedehands-handelaren is legitimatie verplicht en ook worden de verkoopregisters regelmatig door de politie gecontroleerd.

Als bijdrage in de preventie brachten we twee voorstellen op tafel:

- 1 Meer fietsparkeerplaatsen (= stalling voor een korte tijd) rond het winkelgebied. Dergelijke concentraties kun-

nen bijvoorbeeld plaatsvinden op de Hofweg, Grote Markt, Wagenstraat en Kettingstraat. De surveillance zou zich speciaal op deze plaatsen kunnen richten.

- 2 Betere en veiligere stallingssystemen: kluizen, klemmen in combinatie met slot (statiegeldsysteem) en andere dingen die in de loop der tijd door vindingrijke lieden zijn ontworpen.

De reactie stelde ons teleur. De politie ziet wel heil in dergelijke maatregelen, maar meent dat er weinig mogelijkheden zijn. Dit wordt meer als een taak voor de gemeente dan als een onderdeel van de preventie gezien.

We komen tot een wat onbevredigende konklusie: zorg dat je fiets goed afgesloten wordt, noteer het frame-nummer en doe bij diefstal altijd aangifte. Elke woensdag en vrijdag kun je in de Borneogarage (Borneostraat) tussen de gevonden fietsen kijken (13 - 16 uur) Wacht daar geen maanden mee. Niet opgehaalde fietsen gaan uiteindelijk naar het Vendue-huis in de Nobelstraat.

Fietsregistratiekaarten zijn gratis verkrijgbaar bij ieder politiebureau en waarschijnlijk binnenkort ook bij de ENFB-verkoopadressen.

Kees Rotteveel
Jenny Schoemaker

STRUCTUURPLAN: RAADSKOMMISSIE STEEKT KOP IN HET ZAND

De vernietigende commentaren van de ENFB op het structuurplan hebben, blijkens de behandeling in de raadscommissie OVV niet het minste resultaat. Alleen Jan Geleijnse van de PPR kwam tot de enig juiste konklusie: "Moeten we echt serieus over dit stuk gaan praten?" Terecht stelde hij ook dat het niet aanring alleen het verkeershoofdstuk te kraken, en de verkeersaantrekkende kantoren en ver weg gelegen woningbouwlokaties buiten beschouwing te laten.

De PvdA schijnt echter alleen het verkeershoofdstuk te willen schrappen en ook de andere fractie bleken de 23,7% toename van het autoverkeer voornamelijk als een wensdroom van wettouder Nyqvist te zien. Nu zal ik de eerste zijn om te ontkennen dat Nyqvist een nietsontziet de automaniak is, maar dit keer is hij toch vrij onschuldig. Het enige wat hij gedaan heeft, is het berekenen van de verkeersstromen die de door de gemeenteraad gewenste kantoren (plus nog de extra portie van zijn

kollega Blankensteijn) en bouwlokaties kunnen veroorzaken, en daarbij heeft hij zelfs een (voor zijn doen) zeer forse verschuiving van de auto naar het openbaar vervoer ingecalculiseerd.

De houding van de raad getuigt dan ook niet van veel moed en inzicht, maar blijkt eerder een gevolg van het feit dat men de negatieve gevolgen van een eerder ingenomen standpunt niet onder ogen wil zien (bijvoorbeeld kantoren in Scheveningen, bouwlokatie Leino). Helaas blijkt een dergelijke handelwijze in de politiek gebruikelijk.

Rik Zakee

ADVERTENTIE

Wie in Den Haag heeft een *FIETSKAR* te leen, te huur of te koop. Het is voornamelijk voor het vervoeren van de lading Fietsbellen van de drukker en naar het postkantoor.

Reakties naar Albert & Jenny,
Hazelaarstraat 6, tel. 606246.

WAAR ZIJN AL DIE AUTO'S DAN?

De afgelopen maanden is er enorm gebroken in de stad. Het gevolg was dat onder andere de Kamperfoeliestraat en de Regentesselaan tegelijk door afsluiting tijdelijk bijna autovrij waren. Normaal gesproken zou al het autoverkeer dat normaal op die wegen rijdt, op de Valkenboslaan terug te vinden moeten zijn, met een fabelachtige verkeerschaos als gevolg, maar zie: het was er wel druk, maar het rééd. Van de overige invalswegen was ook het Buitenom wat drukker, maar op de Apeldoornselaan en de De Heemstraat

kwam je zowat geen kip tegen. Wat me wel opviel was de grote hoeveelheid fietsers op de Valkenboslaan.

Hieruit blijkt eens te meer: de fiets maakt een come-back, de auto moet ter rug.

Ook zal nu toch eindelijk duidelijk moeten zijn dat de keuze van vervoermiddel wel degelijk te beïnvloeden is. Als nu ook de wil er nog eens was.

INGEZONDEN

De ANWB stuurde ons een onderzoek toe over fietskarretjes (misschien om te laten zien dat ze tóch nog iets voor fietsers doen!) Het ziet er uit als een degelijke tekst. Onderzocht zijn gebruiksgemak, rijgedrag, duurzaamheid en of ze voldoen aan wettelijke bepalingen. Achterin is alles in een overzichtelijk tabelletje samengevat, met prijs, gewicht en maten erbij.

Het onderzoek is te lang om in de Fietsbel af te drukken. Daarom kun je het gratis afhalen bij Jenny en Albert, Hazelaarstraat 6 (na 10 juli). Als je het toegestuurd wil hebben, zend dan een briefje met een retourpostzegel.

ADRESSEN:

AFDELING DEN HAAG:
Postbus 11638, Den Haag
Tel. 250626

AFDELING ZOETERMEER:
Postbus 271, Zoetermeer
Tel. 079-210208

AFDELING VOORBURG:
Prins Hendrikstraat 74,
Voorburg. Tel. 870886

WERKGROEP WESTLAND:
Amalia van Solmstraat 17,
Honselersdijk.
Tel. 01740-25437

port betaal
port payé
's-Gravenhage

AAN:



DE FIETSBEL

juli 1982

nummer 5

redactie-adres:
Postbus 11638
2502 AP Den Haag

Blad van de ENFB-afdeling Den Haag