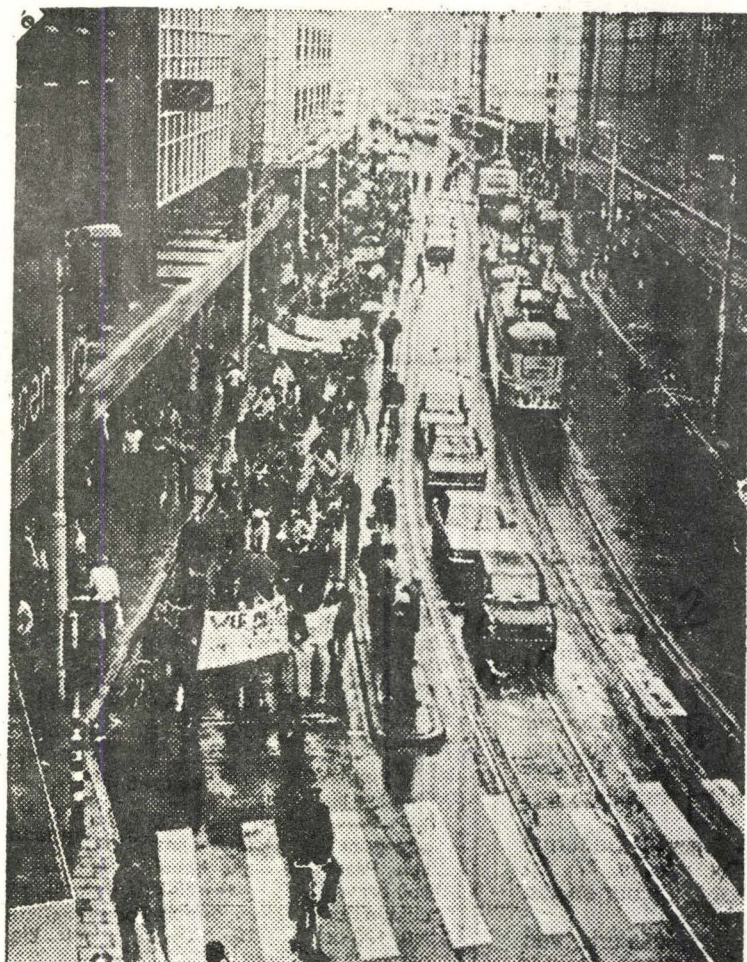


DE FIETSBEL.

81/2 ENFB-blad voor den haag e.o.



In deze bel:

GROTE MARKTSTRAAT
NIEUW VERKEERSCIKULATIEPLAN
ENFB-AFDELING RIJSWIJK OPGERICHT
OMBUDSMAN INGESCHAKELD



INGEZONDEN BRIEF



Geacht afdelingsbestuur,

B & W van Den Haag handelen heel verstandig door fietsers de route door de Grote Marktstraat te verbieden; het autoverkeer moet kunnen "doorstromen", waarheen of waarom doet er niet toe, en fietsen kunnen daarbij een belemmering vormen. Voetgangers trouwens ook, daarom stel ik enerzijds voor om kanonnen op diverse plaatsen neer te zetten waarmee ze naar de overkant geschoten kunnen worden (trekt ook toeristen aan!), waar ze in een vangnet terecht kunnen komen - dat gaat ook vlugger dan wanneer ze steeds op groen licht moeten wachten. Bij teveel wind vallen ze er misschien naast, maar met zulk ongerief moet men leren leven; als ze maar niet op de rijweg vallen, want dan houden ze het autoverkeer weer op.

Mijn andere voorstel is drive-in-mogelijkheden in warenhuizen, zodat automobilisten door het autoraampje kunnen kopen en ze niet zoals nu tijd - onnodig - verliezen.

Voor de fietsers is het fietsverbod ook een voordeel: ze "ontfietsen" de concentratie van uitlaatgassen, waarin - maar dat mag ik eigenlijk niet zeggen, hoewel het bewezen schijnt te zijn - kankerverwekkende stoffen zitten; ook daarmee schijnt men te moeten leren leven - en doodgaan.

U begrijpt dat ik graag zaterdag de fietsdemonstratie meegedaan en ook de jubileumavond meegevierd zou hebben, maar ik kon niet; ik ben noodgedwongen het hele weekend buiten de stad. Het enige dat ik kan doen is hopen dat veel anderen wel kunnen, en u veel succes toewensen, hetgeen ik allebei dan ook doe.

Met hartelijke groeten
J. Lamet jr.

PS: is het ondenkbaar dat ook de Laan van Meerdervoort bv. voor fietsers afgesloten gaat worden?

PS II: Zouden B & W het erop aan leggen om nog 2 miljoen auto's op straat te krijgen?

Ombudsman ingeschakeld

De ENFB-Den Haag heeft een klacht ingediend bij de Gemeentelijke ombudsman. We zijn namelijk van mening dat het College van Burgemeester en wethouders gehandeld heeft in strijd met de inspraakverordening bij de reconstructieplannen voor de Bezuidenhoutseweg, Rijnstraat en Koningskade. Bij de besluitvorming over deze plannen is namelijk geen inspraak gehouden, hoewel dit volgens de Haagse inspraakverordening wel verplicht. Bovendien heeft wethouder Nyqvist toegezegd dat bij deze plannen dezelfde procedure

gevolgd zou worden als bij de aanleg van tramlijn 2.

Nu dit niet gebeurd is, zijn we niet in staat onze opmerkingen en wensen in te brengen tijdens de planvoorbereiding. Vandaar dat bij de heer Ebbeling, Gemeentelijk ombudsman een klacht hierover hebben ingediend met als hopelijk resultaat dat we alsnog in de gelegenheid worden gesteld mee te praten over deze plannen, die overigens pas in 1983 uitgevoerd zullen worden.

het afdelingsbestuur

IN HET KORT:

ENFB-activiteiten in de afgelopen maanden

Rekonstruktieplannen Loosduinseweg, Rijnstraat, Groen van Prinstererlaan, Lekstraat:

schriftelijk of mondeling commentaar geleverd.

Herinrichtingsplan Plein:

mondeling commentaar bij besluitvorming in raadscommissie.

Bestemmingsplan Benoordenhout: bezwaarschrift.

Bestemmingsplan Stationsweg en omgeving:

bezwaarschrift.

Bestemmingsplan Centrum-Zuid: bezwaarschrift

Gewestelijk deelplan verkeer en vervoer:

bezwaarschrift.

B en W-plan Grote Marktstraat: brief aan Gemeenteraad en fietsdemonstratie

Reconstructie Prins Hendrikstraat en kruispunt Kon. Emmakade:

mondeling commentaar.

Inspraakprocedure reconstructie Rijnstraat etc.

klacht ingediend bij gemeentelijke ombudsman.

Fietsstroken Laan van Meerdervoort en Melis Stokelaan: eigen voorstellen ingediend.

Fietsvoorzieningen

eigen ENFB nota (60 blz) over verkeersvoorzieningen voor fietsers.

Bestemmingsplan Belgisch Park: bezwaarschrift.

SCHIJN BEDRIEGT

Medio februari verscheen het langverwachte verkeerscirculatieplan 1980; bijna een jaar later dan de bedoeling was. In de pers konden we zeer uitgebreid lezen over de keuze die het College van B en W gemaakt zou hebben ten gunste van het openbaar vervoer; én over het zelfvertrouwen van wethouder Nyqvist, dat zelden onbesproken blijft. Na bestudering van het VCP komt je tot de ontdekking dat dit (vermeende) zelfvertrouwen nauwelijks enige grond kan hebben. Dit VCP brengt het Haagse verkeersbeleid niet veel verder.

Een verkeerscirculatieplan (VCP) is een korte termijn-verkeersplan, dat voor een periode van vijf jaar een samenhangend pakket van maatregelen moet bieden tegen de achtergrond van een duidelijk beleid. Die maatregelen moeten, zo schrijft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor, gericht zijn op het verbeteren van de verkeerscirculatie, de beheersing van het autoverkeer, verbetering van de leefbaarheid en het stimuleren van openbaar vervoer en langzaam verkeer.

Nieuwe aanpak

Het nieuwe VCP is een vervolg op en uitwerking van het VCP 1975, waar niet zoveel van terecht is gekomen. In tegenstelling tot het vorige is dit plan 'uitvoeringsgericht', d.w.z. gericht op concrete maatregelen en uitvoering daarvan. Een terechte bijstelling, want aan de onbruikbare plannemakerij moet maar eens eind komen. Deze bijstelling heeft er toe geleid dat er een massale knelpunteninventarisatie heeft plaatsgevonden: op het gebied van openbaar vervoer, verkeersveiligheid, autoverkeer etc. Dit heeft als nadeel dat de grote lijn uit het oog wordt verloren. Het bijgevoegde actieprogramma met alle concrete maatregelen blijkt nu niets anders te zijn dan een lijst projecten die al jaren bestaat. De uitgebreide knelpunteninventarisatie heeft dus niet geleid tot het bedenken van andere plannen, laat staan tot een wijziging van het bestaande beleid.

Best aardig, maar...

Het beleid zoals dat in het VCP 1980 wordt gepresenteerd lijkt op het oog best aardig. Hier en daar ontdek je zelfs oorspronkelijke ideeën en analyses. Daar

zitten we al een hele tijd op te wachten. Het hoofdstuk over fietsbeleid is vrijwel geheel volgens ENFB-opvattingen. Daar staat tegenover dat het beleid op gebied van autoverkeer en openbaar erg mager is en in feite stijf staat van de 'en-en'-filosofie: allebei wat. In vergelijking met het VCP 1975 betekent dit zelfs een flinke achteruitgang: geen stops voor het autoverkeer in woonbuurten en binnenstad; geen uitbreiding van het openbaar vervoernet. Het al genoemde actieprogramma is een extra domper op het geheel: onsamenvattend en niet vergaand genoeg.

Fietsbeleid

Op het gebied van fietsverkeer zijn de ideeën aardig, maar schiet de uitvoering schromelijk tekort. Er is geen kaderplan, geen aanpak van korte termijn-maatregelen, maar er worden wel veel nieuwe onderzoeken aangekondigd waar fietsend

Den Haag niet zo veel mee opschiet. Voor aparte aandacht voor fietsers is eigenlijk nauwelijks ruimte. Daarom zullen we onze handen vol hebben om voor 15 april een grondig commentaar op te stellen. Gelukkig wordt dit vergemakkelijkt door het in bijlagen gepresenteerde informatiemateriaal over fietsvoorzieningen.

Geen antwoord

Teleurstellend is dat het VCP 1980 geen antwoord geeft op de essentiële vraagstukken op het gebied van het verkeer: hoe beheersen we autobezit en autogebruik; hoe wordt de doorstroming en reikwijdte van het openbaar vervoer vergroot?

Net zoals in 1975 wordt in dit VCP een schijnkeuze gedaan, die als het op de invulling aankomt, nog verder verbleekt.

Het zelfvertrouwen van verkeerswethouder kan alleen voortkomen uit een onderschatting van de omvang van de problematiek. Dat zelfvertrouwen zal de komende tijd nog menig maal gelogenstraft worden

Want het VCP 1980 kan de gecompliceerde en om een agressieve aanpak schreeuwende Haagse verkeersproblemen niet aan.

Rob van Putten.



De raadszaal aan de Groenmarkt stond centraal in de ENFB-demonstratie van zaterdag 28 februari. Niet alleen als vertrek- en aankomstplaats, maar ook als beschutting tegen de neerdwarrelende sneeuw. Bovendien de plek waar over enkele maanden de beslissing moet vallen over het verkeer in de binnenstad en dus in de Grote Marktstraat.

GROTE MARKTSTRAAT OPEN VOOR FIETSERS, luidde het motto van de demonstratie. Vanwege de korte route had de organisatie gekozen voor een lopende demonstratie, de fiets aan de hand. Pikant detail was dat juist nu voor het eerst de politie enkele agenten per fiets de orde lieten handhaven, iets waar bij vorige fietsdemonstraties vergeefs om gevraagd was. Met het trage tempo van de wandelaars hadden de fietsende wetsdienaren geen enkele moeite. Zoals immers bekend hebben agenten op fietspatrouille een meer dan uitstekend evenwichtsgevoel ontwikkeld, waardoor ze zo langzaam kunnen rijden dat ze nèt niet omvallen. Een techniek die hier prima van pas kwam.

In de stoet, ter lengte van een halve Grote Marktstraat, werden spandoeken megedragen met leuzen als *"Ik ben kwaad. Open die straat"* en *"Grote Marktstraat Open Voor Fietzers!"*

Na aankomst op de Groenmarkt, terwijl de moegefietsste agenten hun dienstriewiel in het politiebusje plaatsten, sprak afdelingsvoorzitter Rob van Putten de menigte toe. Hij benadrukte dat het motto *"Grote Marktstraat Open Voor Fietzers"* aansluit bij het door de ENFB ondersteunde plan van het Stedelijk Verkeerskomitee (in de Fietsbel overigens al uitgebreid onder de aandacht gebracht), waarin voor doorgaand autoverkeer in de binnenstad geen plaats meer is. Voorts las hij een aantal adhesiebetuigingen voor: bewonersorganisaties (Oude Centrum en Kortenbosch), politieke partijen (CPN en PSP; waar bleef de rest?), de Vrienden van Den Haag, het Stedelijk Verkeerskomitee en - hoe bestaat het - de Stichting Binnenstad, een klup van binnenstadswinkeliers die zoveel mogelijk auto's, dwarswegen en parkeergarages in de binnenstad wil, maar (zaken zijn zaken, nietwaar?) toch de fietser voor de deur niet kwijt wil. Brede steun dus voor een befietsbare Grote Marktstraat. Hopelijk zal de gemeenteraad - hoe de beslissing over de totale verkeersafwikkeling er ook uit zal gaan zien - ons niet voor niets hebben laten demonstreren. Dan kunnen we het bij deze aktie laten.

Rest nog melding te maken van een vooral de eerste helft goed bezochte jubileumavond, waar we overigens verschillende ex-aktieve leden konden zien rondwandelen. Het programma bevatte een diapresentatie over vijf jaar ENFB in Den Haag, de film *"Fietsen"* van het Amsterdams Stadsjournaal en muziek van de groep *"Zijwaarts"*, die in de tweede set het swingminnend publiek pas uit de stoelen kreeg. Zelfs klonk op een gegeven moment de diskohit *STARS ON 45*, opgezet door een goedbedoelende zaalverhuurder, maar gelukkig werd dat al snel door wat beters vervangen.

Christiaan La Poutré

OPEN

VOOR FIETSERS!

HOUDT GR MA ST

Verkeersplan Grote Mark

Hulde aan onze nieuwe w van verkeer voor het ge plan dat hij ontwikkeld de Grote Marktstraat. H aan de raad die onmidde besefte hoe meesterlijk len en bezwaren van ons verkeer over alle betro uitgespreid worden.

Daar zijn allereerst de Deze verkeersvorm vraag weg de minste ruimte va maal, maakt geen stank lawaai, bedreigt nieman bruikt geen energie, is koper dan alle andere e dien nog gezond voor ie Het officieel en uitvoe beleden beleid van de g is dan ook het bescherm stimuleren van het fiet De Grote Marktstraat vo fietsers een belangrijk gebruikte verbinding. E vlak langs het voetgang waarin niet gefietst ka en vormt dus de beste v dingsroute tussen vele mingen. Een goedkope er kelijke fietsenstalling heid direct voor het gr warenhuis maakt dat de het vlotste en aantrek

DE

GROTE MARKT STRAAT

vervoersmiddel is om in dit stadsdeel te gaan winkelen.

Afsluiten!

Wat bedenkt onze wethouder dus? Ja, u raadt het al: afsluiten! Alle fietsers er uit. Via een omweg die ze een flink stuk verder van elke bestemming brengt worden ze langs een serie kronkelige straten met vele onoverzichtelijke kruisingen gevoerd. Het zal ongetwijfeld lukken begin en eind van deze route zo onoverzichtelijk en gevaarlijk uit te voeren dat heel weinigen er nog in slagen haar te gebruiken - vooral ook omdat gezorgd kan worden dat iedereen enige malen zal moeten stoppen en afstappen. Vervolgens kan, zoals de fietsroute ons geleerd heeft, door toelating van auto's op voor fietsers bestemde rijbanen en juiste plaatsing van paaltjes en parkeervakken, bereikt worden dat ladende en lossende vrachtwagens en dubbel geparkeerde auto's de zaak zo effectief blokkeren dat er geen fietser meer door kan. Dan het autoverkeer: het verkeersbeleid zoals dat verkondigd wordt is er op gericht

de binnenstad bereikbaar te houden voor autoverkeer dat er zijn bestemming heeft, maar het doorgaande verkeer tegen te gaan. Wat gaat er nu dus in de Grote Marktstraat gebeuren? Trams en bussen rijden vlak langs de trottoirs, autoverkeer op de middenbanen. Stoppen voor in- en uitstappen kan dus niet meer, men kan niet meer vrouw en kinderen voor de winkel waar ze zijn moeten afzetten om zelf de auto te parkeren, of even de boodschappen inladen. In het vervolg dus alleen maar doorgaand autoverkeer, bestemmingsverkeer kan niet meer. Waarlijk een mees-terlijke combinatie van alle bezwaren en nadelen van de auto met uitschakeling van zijn voordelen. Wel het gevaar, het lawaai, de stank en de ongelukken maar niet meer het gemak en de bereikbaarheid.

Voetgangers

Ook aan de voetgangers is gedacht: tenslotte zullen nu en dan vrachtwagens en bestelauto's moeten laden en lossen, en hoe moet dat gebeuren? Juist! Op het trottoir - andere mogelijkheden zijn er niet meer - of het moest op de tramrails zijn. Ook vuilcontai-

ners kunnen alleen maar op de trottoirs neergezet worden. En dan de voetgangerstunnels die aangelegd gaan worden: die moeten ook ergens boven komen, en dat kan alleen maar op de trottoirs. Met een beetje handigheid lukt het de gemeentelijke ontwerpers ongetwijfeld de zaak zo te projecteren dat er geen voetganger meer langs kan - laat staan een kinderwagen. En mochten ze dan even van het trottoir afstappen, dan rijdt daar de tram - mooi geruisloos en heel snel. Nog zijn de perspectieven van het plan niet uitgeput: voor ons allemaal als belastingbetaler ontplooiën zich grote visioenen. Juist nu de stadsverwarming er in ligt en de trasporen weer helemaal in orde zijn gebracht moeten die trasporen weer opgebroken en naar de kant gebracht en bovendien verhangen worden. Dat gaat miljoenen kosten en dar mogen we allemaal aan meedoen. Vooral op de punten waar die trasporen van het midden naar buiten en van buiten weer naar het midden moeten gaat het heerlijk gecompliceerd worden. Trouwens fijn voor ambulances, verkeerspolitie en brandweeropruimingsdiensten: al die ongelukken die je krijgt als je tram en autoverkeer op deze manier door elkaar gaat vlechten! Je kunt de tram en bus waaraan je voorrang moet verlenen helemaal niet zien aankomen: is er fraaiier ontwerp denkbaar?

Tunnels

Tenslotte die voetgangerstunnels: we hebben allemaal gezien in de afgelopen maanden hoe dik de buizen van de stadsverwarming zijn en hoe diep die hier in de straat liggen. En er ligt nog veel meer: grote rioolbuizen die nog wel dieper zullen liggen, gas, water, telefoon, electriciteit en centrale antennesystemen. Daar zullen die tunnels allemaal onderdoor moeten, is dat niet een heerlijk idee waarbij ons belastingsbetalershart wijd open gaat? Hele diepe tunnels gaan dat worden, met lange roltrappen die enorm veel energie kosten en erg vaak stuk zullen zijn. En zoals al dit soort tunnels zal in de praktijk blijken dat niemand ze gebruiken wil en dat is wel het fijnste van alles, want dan kunnen we over een jaar of tien weer wat anders gaan bedenken.

Waarlijk: de traditie van de bouwers van het Prins Bernardviaduct wordt hier op grootse wijze voortgezet. Drie werf hulde.

Ir. H. Ens

BESTEMMINGSPLAN STATIONSWEG eo

Op 20 januari 1981 werd het ontwerp-bestemmingsplan Stationsweg e.o. ter visie gelegd. In vergelijking met andere plannen beslaat het een vrij klein gebied, inderdaad in hoofdzaak de Stationsweg (zonder Stationsplein of Hollands Spoor).

Door dit gebied lopen enkele belangrijke fietsverbindingen, iets wat de gemeente ook wel bekend zal zijn. De meest in het oog lopende, in vrijwel elke stad de belangrijkste, is de route naar een station vanuit belangrijke woonconcentraties. De Stationsweg dus. Het zou volkomen in de lijn der verwachtingen liggen dat er in het bestemmingsplan aan dit feit op zijn minst aandacht was besteed. Maar nee hoor, niet de genieën die dit plan hebben opgesteld. Het bijgeleverde profiel van de Stationsweg is een wonder van eenvoud: stoepen, rijbaan, parkeren. Verder niks geen frutsels. Dit is natuurlijk onaanvaardbaar. Langs de hele Stationsweg moeten fietspaden komen. Daar is vrijwel overal plaats voor, zodat er eigenlijk geen enkele reden is om dat niet te doen.

Met het Zieken (dat is die lange rechte straat langs de gracht) is iets vreemds aan de hand. Op de kaart is deze racebaan aangeduid als verblijfsstraat. Dit is ofwel een fout van de tekenkamer of men heeft bijzonder vreemde opvattingen over het begrip verblijfsstraat. Dit kan tussen twee haakjes ook wel afgeleid worden uit het Groenewegje, dat tot ontsluitingsweg wordt bestemd, terwijl juist hier een verblijfsstraat verwacht mag worden. Slordig. Als er al binnen één bestemmingsplan geen konsekvent verkeersbeleid gevoerd kan worden, wat mogen we dan verwachten van een hele gemeente? Een storende zaak is verder het opnemen van een parkeernorm van één parkeerplaats per woning in een gebied dat zo ongeveer vergeven is van openbaar vervoer. Als er ergens in Den Haag (en misschien wel in Nederland!) de parkeernorm omlaag kan, dat is het wel hier.

In schril contrast hiermee ontbreekt een stallingsnorm voor fietsen. De meeste huizen in dit gebied hebben geen enkele mogelijkheid om fietsen in de buurt te stallen (behoudens de paar blokken tegenover het station). Hoe nodig dit is moge blijken uit een schrijnend verhaal dat mij laatst ter ore kwam: een fietsend echtpaar (geen auto-bezitters), wonend in dergelijke omstandigheden, een bovenhuis, verloor in twee jaar 7 (zeven) fietsen! Te gek om los te lopen; wel parkeerkelders voorschrijven (peperduur) maar met geen woord reppen over het feit dat je niet eens je fiets kwijt kan. Hier is het "beleid" dus wel konsekvent: stelselmatig autogebruik en -bezit bevorderen en het fietsen verwaarlozen. Het wordt tijd dat de gemeenteraad duidelijke minimumeisen stelt waaraan bestemmingsplannen moeten voldoen, natuurlijk in samenhang met bevolkingsdichtheid, afstand tot voorzieningen e.d.. Het wordt zo langzamerhand vervelend bij elk bestemmingsplan hetzelfde verhaal te moeten afdraaien.

Martin van den Berg

AGENDA

kerngroep ENFB: 20.00 uur
8 april-Piet Heinstraat 104a

symposium demonstratie-fietsroutes, georganiseerd door ministerie van V en W en ANWB
8 april, 's-ochtends en 's-middags, Congresgebouw

inspraakavond verkeerscirculatieplan 1980: 20.00 uur
31 maart, Congresgebouw

ledenraad ENFB: 11 april

vergaderingen raadscommissie OVV (verkeerszaken):
woensdag 22 april, 6 mei, 20 mei
raadszaal Javastraat, 9 uur

raadscommissievergadering over het verkeerscirculatieplan,
16 juni

RIJSWIJKERS OPGELET

ENFB-AFDELING OPGERICHT IN RIJSWIJK

Op 16 februari 1981 heeft de werkgroep Rijswijk voor het eerst officieel vergaderd. De werkgroep zal zich dit seizoen gaan bezighouden met het onderzoeken van knelpuntsituaties van fietsers in Rijswijk. Naar aanleiding hiervan zullen er voorstellen gedaan worden aan het gemeentebestuur. Verder zal er op de volgende data: 16 maart, 13 april, 11 mei en 15 juni vanaf 20.00 uur een spreekuur gehouden worden. Iedereen die klachten heeft, ideeën, suggesties, of wil gaan meewerken, kan zich aanmelden bij ondergenoemde adressen. Het spreekuur zal worden gehouden in de Wereldwinkel Rijswijk, Schoolstraat 56, tel. 902508. In de Wereldwinkel zullen ook de

produkten van de ENFB, zoals stickers en ander aktiemateriaal, verkrijgbaar zijn. De werkgroep is ook van plan om in iedere wijk kontaktpersonen te zoeken die in zijn of haar wijk de verkeerssituatie bijhoudt en waar de mensen uit die wijk terecht kunnen. Aan het eind van het seizoen, waarschijnlijk op 20 juni, willen wij een ENFB-dag in Rijswijk houden. Iedereen die belangstelling heeft kan zich vervoegen bij de Wereldwinkel op de volgende dagen: 20.00 - 22.00 uur, maandag 20.00 - 22.00 uur, donderdag 14.00 - 16.00 uur, zaterdag 10.00 - 16.00 uur, of bij Wim Dammers, M. Campslaan 341, Rijswijk, tel. 933971.

ENFB-afdeling Rijswijk
p/a Schoolstraat 56

Chaos in raadskommissie

De vergaderingen van de gemeenteraadskommissie voor openbare werken, verkeer en vervoer (OVV) verlopen steeds chaotischer. Agenda's worden door tijdgebrek niet afgemaakt, onderwerpen worden door tijdsdruk niet goed behandeld, discussies zijn zeer verwarrend en de besluitvorming, zo die al plaatsvindt, is uiterst onduidelijk.

Voor de geïnteresseerden op de publieke tribune is dit alles uiterst irritant omdat er geen sprake is van een bevredigende discussie met heldere conclusies.

Nog erger is dat door deze chaos de functie van de raadskommissie OVV wordt uitgehold. Wat houdt deze functie in? Kort gezegd: het voorbereiden van besluiten van de gemeenteraad, het controleren van de wethouder OVV, het nemen van besluiten over de uitwerking en fasering van plannen, vooroverleg met de wethouder, adviesge-

ving aan het college en het controleren van de voortgang.

Door gebrek aan vergadertijd worden tal van zaken niet echt meer behandeld, zoals bestemmingsplannen en raadsadressen. Raadsadressen komen zelfs in het geheel niet meer in de commissie aan de orde. Van een zogenaamde schriftelijke afhandeling komt in de praktijk niets terecht, met als gevolg pseudo-besluitvorming over vele onderwerpen die de bevolking aandraagt. De chaotisch lopende discussies over voorstellen van de wethouder leiden ertoe dat geen of onduidelijke besluitvorming plaatsvindt. Het meest opvallend is nog de gelatenheid waarmee de raadskommissieleden zelf alles over zich heen laten komen. Controle op de voortgang in het uitbrengen en behandelen van voorstellen is er nauwelijks. Het niet halen van planningsschema's en het niet nakomen van gemaakte afspraken

worden zwijgend geaccepteerd. Aan dit alles is natuurlijk mede de overbelasting van raadsleden debet: men heeft de handen vol aan de voorbereiding van zaken die wel aan de orde komen.

Wethouder Nyqvist maakt ondertussen handig gebruik van deze situatie. Voorstellen die politiek moeilijk liggen loodst hij met groot gemak door de raadskommissie, daarbij handig inspelend op een informatieachterstand bij raadsleden en een niet-kompleet geheugen. Ook het argument van een hoge tijdsdruk wordt met vaardigheid te pas en te onpas geaccepteerd. Kortom, de raadskommissie OVV laat zich steeds meer inpakken, onder andere door zich te laten verleiden tot onduidelijke discussies zonder heldere resultaten.

De publieke tribune ziet verbijsterd toe.

Rob van Putten.

LEDENRAAD

Zaterdag 21 februari werd in Utrecht de tweemaandelijks ledenraad gehouden. Onze afdeling was maximaal (met 4) vertegenwoordigd. Ook deze keer stonden er op de agenda weinig spectaculaire zaken. Alvorens er in de verschillende werkgroepen gepraat werd over het Velo Citycongres, een afdrachtsvoorstel en plannen voor de ledenraadsvergaderingen zelf, had het bestuur de interessante mededeling dat de ENFB op 17 februari 1981 16700 leden telde en dat deze leden f 416.000 aan contributiegelden hadden betaald. Aangezien deze post voor het lopende jaar op f 450.000 is begroot, is het tekort niet zodanig dat er bezuinigd moet worden op dit moment. De eerder opgestelde bezuinigingsvoorstellen kwamen dan ook te vervallen.

Velo City-congres

Met de organisatie van een congres met als thema fiets-stad wil de ENFB meer aanzien op landelijk en internationaal nivo (en als gevolg daarvan ook plaatselijk). Met een geslaagd congres, zo

stelt de voorbereidingsgroep, zal de ENFB veel serieuzer worden genomen door het Rijk en instellingen en zal de ENFB gemakkelijker toegang krijgen tot allerlei personen in de verkeerswereld. Publiciteit is dus het doel. De ledenraad richtte de aandacht niet zozeer op het congres en het thema, als wel op de financiële kant van het congres. De ENFB zou immers een strop kunnen lijden bij eventuele tekorten. De ledenraad wenste dan ook pas in augustus definitief haar fiat te geven aan het doorgaan van het Velo Citycongres in 1982. Eerst moet er meer zekerheid bestaan over te verwachten subsidies en fondsdonaties en moet er meer zicht zijn op bezuinigingsmogelijkheden. De ledenraad gaf de voorbereidingsgroep het groene licht om verder te werken, maar de kosten mogen in dit stadium de f 4000 niet overschrijden.

Afdrachtvoorstel

Door de afdeling Venlo was een voorstel ingediend om een zodanige financiële afdracht te ontwerpen

dat de kleine afdelingen (tot zo'n 100 leden) meer geld ontvangen. Kleine afdelingen hebben, zo werd aangevoerd, per lid hogere lasten, en kunnen zich een groot aantal dingen niet permitteren (bijv. een afdelingsblad). Uiteindelijk besloot de vergadering om de afdrachtregeling ten gunste van de kleintjes te wijzigen. Hoe en met wat voor gevolgen voor de grote afdelingen, wordt nu door het bestuur uitgewerkt. Hierover wordt de volgende keer weer gepraat.

Ledenraad

Aan het slot van de vergadering werd besloten dat

- uit bezuinigingsoverwegingen de ledenraad in het vervolg slechts 5 maal per jaar vergadert,
- de plaats van vergaderen in het centrum van het land moet blijven,
- en met de samenstelling van de ledenraadsagenda en met de zaalopstelling geëxperimenteerd zal worden.

de ledenraadsafvaardiging

ENFB winkel

ENFB-T-shirts: uitverkoop!	f 7,50
in de maten 51-48-45-42-39	
ENFB-tas	f 5,00
Stickers:	
- ENFB	f 0,15
- Fijn dat ik fiets	f 0,30
- Parkeerproblemen ?	f 0,10
- Rechtsaf door rood	f 0,25
- Sta ons niet in de weg	f 0,25
(prijs per vier stuks)	
Affiches:	
- Blij dat ik rij	f 1,50
- Ruimtegebruik	f 3,00
- Fijn dat ik fiets	f 0,25
- Hoezo? Fijn dat ik fiets	f 0,25
- 50 is te veel	f 1,00
- Autorijden? Ga nou gauw	
fietsen!	f 0,50
- Meer ruimte voor.....	f 1,00
Buttons:	
- ENFB	f 0,75
- 50 is te veel	f 1,00
- Ik fiets, stil en schoon	f 1,00
- Niet blij in de rij? Fiets	
je vrij!	f 1,00
- "Vuist"	f 1,00
Brochures:	
- Fietsers uitgezonderd	f 2,50
- Boodschappen doen	f 2,50
Stempeltje vuistfiets	?
Terugtrappen	f 15,00
fietsleporello van Tom Eyzenbach	

Verkoopadressen:

Den Haag:	- Hertenrade 111	tel 664420
	- Beeklaan 456b	tel 450537
	- Soendastraat 27a	tel 653538
	- Wereldwinkel, Elandstraat 192	
	- PSP-pand, Geest 57	
	- C. van Zantenstraat 238	tel 684231
	(voor grote hoeveelheden)	
Rijswijk:	- Wereldwinkel, Schoolstraat 56	tel 902508

ADRESSEN

ENFB-AFDELING DEN HAAG
Postbus 11638, Den Haag
voorzitter: Rob van Putten
Iepalaan 98, tel 603365
secretaris: Rik Zakee
Laan van Meerdervoort 720
penningmeester: Wijnard Klaver
Hertzogstraat 184, tel 463790
redactie Fietsbel:
Postbus 11638, Den Haag
ledenraadsafvaardiging: p.a.
Wijnand Klaver sr, Steenvoor-
delaan 278, Rijswijk
tel 945951

ENFB-WERKGROEP VOORBURG
Prins Hendrikstraat 74,
Voorburg, tel 870886

ENFB-WERKGROEP RIJSWIJK
contactadressen: Wim Dammers,
M. Campsloaan 341, Rijswijk,
tel 933971; Wereldwinkel
Rijswijk, Schoolstraat 56,
tel 902508

ENFB-WERKGROEP WESTLAND
Amalia van Solmstraat 17,
Honselersdijk, tel 01740-
25437

ENFB-AFDELING ZOETERMEER
Postbus 271, Zoetermeer
te 079-210208

DRUKWERK

Port betaald
Port payé
's-Gravenhage

1981,
nummer 2

DE FIETSBEL
postbus 11638
2502 AP den haag

Adreswijzigingen, ook voor
ons afdelingsblad worden door
het afdelingssecretariaat niet
behandeld en kunnen uitsluitend
worden doorgegeven aan het
landelijk ENFB-buro, Postbus 2150,
Woerden.