

DE TRAPPER

32829



ACTIEBLAD AFD. DRECHTSTEDEN E.N.F.B.



De Trapper 2

Maart, 1981.

Afdelingsblad van de afdeling Drechtsteden van de Echte Nederlandse Fietzersbond (ENFB).

Correspondentieadres afdeling: F. Dierdorp,
P. Langendijkstraat 3, 3351 GP Papendrecht. Tel.: 078-152016.
Correspondentieadres ENFB:
Postbus 2150, 3440 DD Woerden. Tel.: 03480-16250.
Redactieadres: G. Bons, J.J.L. ten Katestraat 59,
3314 SN Dordrecht. Tel.: 078-143581.

De werkgroep van de afdeling bestaat uit:
Gerard Bons, J.J.L. ten Katestraat 59, 3314 SN Dordrecht,
078 143581. Floris Dierdorp, P. Langendijkstraat 3, 3351 GP
Papendrecht, 078-152016. Gert van Engelen, Koningin Wil-
helminastraat 9, 3311 LM Dordrecht, 078-132093.
Bas Veenenklaas, Noordendijk 223, 3311 RN, 078-130407
Eric Versluis, Gen. S;H; Spoorstraat 209 3313 AC Dordrecht,
078-165106. Wim van Wijk, Hoge Nieuwstraat 74,
3311 AK Dordrecht.

Losse nummers kan men krijgen op één van deze adressen
of door het overmaken van f. 1,30 op giro 2772814 t.n.v.
G. Bons, Dordrecht onder vermelding van "Trapper 2"

omslag: Eric Versluis

Tekeningen: Theun Okkerse van "Het Andere Kantoor".

Hier dan het tweede nummer van De (strijdlustige) Trap-
per. Een openingszin, die u in vele artikeltjes van dit
editie in verschillende varianten zult aantreffen. Hopelijk
bent u het met de redactie eens, dat dit nummer verder
voldoende afwisseling biedt.

De verschijning is wat verlaat; de redactieleden worden in
toenemende mate opgeslokt door hun dagelijkse beslommerin-
gen. Of er een derde nummer uitkomt is daarom onzeker.
Binnenkort wordt er een afdelingsvergadering uitgeschreven,
mede om uit te vissen of er leden zijn die de redactie
willen versterken. Laten we hopen dat die er zijn.

ENFB BESTOOKT GEMEENTE

WEER MET VOORSTELLEN

In het eerste nummer van De Trapper stond een beschouwend
verhaal over de verkeerssituatie in de binnenstad, onder de
titel: "Goedemiddag, zwakkere verkeersdeelnemer". Daarin
werd onder andere de onveiligheid voor fietsers rond de
Vriesebrug en op het Bagijnhof aan de kaak gesteld.

De afdeling Drechtsteden van de ENFB heeft het niet bij
beschouwingen gelaten, maar deze zaken bij de gemeente
aangekaart. Uiteraard vergezeld van voorstellen hoe het
beter zou kunnen. Die voorstellen houden dit in:

VRIESEBRUG: een reconstructie van het Vrieseplein, zodat
auto's niet meer tot vlak voor de brug kunnen worden ge-
parkeerd.

creëer een voorrangsroute Vrieseweg-Vriesebrug.
de voorrangsregeling zou aan de overzijde van
de brug omgekeerd moeten worden. Auto's, rijdend op de
Vest zouden dan voorrang moeten verlenen aan de fietsers
die van de brug af komen.

BAGIJNHOF: de aanleg van een rood gekleurde fietsstrook,
opdat auto's niet langer twee rijen dik naar het stoplicht
optrekken of tegen of op de stoeprand parkeren. Fietsers
worden op het Bagijnhof soms letterlijk van de weg afge-
drukt.

In dezelfde brief hebben we tevens het voorstel gelanceerd
om de oversteek Spuiboulevard - Cornelis de Wittstraat
(naar La Venezia dus) te verbeteren en herinnerd aan een
oud voorstel over fietspaden in de Dordtse Biesbosch, waar
zondagsrijders in toenemende mate de polderwegen onveilig
maken. Wij willen dat de Zwanenplaatweg tot fietspad wordt
bestempeld en doorgetrokken tot de Zuid-Buitenpolderse
kade (een oude wens uit het eveneens oude fietsenplan).

De gemeente heeft de ontvangst van onze voorstellen
inmiddels bevestigd.

FIETSPADEN IN ALBLASSERWAARD VERDWIJNEN

In de Trapper no. 1 werd er melding van gemaakt dat wij de situatie rond de provinciale weg Papendrecht-Noordeloos aanhangig hebben gemaakt bij de provincie Zuid-Holland. Omdat veel leden waarschijnlijk niet op de hoogte zijn van deze situatie, volgt hier nog enige informatie.

De ENFB ontdekte in '79 dat er onderhoudswerkzaamheden aan de gang waren langs de provinciale weg. Hierdoor was het fietspad aan weerskanten van de weg afgesloten. Aanvankelijk dachten wij dat deze maatregel van tijdelijke aard was. Later merkten wij echter dat het fietspad was opgebroken. Wij vreesden dat er geen sprake was van afsluiting, maar van opheffing en dat fietsers voortaan definitief gebruik moesten maken van de ruilverkavelingsweg.

Bezwaren tegen deze weg waren:

- fietsers moeten deze delen met het andere verkeer en
- de weg betekent een omweg. Bovendien was zij qua "aankleding" ongezeilig.

Wij schreven daarom de provincie in december '79 en vroegen om opheldering. Een antwoord bleef uit. In september '80, negen maanden later dus, trokken wij weer aan de bel. Op deze brief werd ook niet gereageerd. Een telefoontje bracht toen uitkomst. De kwestie zou in de commissie van advies en bijstand worden behandeld, op 7 december. Op 3 oktober ontvingen wij een brief waarin dit schriftelijk werd bevestigd. Later in die maand volgde er een nota.

Scheiding

De belangrijke punten daaruit geven wij hierna weer: in het kader van de ruilverkaveling "Alblasserwaard" zijn langs de weg Papendrecht-Meerkerk landbouwwegen-parallelwegen aangelegd om daardoor een scheiding tot stand te brengen tussen het snelverkeer en het langzame verkeer, inclusief het (brom)fietsverkeer.

Er wordt op gewezen dat de provinciale weg te smal is (circa 6,30 meter). Dat er 5500 motorvoertuigen per etmaal gebruik van maken, waaronder veel vrachtverkeer. Dat de berm te zacht is, waardoor gevaarlijke situaties ontstaan, met dodelijke afloop zelfs. Niet duidelijk is echter of er ook slachtoffers zijn gevallen onder de fietsers. Ter verhoging van de verkeersveiligheid is de provincie daarom voornemens de weg te verbreden tot 7,50 meter.

De verbreding maakt het uit oogpunt van verkeersveiligheid eveneens noodzakelijk dat het fietspad langs de secundaire weg zoveel mogelijk verdwijnt. In de nota wordt nog gesteld dat de fietspaden volgens vrij recente tellingen (zomer '77) spaarzaam bereden worden: per etmaal maximaal 55.

Slap

De betrokken fietspaden liggen(lagen) in een zeer slappe ondergrond, waardoor zij, ondanks het geringe gebruik dat er van wordt gemaakt, naar verhouding hoge onderhoudskosten verg(d)en. In verband hiermee en gelet op het weinige gebruik is het ook uit dien hoofde gewenst de fietspaden op te heffen.

Wat betreft de aankleding van de ruilverkavelingsweg (waarvan wij stelden dat die niet gezellig is), meldt de nota dat deze juist aantrekkelijk is, omdat de weggebruiker (fietsers) dan niet meer wordt geconfronteerd met stank en herrie van het autoverkeer op de secundaire weg. Daarbij komt dat de omgeving zeer aantrekkelijk is door de landschappelijke inrichting van de kavels tussen de hoofdrijbaan en de parallelweg. Fietsers maken trouwens nu al gebruik van de ruilverkavelingsweg, aldus de nota. (Dat is niet zo vreemd: dat moeten zij wel.)

Nadat wij van dit alles kennis hadden genomen, hebben wij de provincie geschreven voor een deel met de bovengenoemde argumentatie mee te kunnen gaan, met name waar het gaat om de veiligheid van en de overlast voor de fietser. Anderszijds blijven wij op het standpunt staan dat de ruilverkavelingsweg ongezeiliger is en bovendien een omweg betekent.

Bovendien moeten fietsers, komende van Papendrecht en gaande richting Noordeloos tweemaal de drukke ~~na~~ dus gevaarlijke weg oversteken. Daarom stelt de ENFB dit voor: voer de verbreding van de autoweg zó uit, dat er aan één kant van de weg nog ruimte voor een in twee richtingen te berijden fietspad overblijft.

En nu maar afwachten hoe dit alles afloopt.

Floris Dierop.

PAPENDRECHTSE KNELPUNTEN

In de vorige Trapper meldden wij dat de afdeling een nota had doen verschijnen over knelpunten voor fietsers in Papendrecht. Hoe de gemeente er op zou reageren, was toentertijd niet bekend. De nota was nog niet besproken. Dat is inmiddels gebeurd in de vergadering van de verkeerscommissie op 16 september. Op een aantal punten uit onze nota zijn de commissieleden toen ingegaan. Deze:

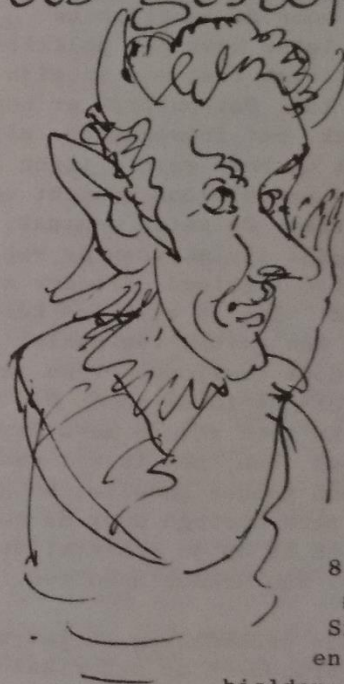
- Toegezegd werd de aanleg van een vrijliggend fietspad aan beide kanten van de Veerweg, ter hoogte van de Weteringsingel naar Westeind/Oude Veer. Dit pad is inmiddels aangelegd. Het is ons echter opgevallen dat er automobilisten zijn die daarop hun auto neerzetten. We hopen dat de politie daaraan spoedig een einde maakt.

Kruising Jan Steenweg-Burgemeester Keyzerweg. De commissie heeft B&W geadviseerd te komen tot een andere richting van dit kruispunt. Dit houdt voor fietsers een kortere weg in - van de Jan Steenleen naar de Vang. Voor fietsers op de Molenlaan is voorgesteld dit fietspad aan te laten sluiten op de Hoogendijk.

Ook werd het advies gegeven een fietspad aan te leggen van Stellingmolen naar Standermolen/Grondmolen. Hiermee wordt in feite de fietsverbinding voltooid naar Scholengemeenschap "De Lage Waard" in de Molenpolder.

Op andere punten zal de gemeente nog schriftelijk ingaan. We zullen die brief te zijner tijd bestuderen en er in dit blad op terug komen.

Fiets gestolen



Het moest er een keer van komen. Ik had al verschillende onderwerpen voor deze rubriek in gedachten. Leren fietsen: over hoe kinderen (en volwassenen) vroeger en nu leeren fietsen. "Het socialisme kan er alleen op de fiets komen", (José Antonio Viera-Gallo, geciteerd in een boekje van Ivan Illich over energieverbruik). Of een stukje over onderdelen van de fiets zoals de bel (waar Nabakov over geschreven heeft), de spatlap, de kettingkast en het spatscherm. Maar die stukjes bewaar ik allemaal want vannacht is mijn fiets gestolen. Vannacht, dat wil zeggen: tussen 8 en 12 uur. Om 8 uur zette ik mijn trouwe levensgenoot tegen de gevel van pand Singel 308 waar Atie Vermeulen en Mies Dicke hun Amice-avond

hielden; Om 12 uur daalden wij nog in hoger sferen de 3 trapjes van het woonhuis naar de straat af en stonden meteen voor de keiharde realiteit. Fiets weg, verdwenen, finito, foetsie, verschwunden. Had je hem op slot gezet? Ja zeker, ziehier het sleuteltje. Naar het station, om middernacht nog rijkelijk gegarneerd met tweewielers. Nee, geen Gazelle met hoog stuur en groen ENWB-vlaggetje.

De politie gebeld; die vertelt dat men aangifte kan doen. (Als het een verloren voorwerp betreft ligt het anders, daarvoor kan men alleen terecht van 11 tot 3 uur.)

De duivel bestaat

De volgende morgen zoek en vind ik mijn garantiebewijs en de aankooprekening. In 1976 kostte een Gazelle met terugtraprem en zonder versnelling f. 363,30. De verzekering was maar twee jaar geldig en dus in '78 vervallen. Trouwens, wat zou de verzekering er in na vier jaar nog voor teruggeven? f. 60,- misschien? Ik stop de papieren in mijn zak om ze voor de aangifte te kunnen gebruiken. Maar als ik later naar het politiebureau fiets en nog eens in die zak tast mis ik mijn papieren. Wel verdomme nog an toe. Dat ontbrak er nog maar aan. Mijn enige bewijsstuk, het framenummer, alles spoorloos. Op dat moment lijkt de hele wereld tegen je samen te spannen. Fiets gejat, vruchteloos gezocht en nu je enige spoor terug verdwenen. De satan bestaat, mompel ik tegen mijzelf, terwijl ik langzaam de weg terug fiets die ik vanmorgen heb afgelegd. Vroeger zei ik bij onverwacht geluk altijd: "Zie je wel? God bestaat echt wel." Maar nu beving mij een gevoel van paniek: de laatste druppel die de emmer doet overlopen. Vind ik in hemelsnaam maar een paar papiertjes in de goot. Die zijn natuurlijk al weer verwaaid! En toch met de moed der wanhoop langzaam terug fietsend. Nee, het is wel waar! Daar flonkert iets blauws!! Een gouden gazelle, hooggestrekt, springt in een blauw fond omringd door de gouden letters: garantiebewijs GAZELLE. En op de achterzijde het geruststellende ovale stempel van Gradus Scholten. Die verrukkelijke tekst:

Garantiebepalingen. Bij normale behandeling en gebruik wordt deze fiets één jaar gegarandeerd op materiaal- en constructiefouten overeenkomstig de bepalingen van het Centraal Bureau voor de Rijwielhandel. En even verder: tips voor goed onderhoud: wrijf de verchromde delen af en toe in met zuurvrije vasaline. Houd de banden goed op spanning, dat verlengt de levensduur. Een gouden randje om die tekst. Een fabrikant die de levensduur wil verlengen. Waar vind je die nog tegenwoordig? Nu nog het verzekeringsbewijs. Ik ben inmiddels afgestapt, zoals de nauwlettende lezer zal vermoeden en buk mij in de goot. Er staat een auto met plastic bloemboeketten geparkeerd. Ik laat mij op handen en knieën zakken. Er ligt een wit papiertje onder de auto. Ik strek mij lang-

uit, in volle lengte lig ik op straat, (in de goot zo-gezegd), grabbel naar het papier.

Fiets en Bromfietshandel GRADUS SCHOLTEN Official Dealer
Union
Gazelle
Mobylette.

staat er op en met vette letters: 30 jaar vakmanschap. Ongeëvenaarde service. Dan mijn naam en eronder geschreven: Gazelle Tour

Oop D12

zwart

Zw/volgnr.352.50

no GE 612611

Snelbinder 4.--

Sierrand 3.70

Spatlap 3.10

Datum 11-6-76. Totaal 363.30

Daaraan geniet het Rijwielcertificaat 1976 van Winterthur Verzekeringen. Helaas, ik had slechts voor twee jaar verzekerd en de tekst zegt onverbiddelijk "De verzekering gaat in op het moment van de aankoop van de fiets en eindigt op de 365ste dag daarna te 12.00 uur 's middags; tenzij de verzekering is gesloten voor twee jaar in welk geval de verzekering eindigt de 730ste dag na de datum van aankoop. Dit certificaat verliest in elk geval zijn geldigheid op 31 december 1978 te 12.00 uur 's middags. Winterthur Schadeverzekering Maatschappij." De achterzijde staat vol kleine lettertjes die ik u zal besparen. Toch geeft dat weerzien van die onnozele papiertjes mij moed alsof het manna in de woestijn betrof.

De volgende halte heet Politiebureau Nassauweg, een gebouw met een luifel voor hoogtevrezenden en een trap waar elke gehandicapte ú tegen zegt. Gelukkig staat Bulle Bas in de hal die gewichtigdoenerij wat te relativeren en is ook de dienstdoende agent van een ontnuchterende gewooneheid. Hij pakt een groen formulier, draait het in de schrijfmaschine met het routinegebaar van iemand die er al duizenden fietsen doorjoeg. Hij heeft nog tijd voor een praatje. Hij valt in voor een zieke collega. Vandaag is zijn kleinzoon jarig en zou hij een verlofdag hebben, maar ja.

Toeval dus dat ik deze verbalisant aantref.

Op het formulier staat angstaanjagend gedrukt: Heden werd door nagenoemd persoon aan het linksboven vermelde bureau aangifte gedaan van het nader omschreven misdrijf. En dan volgt de naam van de aangever, de eigenaar/benadeelde, de datum/dag en de plaats van het delikt. Die plaats komt er niet zo nauwkeurig op aan. "Voor pand aan de Singel" is genoeg. Ach, het is toch alleen voor de statistiek. Niemand vraagt zich af waar en wanneer er concentraties van diefstallen zijn. En of er iets aan te doen zou zijn. (Lokfietsen? Videocamera's op bedreigde punten? Fietsagenten?) Ze moeten de fiets van de hoofdcommissaris eerst maar eens stelen, denk ik wraakzuchtig. Maar och, die man rijdt waarschijnlijk blij auto.

Het groen formulier vervolgt, terwijl de agent ratelend letters wegspet, dat werd ontvreemd de afgesloten fiets, Dames, Gazelle, Tour Pop, met framenummer, plaatje leverancier, kleur frame, terugtraprem, ringslot, kettingkast zwart, jasbeschermer geen, bagagedrager zwart. Waarde f. 150,-- (alsof dat iets zegt over de echte waarde van mijn stalen ros, je vraagt een ridder toch ook niet wat zijn strijdros kost?)

Verdere bijzonderheden: bruine dubbele fietstassen. Grijze verfstreep over het frame. Groen fietsvlaggetje van de ENWB. En dan de curieuze tekst: "Aan niemand werd toestemming gegeven tot het plegen van het feit" en "Na voorlezing en volharding met mij, verbalisant, getekend." Vooral dat "voorlezing en volharding" doet bijna religieus aan. Hebben de nieuwe religieuze secten hun bijkantoren op het linksboven vermelde bureau? Nu ja, het is een duidelijke fase in het rouwproces om mijn fiets. Het heeft nog geen zin om te gaan kijken in de rijen wachtenden buiten: gevonden karretjes die als moedeloze prairiepaardjes tegen elkaar leunen, wachtend op hun lot in weer en wind. Toch opgelucht verlaat ik het bureau. Het recht staat aan mijn zijde.

Dwaaltocht op zoek naar mijn 612611

U moet vooral zelf goed rondkijken, had de vriendelijke agent op het hoofdbureau mij gezegd. En komt u zaterdag maar kijken naar de gevonden fietsen. Niet na twee weken de moed verliezen, soms komt een fiets na maanden boven water.

Rondkijken dus. Vreemd hoe een stad verandert als je er door fietst op zoek naar één object. Alsof je met een periscoop uitgerust bent. Je ziet alleen nog maar dingen onder de 1.50 m. Onderkanten van etalages en vensterbanken, geparkeerde auto's, kindervagens en fietsen, fietsen. Je draait je hoofd om naar elke fiets die zwart is: ho bijna tegen een auto opgeknald. Je ziet geen mens meer. Vrienden blijken verontwaardigd dat ze geen antwoord kregen op hun groet. Wacht, even terug, is hem dat? Nooit geweten dat er nog zo veel ouderwetse Gazelles in omloop zijn in Dordrecht. O, wat staan er een fietsen bij het Gemeenteziekenhuis of helemaal bij het DFC-terrein, honderden. Om hopeloos van te worden.

Dan maar terug, naar de plek van het misdrijf. Niet alleen de dader keert daar terug, ook het slachtoffer. Aan de overkant van Singel 308 ligt de Eben Haëzerhof. Je mag natuurlijk geen kwaad denken van de bewoners daar. Maar toch. Ik fiets heel langzaam de Hof binnen en wandel dan rond alsof ik op zoek ben naar een adres. Nergens mijn zwarte Gazelle te bekennen. In plaats daarvan een weldadige negerin die voorover leunt op een vensterbank. Ze toont me de glooiende heerlijkheden van haar warme lichaam. Tot zover heeft de Heer ons geholpen, betekent Eben Haëzer geloof ik. Een deur staat wijd open. In de ingang een bibberende, halfblinde man met een stok, tegen de achtergrond van een onvoorstelbare chaos.

"Kommie trug?" vraagt hij mij. Gezien de recente verschijning van de oogverblindende negerin antwoordde ik grif: "Jazeker."

"Haal voor mij even een ons leverworst, wil je?"

Voor ik besepte wat er gebeurde stond ik met een blinkende riksdaalder in mijn hand.

"Waar moet ik het dan halen?" stamelde ik nog verbouwereerd.

"Om de hoek," gebaarde de man.

Er zat niets anders op, ik begaf me naar de Spuiweg en trof er - zoals de man mij voorzegd had - een slager aan.

U kent de dialogen in dat stuk wel.

"Nee, die mevrouw was eerst."

"Eén ons leverworst graag."

"Gelardeerd met spek of zonder?" Dat was een strikvraag.

De oude man had mij daarover niet geïnstrueerd. Bliksemsnel dacht ik na. "Doe maar met." (Dan kan hij de stukjes spek er altijd nog uit peuteren als hij ze niet lust, dacht ik.)

"Mag het ietsje minder zijn?"

"Jawel hoor"

"Dat is dan één zevenentwintig."

"Dank u."

"Anders nog iets?"

"Nee dank u."

Met het wisselgeld in de ene en het vetvrije zakje in de andere hand, spoedde ik mij terug naar de Hof. De negerin was van de aardbodem verdwenen. De oude man, die naar mij later werd verteld in de wandeling "bezopen Jopie" heette, stond nog steeds lichtelijk spastisch in de deuropening. Het interieur van de woning was geheel beplakt met uitgeknipte foto's uit weekbladen en tijdschriften. De stoelen, tafels, potten, pannen stonden in schilderachtige wanorde op elkaar gestapeld. (Spoerrie zou hier watertanden); Hoe de man zich tussen de rotzooi bewoog bleef me een raadsel. "Bedankt Willem," sprak hij met omfloerste stem en gaf me een hand nadat ik hem leverworst en zilvergeld had overhandigd. De tranen rolden over zijn wangen van louter aandoening. "Graag gedaan," antwoordde ik en "Eet smakelijk." Ook mij schoten woorden tekort. Het leek mij weinig zinvol bij deze invalide naar mijn fiets te informeren.

Bezopen jopie, zo hoorde ik later, was niet zozeer invalide alswel alcoholgericht. Hij genoot een zekere faam in de Hof vanwege zijn hardnekkigheid toevallig openstaande deuren in te lopen en de aanwezigen dan te verzekeren dat hij daar persoonlijk woonde en of ze maar wilden opsodemieteren uit zijn rechtmatige woning. Het kostte dan erg veel overredingskracht om hem er van te overtuigen dat dit niet zijn huis was evenmin als dat hem aan zijn verstand was te brengen dat het aan hem en niet aan zijn huissleutel lag wanneer hij de verkeerde huisdeur wilde openen met zijn loper. De meeste Hofbewoners hebben zich dan ook maar een eigen slot aangeschaft. Maar goed dat gaat het kader van mijn fietsverhaal te buiten.

Ik keerde onverrichterzake terug. De heer had mij deze keer niet verder geholpen maar mij gebruikt om een oude zwerver aan zijn leverworst te helpen. (Ik hoorde later ook nog dat een te innige toenadering tot de negerin -een Surinaamse- niet van gevaar ontbloot was. Een blanke jongen die al te begerig rond haar had gezwermd moest zich urenlang in een kast verschuilen bij een bewoner van de

Hof waar hij vol angst was binnengerend, omdat een twintigtal Surinamers als een lijfgarde voor hun warmbloedige volksgenote aanstalten maakten voor een gemeen handgemeen.) Eben Haëzer - Wij zien elkaar weer.

Het rouwproces gaat door

Tegen ieder die je tegenkomt vertel je je verhaal. En ieder is meelevend, weet ook verhalen over gestolen fietsen. Heel Dordt is tenminste lx van zijn rijwiel beroofd. Veel hoop is er niet maar de gedeelde verontwaardiging doet goed. Nog geen week later wordt het slot van de fiets waar ik dan op rijd (geleend van mijn dochter) botweg vernield maar niet voldoende om open te springen. Misschien kwam ik net op tijd terug.

Ik moest - het achterwiel omhoog tillend - met de begage-drager in mijn hand de fiets naar huis zeulen.

Ik kwam geen agent tegen. Voorbijgangers keken en zagen niets. Hoe verleidelijk wordt het niet een fiets terug te stelen?

Nu heb ik een groot hangslot alsof ik een betonmolen moet verankeren. Ingewijden lachen en achten mij naief, te denken dat kettingen baat brengen. Het enige dat een fietsendief te verliezen heeft zijn die ketenen.

Zaterdag kijkdag op het politiebureau

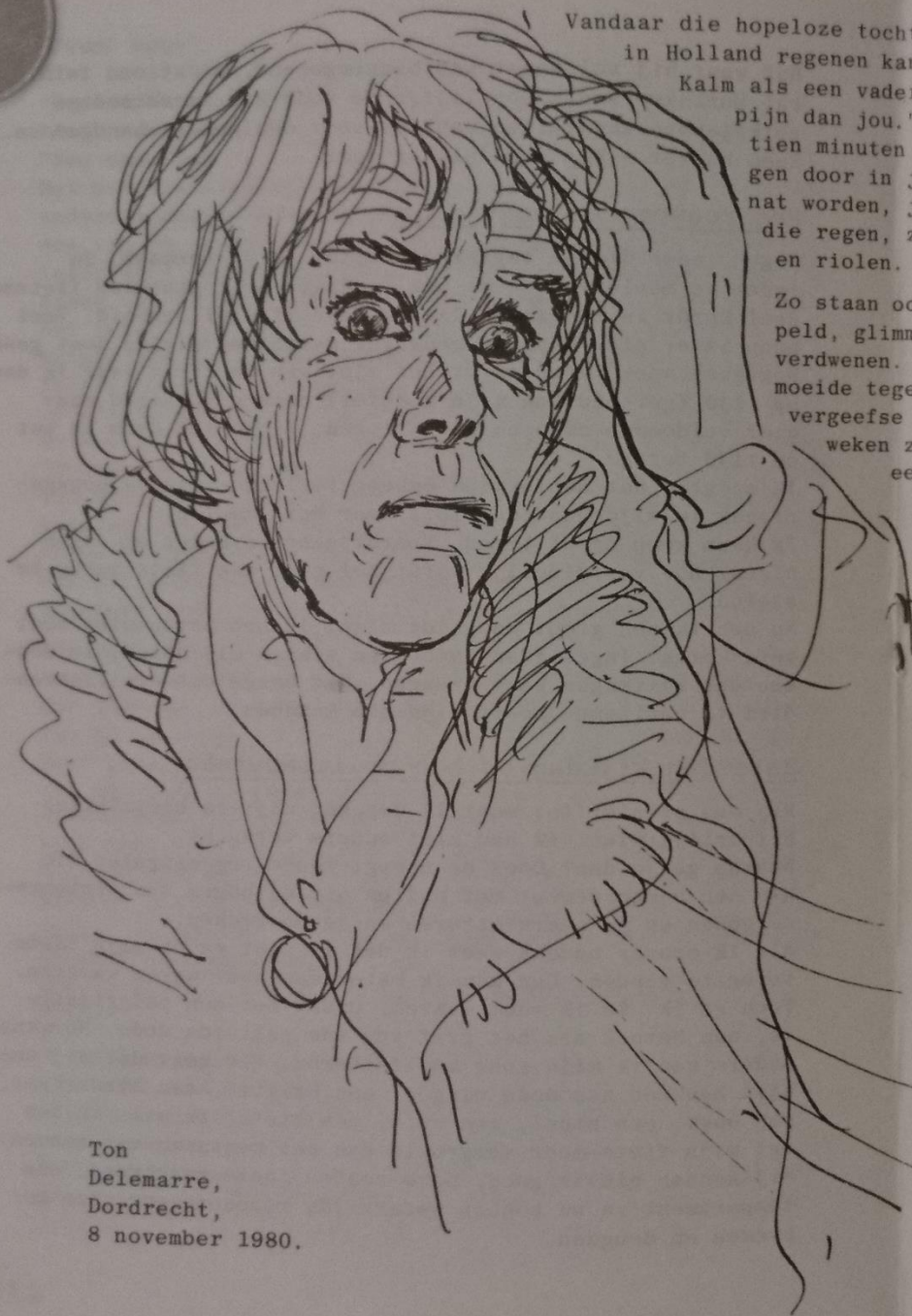
Hij was er niet (of moet ik zeggen: zij: la bicyclette).

Natuurlijk niet. Ik had niet anders verwacht.

Waarom ga je dan? Door de neergietende regenstralen die als een bombardement met pijlen uit de bogen van vertoornde goden op je neerkletteren en je doorweken.

Als ik erover nadenk weet ik dat ik niet ga om mijn fiets terug te vinden. Dan kan ik beter een paar weken wachten.

Toch ga ik. En ik weet waarom. Omdat het een pelgrimage is, een bezoek aan het graf van een geliefde dode. Nergens anders kan ik mijn rouw manifesteren. Wie zegt dat wij ons niet hechten aan dode dingen: een kristal, een kinderbeer, een boek, een stoel, een huis, een fiets? Ik wel, ik ben met mijn fiets meer vergroeid dan met menigten van mensen. Wij kennen elkaar goed, onze zonden, onze zwakheden, ons temperament en we hebben wederzijds respect voor onze gebreken en deugden.



Ton
Delemarre,
Dordrecht,
8 november 1980.

Vandaar die hopeloze tocht door de snijdende ijzige regen. Het regent zoals het alleen in Holland regenen kan: een gestadige, onverbiddelijke, onophoudelijke regenstroom. Kalm als een vader die zijn kind nu eenmaal tuchtigen moet. "Dat doet mij meer pijn dan jou." Alles wordt nat, niet meteen. Nee, geleidelijk aan, de eerste tien minuten gaan nog, je hoofd wordt nat, je haar. Maar dan dringt de regen door in je nek, op je schouders, in je schoenen en geleidelijk zal alles nat worden, je hemd, je huid, je lichaam. Totdat je uiteindelijk oplost in die regen, zelf regen wordt, wegsmelt, afvloeit, borrelend in straatkolken en riolen.

Zo staan ook de fietsen er bij achter het politiebureau, bedauwd, bedruppeld, glimmend van regen. Sommigen roesten. Van anderen zijn onderdelen verdwenen. Ze staan er als nutteloze oudgedienden in Bronbeek. Als vermoeide tegen elkaar leunende tinnen soldaten, die door hun veldheer op vergeefse slagvelden zijn achtergelaten. Als drenkelingen op een vlot, al weken zonder uitkomst dobberend op het eindeloze water. Elke rij is een week, zegt de brigadier en wijst op de rijen in slagorde

(maar wel een vermoeide, stuurloze slagorde als een terugtrekkend leger dat de Beresina al ver achter zich heeft en de gedunde gelederen nog nauwelijks vermag te sluiten). Alleen, na zes weken schuiven we de restanten bij elkaar.

Aan elke fiets hangt een label.
GR 4210, GR4211, enz. GR, wat zou dat betekenen? Gevonden Rijwiel?

Ik ga alle weken langs hoewel het onzin is, alleen in de laatste week kan mijn fiets staan. Maar ik ga ze allen af als een soort eerbetoon aan de gevallen kameraden zoals je op Margraten ook alle rijen oorlogsgraven langs gaat.

Hij (zij) is er niet bij. Er zijn enkele GAZELLES maar de mijne is er niet. Natuurlijk niet, dat wist je toch. Je verwachtte het toch ook niet? Maar waarom veeg je dan zo moeizaam de druppels van het zadel van de fiets die je van je dochter geleend hebt? En waarom rij je dan zo moeizaam weg alsof er een steen op je hart ligt? En waarom voel je je zo koud? Of is dat alleen maar vanwege die genadeloze, kille onverbiddelijke, teisterende Hollandse regen van eeuwigheid?

Dordtsche Fietsbosch

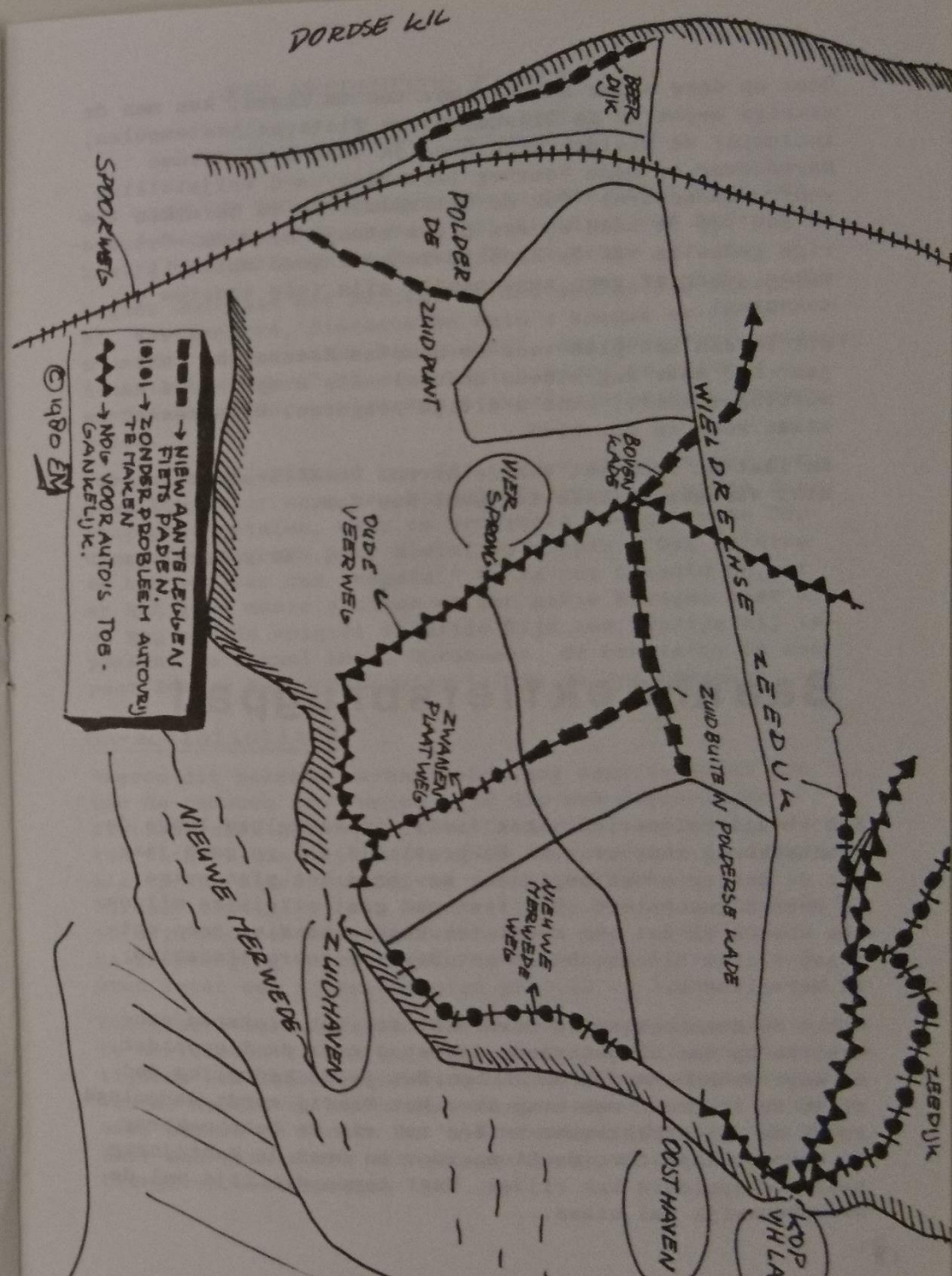
Vanaf "De Viersprong" tot aan de Kop van 't Land is het Eiland van Dordrecht nog altijd een echte polder, waar in de verschillende seizoenen veel wordt verbouwd en geoogst. De weilanden en akkers worden omzoomd door kleine, vaak geasfalteerde wegen en óver deze wegen gaan we het nu (weer) eens hebben.

Want het wordt nu eindelijk eens tijd om in deze polder een (gedeeltelijke) afsluiting voor gemotoriseerd vervoer te realiseren. Wanneer je immers (vooral op zondagen) 's middags in de polder gaat fietsen, word je voortdurend gehinderd door langsscheurende auto's met verveelde gezichten achter het glas. Vooral in onoverzichtelijke bochten is het dubbel uitkijken geblazen. Neem daar als fietser de bocht vooral niet te ruim.

Hoe dit probleem op te lossen is, is reeds zo'n acht jaar geleden door de ENFB aangegeven, maar de gemeente heeft op dit voorstel nauwelijks gereageerd. Vandaar dat ik het weer herhaal, want het wás en is toch wel een belangrijk en goed voorstel.

Kade

Ik citeer: "Wij stellen voor de Zwanenplaatweg door te trekken naar de Zuid-buitenpoldersekade en Wioldrechtse Zeedijk. Alleen voor fietsers wel te verstaan. Voorts: om de Zuid-Buitenpoldersekade te bestemmen tot fietspad, dit door te verbinden met de Oude Veerweg en de Elzelingenweg (zie kaartje). De oplossing voor de attractieve plaatsen in de polder is dan aldus: "De Viersprong en de Zuidhaven zijn beide te bereiken via de Oude Veerweg; voor de Zuidhaven moet men nog een gedeelte van de Nieuwe Merwedeweg afrijden. De Oosthaven is te bereiken via de Kop van 't Land, Zeedijk en ook weer een stukje Nieuwe Merwedeweg."



Door op deze wegen autoverkeer toe te staan, kan men de overige wegen in de Biesbosch tot fietspad bestempelen, inclusief de Wioldrechtse Zeedijk tussen de Nieuwe Merwedeweg en Oude Veerweg (met uiteraard vrijstelling voor aanwonenden). Ook de Ottersluis is te bereiken via de Kop van 't Land en een klein stukje Zeedijk. Het overige gedeelte van de Zeedijk is heel goed autovrij te maken, daar er geen aanwonenden zijn (zie wederom de tekening).

Dit is dan het plan voor de Dordtse Biesbosch; acht jaar oud maar nog steeds actueel. Als u op- en/of aanmerkingen heeft, kunt u altijd reageren. De adressen staan voor in dit blad.

En laat nu eens wat van je horen. De ENFB-ers zijn toch niet vastgeroest? Ze fietsen! Nou dan.

Eric Versluis.

Baanhoekfietsbrugpad

Een vreugdevol bericht: het fiets- en wandelpad langs de Baanhoekbrug komt er aan! De provincie zal volgend jaar met de aanleg ervan beginnen, na jaren het plan ertoe te hebben gekoesterd. Het fietspad gaat ettelijke miljoenen kosten en zal een rechtstreekse verbinding doen ontstaan tussen Sliedrecht en het Dordtse recreatiegebied De Merwelanden.

Nabij de Baanhoekweg in Dordrecht zal het fietspad aansluiten op het al bestaande fietspad naar de Sionpolder en naar de Hel- en Zuilespolder. Het is de bedoeling dat er in de toekomst een brug over het Wantij wordt aangelegd zodat de Sliedrechtenaar in één ruk via de Baanhoekbrug, de Crayesteinpolder, de Sionpolder en óver de Wantijbrug naar Stadspolders kan rijden. Waar tegen die tijd wel de nieuwbouwwijk zal staan....

EEN WELDENKEND FIETSER GAAT V OR NIEMAND OPZIJ

OOK ONDER DE TROUWE Trapperlezers (dit is al weer het tweede nummer) zijn er vast wel die zich nog herinneren hoe je vroeger naar de Hoekse Waard ging.

Ergens onderaan het Dordtse eiland meerde een veerpont af. Voetgangers, fietsers en auto's konden er op en over het water van de Dordtse Kil, dat door "waterstaats-technische werken" steeds woester begon te stromen, werd de hierdoor ook steeds riskanter oversteek ondernomen.

Jullie weten allemaal hoe dat verder ging. Er zou een brug komen, er kwam een tunnel. De regering wilde daarvoor niet betalen, maar de provincie, de gemeente Dordrecht en nog een paar kleintjes riepen: "Dan betalen we hem wel van ons zakgeld!" Nu is het zakgeld op, er kan geen mooie stuiver of een pakje kauwgum meer af, en nog steeds weigert vadertje Rijk een kwartje bij te passen. De tunnel heeft Dordrecht, de provincie en een paar Hoekse Waard-gemeenten lelijk de das omgedaan.

On-socialistisch

Waarom dit bekende verhaal hier nog eens verteld? Een van de redenen zou kunnen zijn dat ook behoorlijke fietsvoorzieningen misschien langer op zich zullen laten wachten dan wij van de ENFB aanvaardbaar vinden, als op van alles en nog wat straks beknibbeld moet worden. Terwijl we net een beetje op de goede weg leken te zijn met een ooit door de - toen nog - ENWB en de milieubeweging voorgestelde fietspadenplan, waar even later een fietspadenplan precies op leek.

Een andere aanleiding om aan die verdrietige geschiedenis te herinneren is het geluid, dat kort geleden uitgerekend tijdens een ledenvergadering van de plaatselijke Partij van de Arbeid te horen was. Iemand opperde daar om maar veel huizen te bouwen in 's-Gravendeel. Dordtenaren die daar dan gaan wonen brengen in elk geval de tunnelopbrengsten weer op peil....

Zo'n voorstel om woningzoekenden extra op kosten te jagen doet nogal on-socialistisch aan en past gelukkig ook absoluut niet in het beleid dat diezelfde PvdA voorstaat: wonen zo dicht mogelijk bij het werk en bij haltes van het openbaar vervoer, zodat men de fiets kan nemen en de auto laten staan.

Niettemin wil schrijver dezes nog eens herhalen wat hij als weldenkend fietser in de vorige Trapper opmerkte: je hoeft iemand het bezit van een auto niet te verwijten, als ie 'm maar niet misbruikt. Vele jaren heeft de overheid het misbruik in de hand gewerkt en zelfs verplicht door woningconcentraties toe te staan op plaatsen die met het openbaar vervoer, laat staan met de fiets, volslagen onbereikbaar zijn. In die gedachtengang paste een Kiltunnel uitstekend. Daarvan zit de overheid nu zelf met de gebakken peren, terwijl de bewoners in hun zonnige voor- en achtertuintjes zo langzamerhand de wrange vruchten kunnen gaan verbouwen.

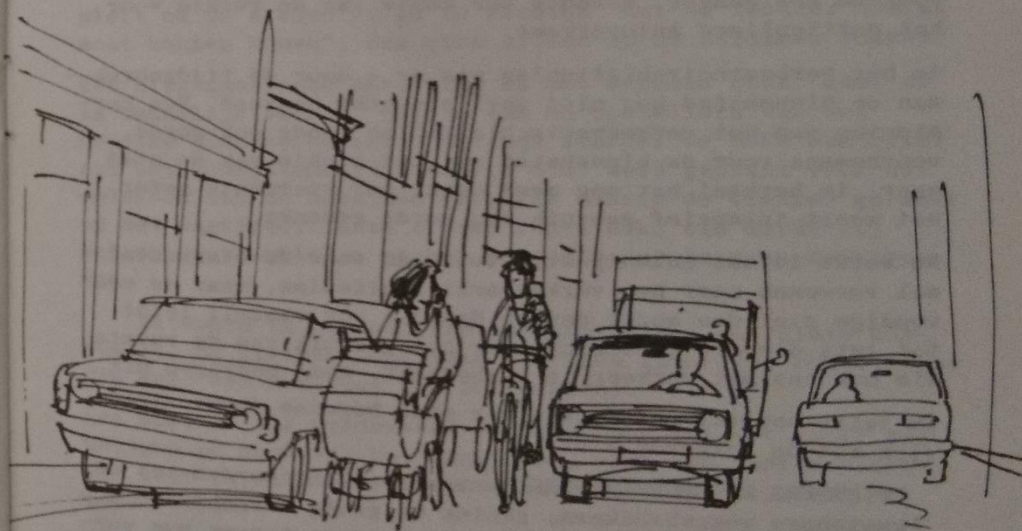
De ruimte verdelen

Hoe staat het intussen op het eiland zelf?

Er is enig nieuws te melden: er verscheen een ontwerp-structuurplan voor de binnenstad. Het is geen vrolijk nieuws. Dat binnenstadsplan houdt zich voornamelijk bezig met de verdeling van de ruimte in dat deel van de gemeente, waar meestentijds de mensen het dichtst op elkaar leven en werken, de binnenstad dus.

Allerlei problemen komen er aan de orde en vanzelfsprekend wordt de meeste aandacht besteed aan de vraag hoe de historische binnenstad weer een levendig centrum voor de hele streek kan worden. De conclusie luidt, dat dit op twee manieren kan worden bevorderd: door de "economie", de middenstand en andere soorten van nijverheid dus, een zetje te geven, en door de mogelijkheid om in de binnenstad het wonen te bevorderen. Ook de streekvoorzieningen moeten op peil worden gebracht: scholen, gezondheidszorg, sociale en culturele voorzieningen.

Het zal niemand verbazen dat "verkeer en vervoer" het tot een apart hoofdstuk in het ontwerp-structuurplan heeft gebracht, temeer omdat ook het verkeer (vooral het stilstaande!) een behoorlijke aanslag op de beschikbare ruimte doet. Wandelaars, fietsers en bromfietzers, auto's, allemaal moeten ze ruimte hebben, de auto's bovendien om stil te staan (dat heet: "parkeren").



Dat de auto de meeste rechten had gold jaren-van-welvaart lang als vanzelfsprekend: wie er nog geen had zou er wel een krijgen, en was het geen eis van simpele rechtvaardigheid om het voorrecht van de rijke, het autogebruik, ook in de binnenstad mogelijk te maken voor de gewone man, binnen wiens bereik dit voorrecht nu was gekomen?

Met dit motief zijn doorbraken in de steden gemaakt, plantsoentjes opgeruimd, trottoirs geminimaliseerd ten behoeve van parkeerkommen. Het kon niet op. Tot de ontdekking dat de opdringende auto ook een flink stuk leefruimte had opgeëist.

Plan maakt geen keus

De ontdekking dat je letterlijk niet meer "uit de voeten" kon in de binnenstad is in het Dordtse gemeentelijk beleid enigszins vertaald in een verkeerscirculatieplan, dat een keuze maakt vóór het openbaar vervoer, vóór de fietser en vóór de voetganger, zonodig ten koste van de ruimte voor het particuliere autoverkeer.

In het verkeerscirculatieplan was er - door de tijdgebrek - aan de binnenstad nog niet veel aandacht besteed. Een herziening van het verkeerscirculatieplan somde ook goede voornemens voor de binnenstad op, het stukje van de stad waar, ik herhaal het nog maar eens, per vierkante meter het meest intensief gebruik van wordt gemaakt.

Nu wordt in het ontwerp-structuurplan voor de binnenstad wel verwezen naar het verkeerscirculatieplan, maar de eenvoudige ziel die mocht denken dat dit ook vanzelf leidt tot iets diepere gedachten over het gebruik van de ruimte die ook aan het verkeer is toebedacht, komt bedrogen uit.

In feite beperkt het denken van onze Dordtse deskundigen zich tot de volgende zin:

"FIETSERS EN BROMFIETSERS kunnen gerekend worden tot de kwetsbare weggebruikers, gezien de grote verschillen die er in massa (omvang) en snelheid bestaan tussen hun voermiddel en auto's. De kans op ongevallen kan verminderd worden door o.m. de aanleg van vrijliggende fietspaden en fietsstroken, zij het dat de laatste minder veilig zijn. In de binnenstad ontbreekt veelal de ruimte voor aparte fietsstroken en vrijliggende fietspaden. De oplossingen zijn dan ook meer gezocht in het leiden van het fietsverkeer langs auto-luwe routes."

Dat was het dan. Het lijkt wel overgenomen uit een folder van Veilig Verkeer Nederland. "In de binnenstad ontbreekt veelal de ruimte...., enzovoorts." Ja, nogal wies, maar daar gaat het nu juist om. Een redelijke verdeling van die beschikbare ruimte vraagt nog wel wat meer argumenten vóór je een keuze kunt maken.

Het lijkt de samenstellers van het ontwerp-structuurplan geheel te ontgaan dat juist een keuze die tot enige "versmalling" (letterlijk of figuurlijk) voor de automobielle gebruiker leidt, het verblijfsklimaat - een term die door dezelfde beleidsmakers wordt gekoesterd - zeker zou kunnen bevorderen.

Fietser hoeft geen eindje om

In het "eindrapport verkeersleefbaarheid in steden en dorpen" (van het ministeries van Verkeer en waterstaat en Volkshuisvesting en ruimtelijke ordening) wordt ervoor gepleit om de steden zo in te richten "dat de fietser overal moet kunnen komen", dus niet alleen op de autoluwe routes.

Een uitzonderlijke opvatting is dat bepaald niet, maar ze is kennelijk voorbij gegaan aan de opstellers van het Dordtse binnenstadsplan. Onlangs schreef de ENFB een brief aan het gemeentebestuur waarin o.m. werd gepleit voor het oplossen van de hopeloze situatie waarin de fietser geraakt op het Bagijnhof: auto's twee rijen dik, een derde rij met de rechterwielen op het trottoir; er is geen doorkomen aan.

Antwoord in het ontwerp-structuurplan: de ruimte ontbreekt, de fietser moet maar naar een auto-luwe route (Waar dan wel? Wie het weet mag het zeggen).

Het moet me als weldenkend fietser toch van het hart: mij krijgen ze niet van het Bagijnhof, noch van andere plaatsen waar ik, als serieus te nemen weggebruiker, maar te moeten zijn.

Geen ruimte? Laat die auto's maar een beetje inschikken, plak een bon op die obstakels op fietsstroken en maak vervolgens als gemeente maar eens een ècht plan voor de verdeling van de ruimte voor het binnenstadsverkeer. Als ik een eindje om wil fietsen doe ik dat voor m'n eigen plezier, en niet voor dat van een ander.

Dát liever de lucht in!

De laatste dagen van mijn vakantie zou ik in Turijn doorbrengen. Maar nadat de treinkaartjes waren besteld, wist iedereen mij te vertellen wat een vuile fabrieksstad dat moet zijn. "Daar staan de Fiat-fabrieken," zei iemand, en toen sloeg de schrik mij om het hart.

Tot mijn grote opluchting bleek de stad niet zó vuil te zijn. Van de autofabrieken merk je in Turijn eigenlijk minder dan in Frankrijk's natuur. In de meest liefelijke dalen kun je daar autowrakken aantreffen. Die worden vanaf hoge bergweggetjes de helling afgeduwd; dat geeft zo'n "leuk" rommeldebom-effect.

Waarmee ik niet wil zeggen dat een automobiël in een natuurreservaat minder zou thuishoren dan op de Singel. Ook daar zou ik het liefst alleen autobussen, vracht- en bestelwagens zien rijden; en zelfs die met enige spijt.

Hebt u op de fiets wel eens een stadsbus gepasseerd, terwijl die juist begint op te trekken? Grote hete roetwolken komen er dan uit de uitlaat of het rooster links achter. (Praat me overigens niet van de auto's die ons passeren en hun uitlaat rechts achter hebben. Ik heb me laten vertellen dat dit volgens de wet verboden zou zijn.)

En dat maakt van Turijn in mijn herinnering zo'n schone stad: de uitlaat van de stadsbussen zit op het dak!

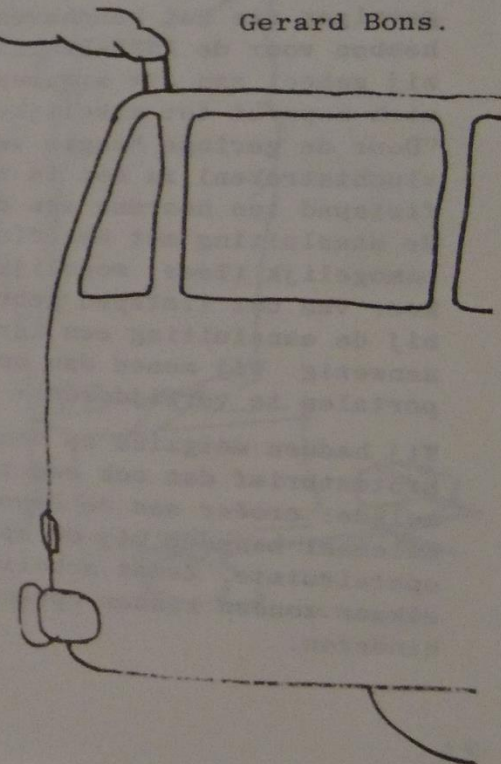
In de hoek links achter van de bus loopt van vloer tot dak een grijze p.v.c.-buis. daarbinnen staat ongetwijfeld een stalen pijp waardoor de uitlaatgassen boven de bus de lucht in worden

gespoten. Het p.v.c. voelt dan ook een beetje warmer aan dan de temperatuur in de bus (zo'n 35° C.).

De uitlaatgassen en roetwolken van de dieselmotoren blijven daardoor niet op neushoogte hangen. Ze komen vier à vijf meter boven het wegdek te terecht en wie het genot van zo'n bus niet gebruikt, wordt tenminste niet al te direct met de lasten opgescheept.

Zou dat in Nederland, te beginnen in Dordrecht, ook niet kunnen? Zeker bij nieuw aan te schaffen autobussen kan zo'n kleine ingreep niet duur zijn. In zoiets hoeven wij toch niet achter te lopen op Italië, dat door velen eigenlijk als een ontwikkelingsland wordt beschouwd.

Gerard Bons.



We blijven bukken

We hebben het hoofd in de schoot gelegd. En bij het afdalen van de Papendrechtse brug zullen we het nog iets dichtter tegen de romp moeten aandrukken. Want de provincie Zuid-Holland heeft afwijzend gereageerd op ons verzoek de zogenaamde portalen op de brug te verwijderen.

Nadat het langste lid van de ENFB-Drechtsteden, Floris (wie meent dat de titel hem ten onrechte werd verleend, moet uiterlijk binnen veertien dagen reageren), herhaalde malen gedreigd had de vergaderingen in Dordrecht niet langer te bezoeken, zag het toenmalige bestuur van de afdeling zich genoodzaakt deze zaak bij de wegbeheerder aan te kaarten. Een zaak die er kortweg op neer kwam dat Floris, maar hij niet alleen, telkenmale de schrik om het hart sloeg als hij de ijzeren balk boven het fietspad zag opdoemen.

De provinciale bestuurders werden gewezen op de mogelijke gevolgen die het handhaven van de portalen zou kunnen hebben voor de ENFB-Drechtsteden. Tot onze verbazing zijn zij geheel aan dit argument voorbij gegaan en hebben zij zich beperkt tot zakelijke afweging. Die luidt als volgt: "Door de geringe hoogte van de verkeersgeleiders (lees vluchtstroken) in het in twee richtingen te berijden fietspad ten noorden van de Merwedeburg ter hoogte van de aansluiting met het fietspad over de brug, is het niet onmogelijk (lees: mogelijk) dat ander dan (brom)fietsverkeer van het fietspad gebruik zou maken. Bovendien is nabij de aansluiting een inrit naar het terrein van het GEB aanwezig. Wij menen dan ook dat het onverantwoord is de portalen te verwijderen.

Wij hadden enigszins op deze afwijzing gerekend en in onze protestbrief dan ook een tweede voorstel gedaan. Dat behelsde: creëer aan de Papendrechtse zijde van de brug - helemaal beneden bij de splitsing van het fietspad - een opstelruimte. Zodat scholieren die naar Dordrecht gaan elkaar zouden kunnen opwachten zónder andere fietsers te hinderen.

Ook hierop reageerde de provincie afwijzend. Haar reactie komt neer op: "Ga maar in het gras staan." Dat zullen we doen, zeker vóórdat we in het provinciehuis protest gaan aantekenen tegen deze beslissing. Kunnen we lekker met onze modderschoenen de provinciale vloeren bevuilen.



Ruime keuze uit verschillende merken !

FORD:

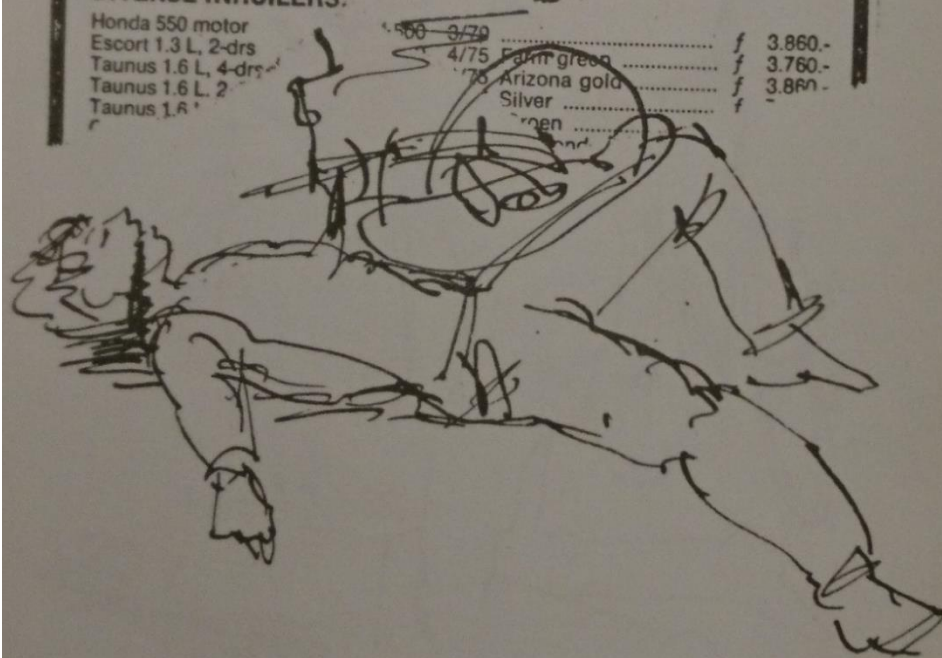
Fiesta 1.1 L, hoofdst.	33.200	5/77	Arizona gold	f 8.950.-
Fiesta 1.1 S, wiswas	26.600	10/78	Strato silver	f 11.780.-
Escort 1.3 L, getect.	5.800	4/79	Cordoba beige	f 12.860.-
Escort 1.3 Kombi	74.060	3/77	Ven. red	f 6.890.-
Taunus 1.6 L, radio	62.825	7/77	Arizona gold	f 9.560.-
Taunus 1.6 Comfort	7.000	10/79	Cosmos blue	f 14.280.-
Taunus 1.6 L, 4-drs	53.100	6/77	Jup. red	f 9.860.-
Taunus 2.3 Ghia, 4-drs	46.800	5/77	Miami blue	f 12.980.-
Taunus 1.6 L Kombi	46.000	4/78	Signal orange	f 13.360.-
Granada 2.3 L, 4-drs	96.426	8/77	Nept. blue	f 9.680.-
Capri II 1.6 L, getect./V.top	60.100	3/75	Ven. red	f 7.880.-

DIVERSE MERKEN:

Opel Kadett Spec. 1200	43.790	6/76	Beige	f 7.980.-
Opel Rekord 1900 N, 2-drs	54.300	9/79	Geel	f 7.950.-
Audi 100 L, 4-drs	56.800	11/77	Beige	f 13.880.-
Alfasud 1.3, 4-drs	28.300	4/78	zwart	f 8.760.-
Toyota Carina 1600, 4-drs	38.950	10/77	blauw	f 7.460.-
Mercedes 220D, gereviseerd	143.000	4/78	blauw	f 8.860.-

DIVERSE INRUILERS:

Honda 550 motor	4.500	3/79		f 3.860.-
Escort 1.3 L, 2-drs		4/75	Palm green	f 3.760.-
Taunus 1.6 L, 4-drs			Arizona gold	f 3.860.-
Taunus 1.6 L, 2			Silver	f -
Taunus 1.6			roen	



Uitnodiging voor jaarvergadering

Zoals op pagina 2 van het hierbij gaande nummer van de Trapper staat aangegeven, zal er binnenkort een vergadering gehouden worden, waarop liefhebbers zich kunnen melden om de redactie te versterken, respectievelijk over te nemen.

Inmiddels hebben we een datum voor deze vergadering geprikt, namelijk 15 april. Hij zal evenals vorig jaar gehouden worden bij Gert van Engelen thuis, Koningin Wilhelminastraat 9, nabij het postkantoor, op 5 minuten lopen van het station.

Als de afdeling U lief is, kom dan, want echt: dit wordt de laatste keer. Mochten sommigen onder ons vorig jaar nog overgehaald zijn mee te blijven doen, omdat een afdelingsblad wel voor een stroom van actieve leden zou zorgen; dit keer stappen we echt op, omdat we er genoeg van hebben de schijn op te houden, als zou de ENFB, afd. Drechtsteden met zo'n 170 leden een actieve club zijn. Doordat er zelden of nooit respons komt (op onze noodkreet van vorig jaar verschenen 5 mensen) hebben we 't idee gekregen, dat we voor onszelf bezig zijn in plaats van als actiegroep. Op 15 april wordt de afdeling dus opgeheven, tenzij mensen zich geroepen voelen de zaak over te nemen.