

DE TRAPPER



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

"De Trapper" is het afdelingsblad van de Afdeling Drechtsteden van de Echte Nederlandse Fietzersbond (ENFB).

Correspondentieadres:

F. Dierop, P. Langendijkstraat 3, 3351 GP, Papendrecht.
Telefoon: 078 - 152016.

Correspondentieadres ENFB:

Postbus 2150, 3440 DD Woerden. Telefoon: 03480 - 16250.

Redactieadres:

G. Bons, J.J.L. ten Katestraat 53, 3314 SN Dordrecht.
Telefoon: 078 - 143581.

De werkgroep van de afdeling bestaat uit:

Gerard Bons, zie redactieadres; Floris Dierop, zie correspondentieadres; Gert van Engelen, Koningin Wilhelminastraat 9, 3311 LM Dordrecht, telefoon: 078 - 132093; Bas Veenenklaas, Noordendijk 223, 3311 AC Dordrecht, telefoon: 078 - 130407; Eric Versluis, Generaal S.H. Spoorstraat 209, 3313 LM Dordrecht, telefoon 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. 1,25 op gironummer 2772814 t.n.v. G. Bons te Dordrecht en met vermelding van: Trapper 1.

Omslag: Eric Versluis

Tekeningen: Theun Okkerse van "Het Andere Kantoor"

-
- 3. Redactioneel.
 - 5. Wie is wie?
 - 6. Algemene Ledenvergadering.
 - 8. Leden-enquête.
 - 9. Goede middag, zwakkere verkeersdeelnemer.
 - 17. Jaarverslag.
 - 19. Verkeersnota, Papendrecht.
 - 22. NS-enquête.
 - 23. Rijden door Rood.
 - 26. Willem de Zwijger spreekt.

Redactioneel

Soms heb ik de neiging om de prullebak onder mijn brievenbus te zetten. Het geeft uiteindelijk de minste verplichtingen voor al die reclamefolders en gratis advertentiebladen, die ongevraagd door de brievenbus worden gepropt; en ook volkomen ongewenst zijn. En geloof maar niet dat zo'n sticker wat helpt.

Daarom kun je je best afvragen of het verantwoord is om nog een afdelingsblad te maken. We hebben toch al "De Vogelvrije Fietser"?

Maar clubs, bedrijven en andere soorten organisaties kunnen zich steeds moeilijker handhaven zonder publiciteit en informatieverspreiding. Nog even, en zelfs het theekransje van de buurvrouw geeft zijn eigen "contactorgaan" uit. En waarom ook niet?

Dergelijke clubbladen hoef je beslist niet op één lijn te stellen met die walgelijke huis-aan-huis-folders. Omdat auto's en kernreactors gevaarlijk zijn, hoef je niet elk product van menselijke vindingrijkheid en creativiteit af te wijzen. Dan zou je niet eens mogen fietsen.

Overigens hoef je een overdaad aan uitgaven van dit blad nauwelijks te vrezen. Daarvoor zijn de financiële mogelijkheden te klein. Het streven is: twee à drie keer per jaar een blad van hooguit twintig gram (waarschijnlijk twaalf bladzijden!) wegens de druk- en portiekosten. Dit eerste blad is uiteraard wat luxueuzer uitgevoerd, maar een volgende keer zit alles beslist meer "op elkaar gepropt" en zo nodig zullen we met verkleiningen gaan werken.

Een verder uitwijden over het doel van dit blad is niet nodig. Dat wordt op de volgende bladzijden (ALV) ook al gedaan.

Hier en daar werd gevraagd, of we niet moesten zoeken naar "correspondenten" buiten Dordrecht en Papendrecht, waar de werkgroepleden wonen. Wel: zoeken zullen wij niet, maar kopij uit Zwijndrecht, Bleskensgraaf of Gorinchem is van harte welkom. Ook dat ene lid in Numansdorp dat zich mogelijk ergert aan het verkeersbeleid in zijn gemeente, moet dit kunnen luchten in de kolommen van "De Trapper". In principe worden de bladen ook gestuurd naar bibliotheken (kijk eens of het er ligt) en gemeentehuizen.

Vanwaar die naam?

"De Fietsbel" ('t zou vast het zesde afdelingsblad met die naam zijn!) en "Fietswieldrecht" ('k wordt nog es drecht-ziek) veroorzaakten geen enthousiasme tijdens de oprichtingsvergadering van ons afdelingsblad. "De (fiets) Klem" vond iets meer instemming; de afdeling zat tenslotte een beetje klem. Maar iedereen kon instemmen met het lumineuze idee van Floris, "De Doortrapper". Geheel passend bij een afdeling, die ondanks een impasse doorgaat.

Helaas, de afdeling Utrecht heeft allang een "Doortrapper", zodat we uitkwamen op het minder melodramatische "Trapper". Erik maakte een omslag, die duidelijk aangeeft dat het niet om een tegen-alles-aan-trapper moet gaan.

Toen zo ongeveer alles was uitgetypt, kregen we de tekeningen van Theun Okkerse (geen lid; laten we hem maar "lid van verdienste" maken). Voor ongeveer vier bladzijden, terwijl er anderhalf was gereserveerd. Maar te leuk om het allemaal tot reservekopij te degraderen. Dus, werd het een en ander weer wat ruimer opgezet, zoals dit "redactioneel" van

Gerard Bons.

**rij Vogel
Vrij**

Wie is wie

in de werkgroep en de redactie?

Gerard Bons heeft nooit een vak geleerd en daarom kun je hem het beste een "scharrelaar" noemen. Momenteel werkt hij vijf uur per dag in kassen - als bloemsnijder. Hij is actief in een buurtcomité en zijn belangrijkste hobby is schaken. Bij "Schaakclub Groothoofd" is hij redacteur van het clubblad "Groothoofdstuk". De ervaring, die hij daarmee heeft opgedaan, hoopt hij nu als medewerker van "De Trapper" te kunnen gebruiken.

Floris Dierop: zijn vader gebruikte de fiets, totdat hij het zich financieel kon veroorloven om in een auto te gaan rijden. Door het gebrek aan beweging, dat hier mede het gevolg van was, kreeg hij een hartinfarct. Floris ging beseffen hoe ongezond hij zelf bezig was. Toen hij nog op de meao in Dordrecht zat, gebruikte hij immers de bus, de auto of de bromfiets. Zijn conditie was dus niet geweldig en hij besloot te gaan fietsen. En hij ging er stug mee door, omdat fietsen eigenlijk best leuk was. Er volgden fietsvakanties, waaronder een tocht dwars door de VS, en hij ging het belang van de fiets voor zowel de mensen zelf als voor de omgeving (natuur) ontdekken. De voordelen zijn zo groot, dat meerdere mensen eigenlijk de fiets zouden moeten gebruiken. Maar Floris ziet dat de fietser soms buiten zijn schuld in de knel komt en daarom is hij actief in de ENFB.

Gert van Engelen is redacteur van "Het Vrije Volk". Is principieel fietser, heeft ook geen rijbewijs. Is voortdurend ziedend op automobilisten, die hem onnodig dwars zitten en gebruikt die verbolgenheid als onuitputtelijke inspiratiebron voor artikelen in het landelijk ENFB-blad "De Vogelvrije Fietser" en (nu dan) in "De Trapper".

Bas Veenenklaas woont sinds september '79 in Dordrecht en werkt in het gemeente-ziekenhuis. Woonde voordien in Amersfoort, toendertijd de zetel van de ENFB. Werd er lid van, omdat hij regelmatig aanliep (of fietste) tegen problemen en het niet kon verkroppen dat de auto voorrang

krijgt boven de fiets. De binnenstad van Amersfoort werd er onleefbaar door. Ook in Dordrecht valt er nog veel te doen. Om te voorkomen dat de ENFB in Dordrecht zou verdwijnen, stapte hij in de werkgroep.

Eric Versluis is vierde-jaars student op de Rotterdamse Academie van Beeldende Kunsten, alwaar hij fotografie en audio-visuele technieken studeert. Is al enkele jaren lid van de ENFB. Besloot om actief lid te worden van de afdeling Drechtsteden, omdat hij vindt dat er een actieve afdeling moet zijn, die leden wakker schudt en oproept tot acties. Zijn credo: een fietser verplaatst zich actief en moet ook actief blijven als bijvoorbeeld de gemeente verkeersbesluiten neemt, die niet te accepteren zijn.

Wim van Wijk: begint op zijn 26e jaar al aardig wat van zijn wilde haren te verliezen. Stond dan ook op het punt om het actievoeren op te geven ("waarvoor of voor wie doe ik 't allemaal?"). Heeft zich echter toch weer door het enthousiasme van de nieuwkomers laten meeslepen. Want uiteindelijk ging het hem aan het hart dat de club, die hij mede heeft opgericht, ter ziele dreigde te gaan. En dus blijft hij ook dit jaar de gemeentelijke plannen toetsen aan zijn eigen fietsplan, dat alweer uit 1974 stamt.

Algemene Leden Vergadering

Gezien de dreigende taal van de uitnodiging voor die wellicht laatste jaarvergadering, en overwegende het warme hart, dat de 150 leden hun afdeling toedragen, meenden wij er verstandig aan te doen om de bijeenkomst in het grootste huis te houden. Dus viel de keus op het royale pand aan de Koningin Wilhelminastraat van ons meest gefortuneerde lid Gert, die groothartig zijn woning ter beschikking stelde.

Achteraf hadden we kunnen volstaan met het zolderkamertje waarop ons jongste kaderlid, Peter, zijn huiswerk maakt. Zes leden bezochten de vergadering, die door sommigen al tot condoleantie-avond was bestempeld.

Nadat het jaar- en financieel verslag waren voorgelezen, gingen we ons bezinnen op de toekomst. Steeds meer kon je opmerkingen horen over opheffen en "er mee stoppen".

Maar zie, jullie lezen op het ogenblik toch een teken van leven van de afdeling. En dat is dan een gevolg van de inbreng van de zes nieuwe gezichten. Zij stelden namelijk, dat de geringe belangstelling wel eens het gevolg kan zijn van te weinig bekendheid met wat de afdeling gedaan heeft en nog doet.

"Kom nou!" verweerden de bestuursleden zich. "Elke scheet die wij laten, proberen wij in de krant te krijgen; en meestal lukt dat nog ook." "Dat moet je maar net lezen, zo je al op een Dordtse krant bent geabonneerd," repliecerden de nieuwelingen.

Daarom besloten we een afdelingsblad te starten. Ondanks het gesputter van een enkeling: "Nog meer troep in de brievenbus."

Weest wat dat betreft gerust. Hoogstens drie keer per jaar glijdt het in je bus, onder andere omdat de verzending nogal wat kost.

De bedoeling van het blad is dus, om de "contacten tussen het afdelingsbestuur en de achterban te verstevigen" in de hoop iedereen wat meer bekend te maken "waar de afdeling zich mee bezig houdt" en "op die manier respons van buiten de actieve groep te krijgen."

Een jaar (of zo) willen we deze fraaie volzinnen de kans geven zich waar te maken. Mocht echter blijken, dat ook het afdelingsblad geen reacties oplevert, dan kappen we er alsnog mee.

Om de indruk te vermijden dat alles een storm in een glas water is geweest en om te voorkomen dat iedereen zou zeggen: "zie je wel, 't loopt zo'n vaart niet; ze ze heffen de afdeling toch niet op!" is het bestuur toch afgetreden. Aangezien geen der aanwezigen er voor voelde om één van de achtenswaardige, status verhogende en aanzien verwervende functies over te nemen zitten we nu zonder.

Tot nu toe blijkt dat uitstekend te gaan (en hopelijk komen de statuten voorlopig niet boven water).

Wim van Wijk.

Leden-enquête

In de aankondiging ván en òp de laatste jaarvergadering (maart 1980) zelf is duidelijk naar voren gekomen dat de actieve leden van de ENFB - afdeling Drechtsteden (die nu de werkgroep vormen) meer de steun van de achterban wensen. Op de eerste plaats willen zij graag weten in hoeverre hun plaatselijke activiteiten, die tot nu toe via de plaatselijke dagbladen in de publiciteit werden gebracht, bij de leden van de afdeling aanslaan. Op de tweede plaats verlangen zij van de achterban een inbreng van ideeën voor en daadwerkelijke steun bij plaatselijke activiteiten.

Deze daadwerkelijke hulp aan de werkgroep zou kunnen bestaan uit het helpen organiseren van plaatselijke manifestaties, fietstochten, e.d. Kortom: de werkgroep wil dat het plaatselijke werk door een grotere groep ENFB-leden gedragen wordt.

Om de communicatie tussen de werkgroep en de overige leden te bevorderen is op de jaarvergadering besloten om:

- regelmatig (twee à drie keer per jaar) middels een afdelingsblad de leden te informeren over het wel en wee van de afdeling. (Dit naast de berichten in de plaatselijke dagbladen.)

- een enquête te houden om te onderzoeken of naast de bestaande ideeën er bij de huidige leden van de afdeling nog andere gedachten zijn over het gebeuren in en rond de afdeling. Daarbij onderzoeken we dan ook in hoeverre er mogelijkheden (leden die iets willen doen) zijn om meer activiteiten binnen de afdeling te organiseren.

Voor de werkgroep kan de uitslag van de enquête een steun zijn bij het afstemmen van het beleid op de wensen en ideeën van de leden. Het is de bedoeling om de vragenlijst van de enquête in het tweede nummer van "De Trapper" op te nemen. Het onderzoek zal niet meer zijn dan een peiling; definitieve besluiten zullen uiteraard alleen op, vooraf bekend gemaakte, ledenvergaderingen plaats vinden.

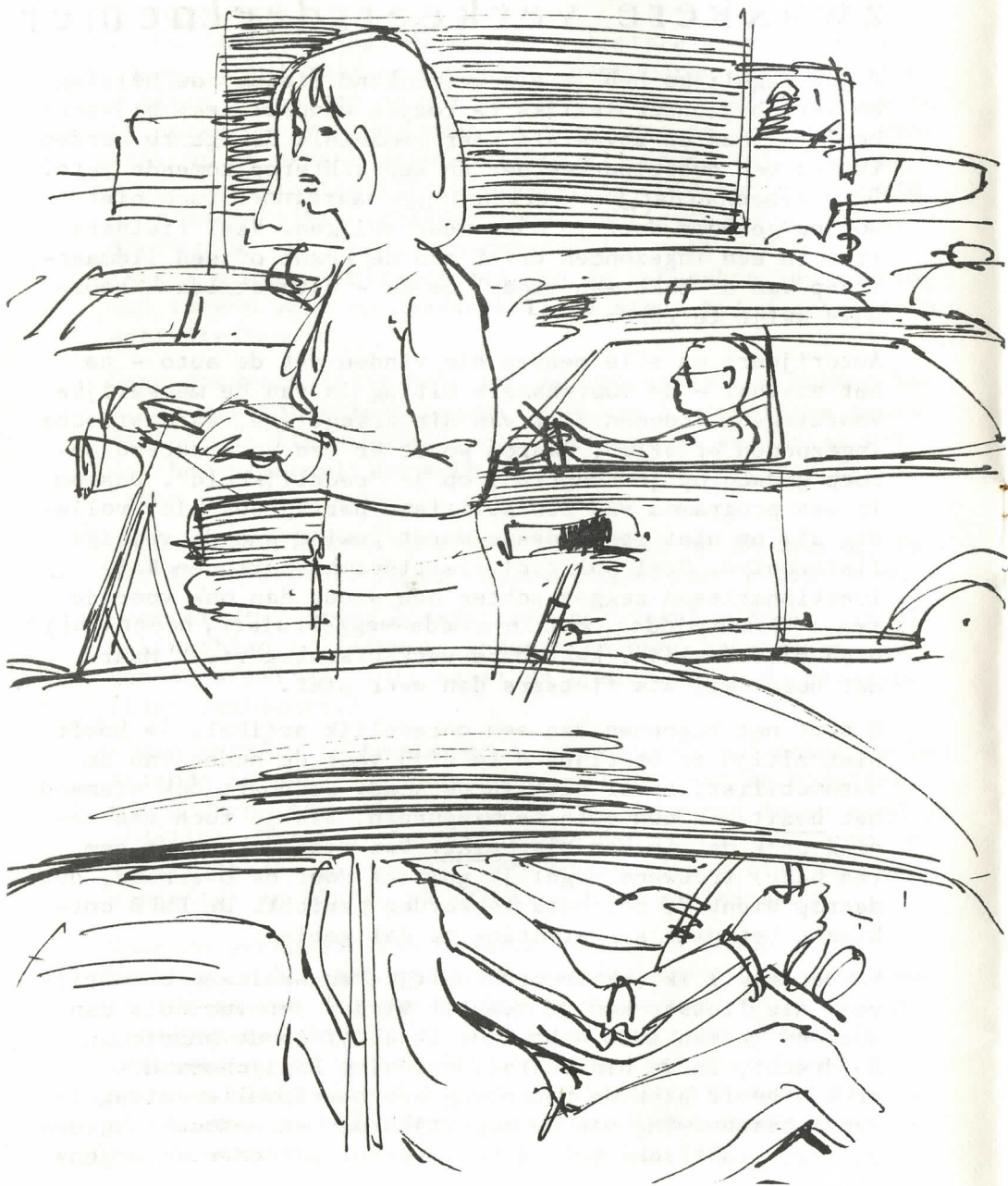
Goede middag, zwakkere verkeersdeelnemer

Bijna dagelijks heb je als weldenkend fietser de neiging om iets bijzonder lelijks te roepen wanneer je - bijvoorbeeld - voor de zoveelste keer gemangeld dreigt te worden tussen een dubbelparkeerder en een achterop komende auto. De wetenschap dat jouw verwensingen daarbinnen toch niet worden gehoord doet je maar weer zwijgen. Veel fietsers zien in een ingezonden brief aan de krant of een lidmaatschap van de ENFB een middel om de - uitgestelde - boosheid kwijt te raken.

Autorijders en alle mensen die vinden dat de auto - na het voetbal - de voornaamste uiting is van de menselijke vooruitgang, houden niet van die kriegelige, sarcastische ingezonden briefjes. Daarom wordt er een voortdurend beroep gedaan op je "begrip", op je "redelijkheid". Daarom is een programma van een politieke partij ook niet volledig als er niet een passage wordt gewijd aan de veilige fietsroutes. Veel politici, beleidsambtenaren en RAI-functionarissen zeggen achter hun stuur dan ook voortdurend: "Goede middag, zwakkere mede-weggebruiker, neemt u mij even niet kwalijk, kwetsbare verkeerscategorie." Maar dat horen wij als fietsers dan weer niet.

U bent net begonnen aan een onredelijk artikel. Je hoeft niet altijd zo begrijpend te zijn voor de noden van de automobilist, zeker niet in de stad. Je hoeft óók niemand het bezit van een auto te misgunnen, als je tòch van mening bent dat ie hem misbruikt. Dat misbruik wordt hem (en haar) trouwens mogelijk gemaakt door de overheid, dus daarop dient de boosheid te worden gericht. De ENFB ontbreekt het niet aan ervaring op dat gebied.

Verderop wil ik enkele persoonlijke ergernissen beschrijven. Als fietser kom je meestal minder ver van huis dan wanneer je een auto hebt, dus ik blijf in de buurt: in Dordrecht, in de binnenstad, omgeving Bagijnhof. Het stukje heeft niet de bedoeling een begripvolle, diepgaande beschouwing van de mogelijkheden en onmogelijkheden van het praktische beleid te leveren. Dat doen ze ergens



anders maar. Ik stel alleen maar vast dat er in Dordrecht al enkele jaren met diepe genegenheid voor de zwakkere weggebruiker wordt gerept over fietsroutes, maar dat je daarvan in de praktijk bar weinig merkt. Eerst wil ik nog een voortreffelijk staaltje van een academisch onderbouwde "onredelijke" uitval memoreren.

Leve de auto-im-mobiel!

"Wie meent te moeten opkomen voor de vrijheid van de automobilist, moet beseffen dat hij opkomt voor een verkeersstelsel dat fietsers, voetgangers en vooral verkeersslachtoffers ernstig in hun vrijheid schaadt." schreef de wijsbegeerte-docent dr. J.H.J. van der Pot een klein jaar geleden in NRC/Handelsblad (die hier de kop "Vrijheid van automobilist schaadt vrijheid van anderen" boven zette). Van der Pot deed dit naar aanleiding van een huichelachtige zinsnede in een Blij dat ik Rij-advertentie, die beweerde "dat de automobilist het verdient dat tegenover de vele offers, die hij bereid is te brengen voor zijn mobiliteit, ook de nodige voorzieningen worden geschapen."

Hij werd daar zo boos om, omdat de "zogenaamde offers van de automobilist" helemaal niet opwegen tegen de offers, die de gemeenschap brengt aan het privé-automobilisme. Daartoe wil hij dan ook de vele doden en gehandicapten rekenen, die de auto veroorzaakt: "De juichkreten over de mobiliteit die de auto brengt doen bijna cynisch aan, vooral indien men bedenkt dat meer dan 90 % van de verkeersongevallen door botsingen tussen of met privé-auto's veroorzaakt worden."

Verder zegt Van der Pot: "Het streven naar mobiliteit van de automobilist leidt tot vermindering van de mobiliteit van tot wachten gedoemde voetgangers en fietsers; het streven naar tijdsbesparing tot tijdverlies van deze verkeersdeelnemers."

Gelijk heeft hij. Mobiliteit = de mogelijkheid om zich vrij te bewegen. Ons verlangen naar mobiliteit als fietser zal dus tot een geringere beweeglijkheid van de automobilist moeten leiden. Laten we daar naar streven. Leve de auto-im-mobiel.

(Dr. van der Pot heeft onlangs zijn relaas nog eens dunnetjes overgedaan in het blad van de stichting Natuur en Milieu te 's Graveland. Dat zal nog wel op te vragen zijn)

Een en al ergernis punt voor punt

De aangekondigde ergernissen zal ik maar punt voor punt beschrijven. Daarbij moet u weten dat ik ergens in het gebied van de Blekersdijk woon en fietsende kinderen heb. Zelf rijdt ik wel eens in Sterrenburg of op de Staart, waar ik dan merk dat het daar ook niet alles is voor de fietser. Onlangs zei tijdens een vergadering van de raadscommissie voor openbare orde een gemeenteraadslid dat er zo veel over de stoepen wordt gereden met auto's. Het raadslid was geheel gerustgesteld door de opmerking van de commissaris van politie, die er toevallig zelf bij zat, "dat de politie attent is op ernstige criminele feiten, maar natuurlijk niet op elke overtreding kan letten." Te maf eigenlijk, zo'n politieman verdiende ontslag als hij niet toevallig binnenkort met pensioen ging. Ik wil er maar mee zeggen dat je het eerst in je eigen omgeving kijkt:

1. Een eenvoudige vraag om mee te beginnen. Fietst u wel eens over de Johan de Wittstraat en het Bagijnhof naar het kruispunt met Achterom en Sarisgang? Vraagt u zich dan, op een koopavond of een zaterdagmiddag, ook af of auto's die knipperlichten hebben gekregen om met twee rechterwielen op de stoep te staan en de doorgang voor fietsers tussen deze fout-parkeerders (er is daar een stopverbod) en de file tussen voor het stoplicht te blokkeren? U vindt van niet, maar uw mening wordt niet gedeeld door de Dordtse politie, die hier hoogstzelden aanwezig is om zo'n lastpak te verwijderen.
2. Vraag tussendoor: ziet u wel eens een collega-fietser in de vorm van een geüniformeerde Dordtse politieagent, die zich door het Dordtse binnenstadsverkeer worstelt? Nee hè? Meer politiemannen zouden zich moeten aansluiten bij de ENFB.
3. De Sarisgang is afgesloten voor auto's, behalve op bepaalde uren voor bedienend verkeer. Dat zou je niet zeggen als je

er op een zaterdagmiddag fietst. Van alle kanten flitsen de auto's om je heen. Iedereen heeft er last van, behalve? De politie, inderdaad. Overigens is de bloemenkoning Sigtermans, in deze straat gevestigd, bezig zich een reputatie te vormen: met demonstratief hoge snelheden jakkeren de bestelwagens van deze milieuvriend door de verkeersluwe Sarisgang.

4. Het Dordtse gemeentebestuur neemt zo nu en dan verkeersmaatregelen. Zo kwamen er borden "verboden in te rijden" te staan bij de Korte Breestraat en de Vriesestraat. Behalve dan voor bedienend verkeer, laden en lossen - u kent die kreten wel. Nu, er wordt wat gelost en geladen in deze omgeving, niet in de laatste plaats in de hier aanwezige horecagelegenheden. Is het de heren van de politie al opgevallen?
5. We gaan door. Onze beste kameraad, de politie, heeft nu enkele katten ontvangen, maar we kunnen ook vaststellen dat ons gemeentebestuur tot op heden in gebreke is gebleven om het beslist noodzakelijke aantal parkeerplaatsen te verschaffen. Dit leidt tot dubbelparkeren, op de stoep en op andere hinderlijke plaatsen fout parkeren. Niet alleen fietsers, maar ook voetgangers en invaliden met een auto hebben daar last van. Kijk op de drukke uren ('s morgens van acht tot half tien en aan het einde van de middag) maar eens bij het postkantoor aan de Johan de Wittstraat. Twee invaliden-parkeerplaatsen zijn daar onophoudelijk bezet door kwieke autorijders, terwijl daarnaast en daarachter Mercedessen en Honda's - maar ook wel eens lelijke eenden - zelfs op het zebrapad staan. Het zal u zeker wel eens opgevallen zijn, als u tenminste geen politieman of parkeerwachter bent.
6. In Dordrecht wordt kennelijk nog heil verwacht van geel geschilderde trottoirbanden (en witte tegels bij een bushalte) waar je dus geen auto mag neerzetten. Om dat misverstand uit de wereld te helpen kunt u eens gaan kijken op de hoek Singel-Spuiweg, tussen Eben Haëzerhof en de verkeerslichten. Dat de krappe opstelstrook daar vol staat met parkeerders is normaal, als u het meemaakt dat een fietser door een snijdende auto in gevaar wordt gebracht

hebt u geluk gehad, want dat komt maar een paar keer per dag voor. Ook hier zouden - net zoals bijvoorbeeld op het Bagijnhof tegenover Hema en C & A - op het wegdek geschilderde fietsen achter een doorlopende witte streep, al een uitkomst bieden.

7. Fiets de Spuiweg af naar de Spuiboulevard en probeer als voetganger de Spuiweg of de Spuiboulevard zelf over te steken. De afstelling van de verkeerslichten, die hier gaan werken als men niet vergeet op de knop te drukken (behalve wanneer men automobilist is, dan gaat het vanzelf) is er op berekend dat u de premie voor de levensverzekering wel op tijd betaalt.

Ach, moeten we deze reeks nog vervolgen? De feiten komen voort uit een chagrijnige beschouwing van dagelijkse ervaringen. Wie weet zou er in een "opbouwende en positieve discussie" nog wel iets op af te dingen zijn, maar in het begin zei ik het al: soms heb je zin om onredelijk te zijn. Door de voorbeelden aan een bepaalde omgeving te binden wordt de suggestie gewekt dat de fietser het ergens anders veel gemakkelijker heeft. Dat is waarschijnlijk niet het geval. Wel biedt de binnenstad een grote hoeveelheid obstakels op een betrekkelijk gering oppervlak. Juist hier is de ruimte schaars, en de mogelijkheid voor ruimtelijke oplossingen dus klein. Vrijliggende fietspaden zijn gemakkelijker in een buitenwijk te versieren dan in een krappe binnenstad. Toch noopt het uitgangspunt dat ook hier de fietser zijn rechten heeft tot de plicht nog kritischer te kijken naar de verdeling van de ruimte, en zal derhalve de auto strenger dan ergens anders zijn plaats gewezen moet worden.

Geen samenhangende beleidsbeslissingen

De bedoeling van dit verhaal is ook dat iedereen in z'n eigen omgeving eens kijkt naar de knelpunten en die zo mogelijk beschrijft in een artikelje voor "De Trapper".

Je mag die ervaringen best in een breder verband plaatsen. Ook in het voorgaande is natuurlijk een lijn te ontdekken: de lijn van de onsamenvangende beleidsbeslissingen. De conclusie dat de buiging achter het autostuur in de richting van de "zwakkere weggebruiker" nog wat stijfjes is, maar wat wil je ook; vele autoriteiten kost het al moeite het buikje achter het stuur te wringen.

Over de toestanden in de woonbuurt, waar we de hiervoor beschreven ergernissen opschreven, kan je bijvoorbeeld heel in het algemeen ook nog opmerken dat het niet gelukt is een behoorlijke verbinding met de binnenstad tot stand te brengen.

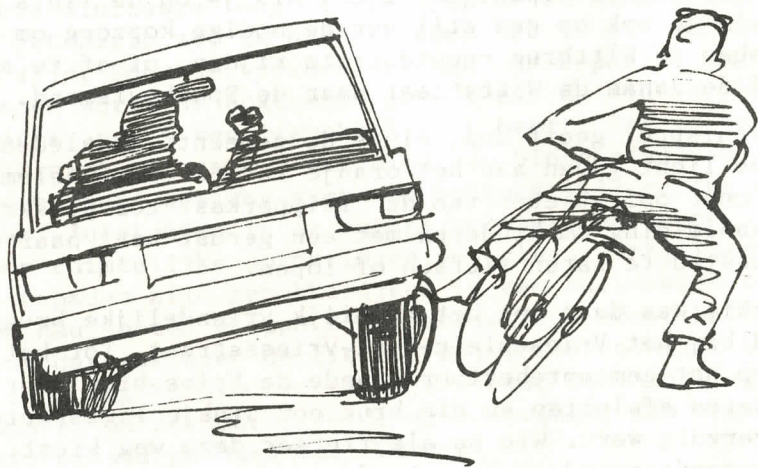
Ga maar na: tot de Johan de Wittbrug was er een barrière voor fietsers en voetgangers in de vorm van de Spuiboulevard. Bij de kruising van de Johan de Wittstraat, de Cornelis de Wittstraat en de Spuiboulevard kwam een ingewikkelde batterij verkeerslichten tot stand. Niet voor de auto's, want die vonden hun weg wel - dat blijkt ook nu elke dag, en zeker op de drukke uren. Die lichten werken namelijk nooit, op verzoek van de gemotoriseerde weggebruiker. Wie zijn de dupe van die maatregel? Fietzers en voetgangers, die halsbrekende toeren moeten verrichten om dat merkwaardige kruispunt te nemen. Als je op de fiets zit, kost 't je ook op een stil uur de nodige kopzorg om vanaf de Johan de Wittbrug rechtdoor te rijden, of af te slaan vanaf de Johan de Wittstraat naar de Spuiboulevard.

Dit kruispunt geeft dus, sinds de gemeenteraadsleden het groene licht gaven aan het oranje knipperen of helemaal niet meer opflakkeren van de "flipperkast" ter plekke, weinig aanleiding om kinderen met een gerust hart naar de binnenstad te laten fietsen of lopen.

Gelukkig was daar nog het tamelijk vriendelijke bruggehoofd bij het Vrieseplein-Vest-Vriesestraat. Tot het moment waarop het gemeentebestuur meende de Vriesebrug voor auto's te moeten afsluiten en die brug een stukje fietsroute zonder vervolg werd. Wie nu als fietser deze weg kiest, komt op donderdagavond en op zaterdag voor een aaneengeregen autostroom te staan, die het hem vanwege de de voorrangregeling volstrekt onmogelijk maakt over te steken.

De politie heeft sindsdien wel eens opgemerkt dat er op het Vrieseplein "slordig" werd geparkeerd, waarna hier een aantal strepen op de weg werd geschilderd, maar dat daarmee de toegankelijkheid tot de binnenstad via de Vriesebrug werd bevorderd kan alleen een verblinde aanhanger van dit verkeersbeleid beweren. Geen raadslid heeft tot nu toe de vraag gesteld wat eigenlijk het nut is geweest van die afsluiting van de Vriesebrug.

Nu blijkt dat de "evaluatie" van het verkeerscirculatieplan in de verkeerscommissie ook niet meer heeft opgeleverd dan gesoebal over hindernissen, die het autoverkeer hier en daar ontmoet, en de lasten die sommige straten weer van het autoverkeer ondervinden, zou het aardig zijn om de gemeenteraadsleden in Dordrecht eens een wensen pakket van de fietsende kiezer voor te leggen.



Jaarverslag

Het jaarverslag werd tot nu toe voorgelezen op de ledenvergadering. We vinden echter dat leden die de vergadering niet kunnen bezoeken, ook kennis moeten kunnen nemen van onze activiteiten. Het was dan ook een aanleiding tot de oprichting van "De Trapper".

Wat heeft de ENFB-Drechtsteden dit jaar tot stand gebracht c.q. tot stand gepoogd te brengen? Een opsomming:

- In samenwerking met de afdeling Rotterdam de fietsverbindingen tussen beide steden onderzocht, wat door de afdeling Rotterdam tot een rapport zal worden gebundeld.
- Bij de provincie Zuid Holland werd de situatie rondom de Papendrechtse brug aangekaart (verwijderen portalen, aanpassing van de fietspaden) evenals de situatie op de provinciale weg Papendrecht - Noordeloos.
- Een school in Papendrecht hebben we onze mening doen toekomen omtrent de welwillende en meewerkende houding van de school bij het geven van autorijlessen aan leerlingen door een autorijsschool.

Ook in Dordrecht hebben we van ons doen spreken.

- In samenspraak met de ambtenaren is dit jaar een ook voor ons bevredigende situatie ontstaan rond de Dordtse zijde van de Papendrechtse brug.
- Door middel van brieven en door het bijwonen van de commissievergaderingen van Openbare Werken en Verkeer de gemeentelijke beloften, gedaan in het verkeerscirculatieplan getoetst aan de werkelijkheid en aan ons eigen fietsplan. Een paar punten: de situatie onder de Zwijndrechtse brug, bij de Krispijntunnel en bij het tunneltje onder de spoorlijn bij de Dubbeldamse weg; de verbreking van de Zuidendijk door de Laan der Verenigde Naties en door de Galileïlaan.

Ook de situatie in het landelijk gebied (Merwelanden en Dordtse Biesbosch) blijven we volgen.

- We voeren overleg met de NS en de gemeente over stallingsmogelijkheden. Gedeeltelijk succes: in Zuid heeft men de vernielingen in de stalling minder gemakkelijk gemaakt door het verhullende groen er omheen te kappen. Bij het centraal station heeft een kleine uitbreiding plaatsgevonden.

- Zelfs hebben we een fietstocht georganiseerd, die ook dit jaar weer een boodschap heeft meegekregen. Want zoals u weet: zomaar fietsen doen wij niet; daarmee poogt de ANWB haar ware karakter te verhullen.

Het doel van dit jaar was: fietsen naar bij Antwerpen (we waren het het zat om voor de zoveelste keer door de

Het doel dit jaar was: fietsen naar Doel, bij Antwerpen (We waren het zat om voor de zoveelste keer door de Krispijntunnel te fietsen); ofwel, fietsen tegen kernenergie.

Waarschijnlijk mede dankzij de niet geheel vlekkeloze organisatie (zo waren we vergeten de juiste datum van het evenement te vermelden; hoewel je van een beetje zichzelf respecterende ENFB-er mag verwachten dat-ie tussen de regels door kan lezen). We zijn met een heel klein groepje afgereisd, zodat we 's avonds, toen we naar het nieuws luisterden, wisten dat er zo'n 15005 mensen hadden gedemonstreerd tegen kernenergie.

- Tot slot: als ENFB maken we deel uit van de actiegroep "Weg Copernicusweg", die al jaren strijdt om die omstreden verbinding tussen Refaja en Rondweg van de baan te krijgen

Hiernaast de nieuwe button van de afdeling Amsterdam. Te bestellen door storting van f.l,- op giro-nummer 3621877 t.n.v. penningmeester ENFB A'dam, Minahassastraat 1, Amsterdam. Niet te lang wachten, want de voorraad is beperkt.



Onder de actieve Papendrechtse leden bestond behoefte om de fietssituatie ter plekke te onderzoeken en in een nota aan te kaarten. In diverse kranten werd dit voornemen vorig jaar aangekondigd. Begin januari was deze nota klaar en konden wij haar aanbieden aan het gemeentebestuur van Papendrecht.

Fietsbond

ENFB

in nota:

'Fietser in Papendrecht nog lang niet veilig'

Hieronder kunt u lezen wat er is geconstateerd. De nota inventariseert de bestaande fietsroutes in Papendrecht en directe omgeving en geeft een opsomming van de daarin aanwezige knelpunten. De samenvatting is afkomstig uit Het Vrije Volk.

"Volgens de nota komt op de aangelegde fietspaden de veiligheid van de fietser nog niet voldoende tot haar recht.

De ENFB stelt daarom een aantal uitbreidingen voor. Onder meer om een aantal scholen veilig bereikbaar te maken, zouden wij graag gescheiden fietspaden langs de Wieklaan, Randweg, Rembrandtlaan, Burgemeester Keijzerweg vanaf de Molenlaan tot aan de Hoogendijk, Van Maerlantstraat, Eilandstraat, Havenstraat, Vrijheer van Esiaan vanaf de kruising Zonnebloemstraat tot de Goudsbloemstraat, Edelweisslaan, Kamerlingh Onneslaan en de Pieter Zeemanlaan. Om redenen van veiligheid en comfort zouden deze fietspaden bij voorkeur in asfalt moeten worden uitgevoerd.

Bocht

Met de aanleg van het aparte fietspad langs de Papendrechtse brug is veel verbeterd voor de fietsers. Toch is de situatie nog niet ideaal. De ENFB acht het zinvol om vluchtheuvels aan het begin van het fietspad aan te leggen, omdat veel fietsers door de scherpe bocht op de verkeerde weg-helft terecht komen.

Door de aanleg van de vluchtheuvels zou ook het portaal boven het fietspad kunnen verdwijnen. Verder lijkt het wenselijk dat er naast het fietspad een ruimte komt waar scholieren op elkaar kunnen wachten zonder het fietspad te blokkeren.

De plattegronden die op de diverse invalswegen zijn aangebracht, staan bij de Ketelweg, de Burgemeester Keijzerweg en de Kennedylaan niet aan de kant waar het fietspad loopt. Gepleit wordt voor verplaatsing. Ook plaatsing van plattegronden op invalswegen voor fietsers, zoals de afrit van de Papendrechtse brug, wordt wenselijk geacht.

Tenslotte wijst de nota op de onvoldoende stallingsruimte bij het winkelcentrum De Meent en de bibliotheek. Waar mogelijk zou de ENFB graag overdekte stallingsruimte zien."

(Kop uit "Het Zuiden",
advertentieblad in de Alblasserwaard.)

Ook is een aantal kruisingen en fietsoversteekpunten onder de loop genomen. Vooral het oversteken van de Burgemeester Keijzerweg levert voor fietsers gevaren op, omdat er zeer hard gereden wordt. Toch moet de weg worden overgestoken om bij de manege, het squashcentrum en het sportpark Oostpolder te komen. De ENFB is van mening dat, mede gezien de bouw van de wijk Wilgendonk, een fietstunnel onder de Burgemeester Keijzerweg moet worden aangelegd, het liefst aansluitend op het fietspad vanaf de Papendrechtse brug.

Oversteken

Aan de kruising Burgemeester Keijzerweg - Veerweg valt ook nog wel het een en ander te verbeteren. Op het ogenblik houdt de parallelweg langs de Burgemeester Keijzerweg een stuk voor de kruising op en de fietsers moeten dan oversteken, ook degenen die naar de Molenvliet, Alblasserdam en Oud-Alblas moeten. Zij moeten dan twee keer oversteken.

De ENFB pleit voor een fietspad vanaf de parallelweg aansluitend op het fietspad langs de Veerweg. De gevaarlijke overstek Burgemeester Keijzerweg - Onderslag zou overbodig worden als aansluitend op het fietspad vanaf de Witte Brug langs de Veerweg een fietspad langs de Burgemeester Keijzerweg wordt aangelegd. De fietsers met bestemming Molenvliet hoeven niet twee keer de Burgemeester Keijzerweg over te steken.

Ook de wachttijden voor de stoplichten zijn een punt van kritiek. Gepleit wordt voor afschaffing van het drukknopsysteem en automatische regeling van de lichten voor fietsers, gekoppeld aan een kortere wachtcyclus.

Om de andere kruising met de Veerweg veiliger te maken, zou de maximumsnelheid op die weg verlaagd moeten worden door middel van verkeersborden, of de weg zou een andere richting moeten krijgen die snelheidsverlagend werkt. Voorts wordt er op aangedrongen om de K. Onneslaan, P. Zeemanlaan, P.C. Hoofthooflaan en Veerweg te voorzien van gescheiden fietspaden, omdat op deze wegen vaak zeer hard wordt gereden.

Om de bereikbaarheid van het Sportpark Slobbegors te vergroten zou een extra verbindig moeten worden gecreëerd over de Papendrechtse Geul ter hoogte van de Van Maerlandtstraat.

NS ~enquête

De NS, die ons favoriete gemotoriseerde vervoermiddel laten rijden, benaderden de ENFB om mee te werken aan een enquête over de bereikbaarheid van stations voor fietsers. Daaraan hebben we meegedaan, zij het, dat we ons beperkten tot het Dordtse station. Simpel omdat we met de stations in Gorinchem, Sliedrecht, Zwijndrecht en Barendrecht niet zo bekend zijn.

Overigens, voor publicaties van leden uit die plaatsen stellen we heel graag ruimte in dit blad ter beschikking.

Ten aanzien van Dordrecht Centraal hebben we het volgende aan verbeteringen voorgesteld:

1. Een uitbreiding van de vrije fietsenstalling aan de oostzijde van het station.
2. een verbetering van het tunneltje bij de spoorweg-overgang van de Dubbeldamse Weg.
3. een voetgangersbrug aan de oostelijke zijde van de perrons. Over het rangeerterrein naar achter het abattoir. Daar moet een mogelijkheid zijn om je fiets te stallen.

Verder hebben wij in overweging gegeven om een tweede tunnel aan te leggen tussen de twee perrons ter hoogte van de westelijke stationsuitgang (bij de bewaakte fietsenstalling).

Verder hebben we gewezen op de gevaarlijke voorsorteer-manoeuvres die je uit moet halen om vanaf de Burg. De Raadtsingel op het Stationsplein te komen (wanneer je dus uit de stad of vanaf de Toulonselaan komt en omgekeerd als je vanuit de bewaakte stalling de Stationsweg richting stad wilt gaan; of over de Burg. de Raadtsingel naar de tunnel van de Spuiweg moet)

Dit laatste echter zal meer een punt voor de gemeente Dordrecht zijn. Maar misschien kunnen de NS er ook iets mee doen.

Wim van Wijk

Rijden door Rood

Een ambtenaar (niet van politie) vertrouwde mij toe dat hij in het weekend achterna was gezeten door een aantal collega's (wel politieambtenaren) die in wit geschilderde, van blauw zwaailicht en drietonige hoorn voorziene poenige BMW's (of enig ander duur merk, geen Gazelle in elk geval) waren verpakt.

Hij was op de fiets door een rood stoplicht gereden. "En," zo zei hij, "dat doe ik altijd!" Ik haalde opgelucht adem; een ambtenaar eerste klasse die stoplichten negeerde. Ik was dus niet de enige overtreder. Ik moet het bekennen, ook ik, 47 jaar, keurig opgevoed, lid van de ENFB en zo nog wat sociaal-culturele clubs, ik rijd regelmatig door rood. Ik kijk wel goed naar links en rechts, maar toch.....

Hoe kom je ertoe? Dat gaat geleidelijk. U kent ongetwijfeld die science-fiction-achtige situatie van een kruispunt bij avond, zonder verkeer waar de verkeerslichten rustig het verkeersaanbod regelen; een aanbod bestaande uit ghost-riders, want in geen velden of wegen is een auto te bekennen. Wie dan nog braaf blijft wachten voor een rood signaal kan net zo goed zijn intrek nemen in een absurdistische roman. Ik niet, ik ben geen S5, Ik rijd dan zelfverzekerd door rood.

Zo begint het. En de volgende keer sta je voor een stoplicht, dat prima is voor al die doorsnorrende auto-beesten, maar dat volstrekte waanzin is voor iemand, die gewoon op de fiets rechtsaf moet. Laten we zeggen dat je vanaf de Oranjelaan rechtsaf de Noordendijk op wil. Je kijkt even uit: geen agent te zien, gevaar is er niet, dus dan toch rechtsaf met een klein beetje ongerust geweten. Maar dat slijt en weldra ontdek je dat onder ieder verkeerslicht een bordje hangt: rechtsaf, vrij voor fietsers. Alleen is dat bordje door vandalen gesloopt of abusievelijk heeft men vergeten het op te hangen.



Het blijkt dat Dordrecht heel veel onnodige verkeerslichten telt. Het blijkt ook dat niet alleen rechtsaf, maar ook rechtdoor rijden heel goed mogelijk is voor de alerte fietser. Want dat is nodig: oplettendheid. Van de domme, alleen op groene en rode prikkels reagerende robot, verander je weer in de op gevaar gespitste jager uit de prehistorie.

Eenmaal ben ik gepakt voor door een rood licht rijden en en dat was vanwege de haast. Ik moest persé om negen uur 's morgens op Crabbehof zijn en om vijf voor negen reed ik op de Dubbeldamse Weg, waar achter elkaar twee verkeersposten zijn opgesteld.

Ik sloeg geen acht meer op mijn omgeving en trapte om de tijd in te halen. Een rit tegen het horloge, alsof de duivel mij op de hielen zat. De agent, die mij op de Julianaweg pas inhaalde (zo hard reed ik zonder omzien), was wel niet de duivel in eigen persoon, maar toch des duivels. Hij gaf mij f 40,- boete, ik denk niet eens zo zeer vanwege de overtreding als wel omdat hij zo'n lange, adembenemende achtervolging nodig had gehad om mij te betrappen. (Van heterdaad kon eigenlijk niet meer gesproken worden.)

Mijn collega die dit weekend werd achtervolgd door het geharnaste blik, kreeg ook f40,- te betalen. "Hebben ze niets beters te doen met alle vandalisme vandaag de dag?" sprak hij verongelijkt. Een onkreukbare ambtenaar, daar niet van. Maar voor verkeerslichten heeft hij geen eerbied. En ik vind dat nog niet zo gek. Wie weet het nu beter: een doof, stom, en blind stoplicht of een levende oplettende fietser?

Ton Delemarre.



Willem de Zwijger spreekt!

Vorig jaar ontdekte een alert Papendrechts afdelingslid dat leerlingen van de locale Willem de Zwijgerscholen-gemeenschap tussen de lessen door tegen korting autorijles kunnen nemen. Verontwaardigd schreef het afdelingsbestuur daar schoolleiding en oudercommissie een brief over: dat je als school het autorijden, dat toch al zoveel slachtoffers onder automobilisten zelf maar vooral onder fietsers en voetgangers vergt, natuurlijk niet moet gaan stimuleren.

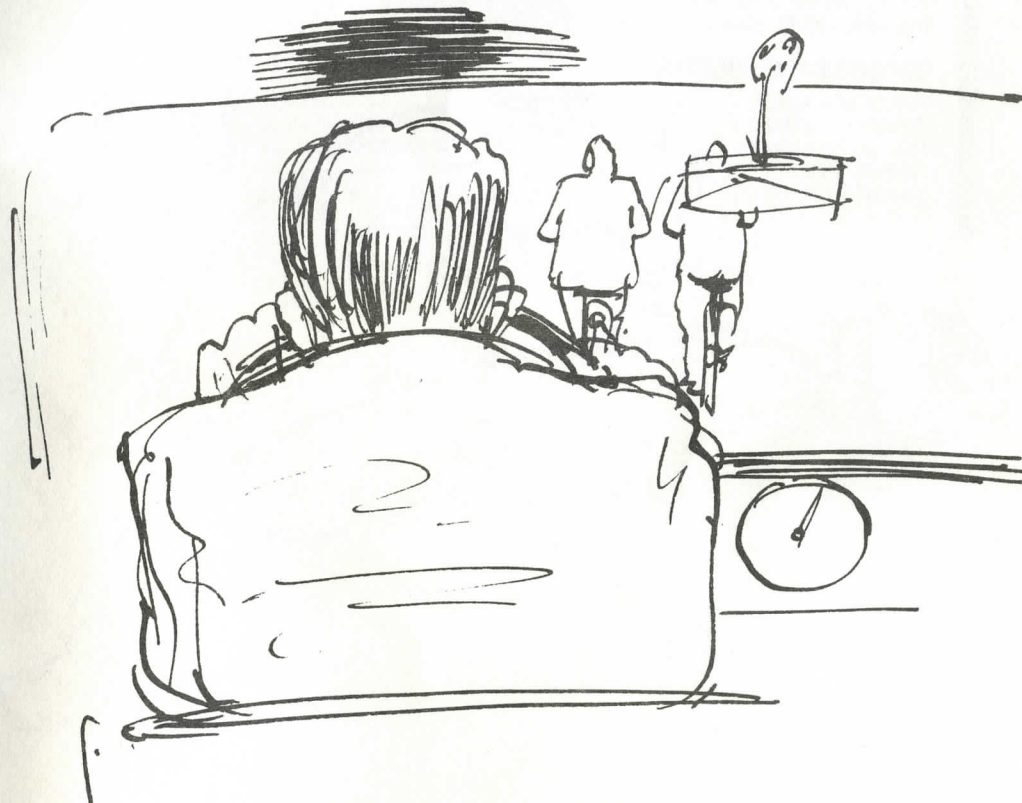
De brief, gedateerd 30 oktober, werd pas 16 februari dit jaar beantwoord. Namens de oudercommissie schrijft secretaresse H.A. Zijlstra-Kluytenaar dat nòch de schoolleiding nòch de oudercommissie de mening van de ENFB kan delen. "Wij menen dat het goed zou zijn als iedere Nederlander van 18 jaar en ouder zich d.m.v. verkeerslessen in de verkeersproblemen zou verdiepen en deze zou leren beheersen.

"Aangezien het "vak" verkeer niet in het lesprogramma van het voortgezet wetenschappelijk onderwijs is opgenomen, zijn deze lessen uiteraard facultatief. Ook de autorijlessen zijn natuurlijk facultatief. Wij stimuleren de jeugd niet tot het autorijden; wij zijn hen, die dit willen of moeten leren, slechts behulpzaam om het autorijden op een gemakkelijke en niet te dure manier te leren," aldus de oudercommissie.

Zó moeten we het dus zien: een winkelier die met zijn prijzen gaat 'stunten', doet dat niet om de verkoop van bepaalde artikelen te stimuleren, neen, hij is hen, die een artikel willen of moeten kopen, slechts behulpzaam om dat artikel op een makkelijke en niet te dure manier te kunnen kopen.....

Mevrouw Zijlstra-Kluytenaar en de uwen: uw facultatieve argumentatie klappert en kleppert aan álle kanten. Het is zonneklaar dat u het autorijden welbewust bevordert en het is schaamteloos dat u die praktijken 'verkoopt' als "het leren beheersen van de verkeersproblematiek".

Verkeersonderwijs veronderstelt dat scholieren weet krijgen van (de ontwikkeling van) het auto-, fiets- en voetgangersverkeer, 't liefst in samenhang met feiten over hoe het verkeersbeleid politiek, economisch en planologisch in elkaar steekt. Zover zijn we in Nederland nog niet, maar zover zijn ze in Papendrecht nog helemaal niet. Daar worden kinderen tegen korting rijp gemaakt voor het rijbewijs. Dat is geen verkeersonderwijs, dat is niet verder kijken dan je pookje lang is.



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	4/77	zwart	f	7.460.-
Mercedes 220D, gereviseerd	143.000	9/79	zwart	f	8.860.-

DIVERSE INRUILERS:

Honda 550 motor	500	9/79		f	3.860.-
Escort 1.3 L, 2-drs		4/75	Fair green	f	3.760.-
Taunus 1.6 L, 4-drs		7/76	Arizona gold	f	3.860.-
Taunus 1.6 L, 2			Silver	f	
Taunus 1.6			green	f	

