

katernen 2000
uitgave: werkgroep 2000
amersfoort

dubbel
van ML

1974/nummer 9

redactie katernen 2000

fietser...kop op!



jaargang 1973:

1. Toekomst tussen oernevel en directiekamer
Toine Kreykamp
2. Ook met muziek is het oppassen geblazen
Hans Hodek
3. Planning terwille van de baas z'n tijd
Toine Kreykamp
- 4/5. Geneesmiddel en maatschappij
a.n.p.s.v. congres 3-4 mei 1973
6. Links laat Europa rechts liggen –
Hoelang nog? I
7. Links laat Europa rechts liggen –
Hoelang nog? II
Redactieteam Agenor Brussel
8. Milieuvoorstellen en wereldmodellen
Bart van Steenberghe
9. Fluoridering is een politieke beslissing
J. Bultman
10. zie no. 1. 1974

jaargang 1974:

1. Er was eens, Daantje en de oliesheiks
div. auteurs. Dubbel nummer.
2. Sterven een sterk staaltje
Verslag van een miniconferentie te Utrecht
3. Mode en maatschappijvernieuwing
Gerard de Haas
- 4/5. Geef ons de ruimte
6. Schoolmuziek. Van fossiel tot foetus
Louk Nelissen
7. De landbouw heeft toekomst, maar welke?
Antoon Jansen (drs)
8. Wat is er in de vakbeweging aan de hand?

voor alles wat de Katernen betreft: redactie, abonnementen, losse nummers enzovoorts, dient u zich uitsluitend te richten tot:

KATERNEN-2000
POSTBUS 2000
AMERSFOORT 2900
Tel. 033 - 24254 of 24224

Abonnementen kunnen met elk nummer ingaan, doch alleen vóór 1 november worden beëindigd voor het dan komende abonnementsjaar = kalenderjaar.

Abonnees wordt dringend verzocht de abonnementsgelden uitsluitend te voldoen door gebruik te maken van de acceptgirokaart die hen wordt toegezonden.

Losse nummers zijn uitsluitend verkrijgbaar via overmaking van het verschuldigde bedrag op postrekening 299050 ten name van 'Stichting Werkgroep 2000 – Publiciteit', Amersfoort.

Prijzen:

abonnement	f 27,-
idem voor studerenden	f 22,-
los nummer	f 3,-
dubbel nummer	f 6,-

druk:
Reproka b.v. – Amersfoort

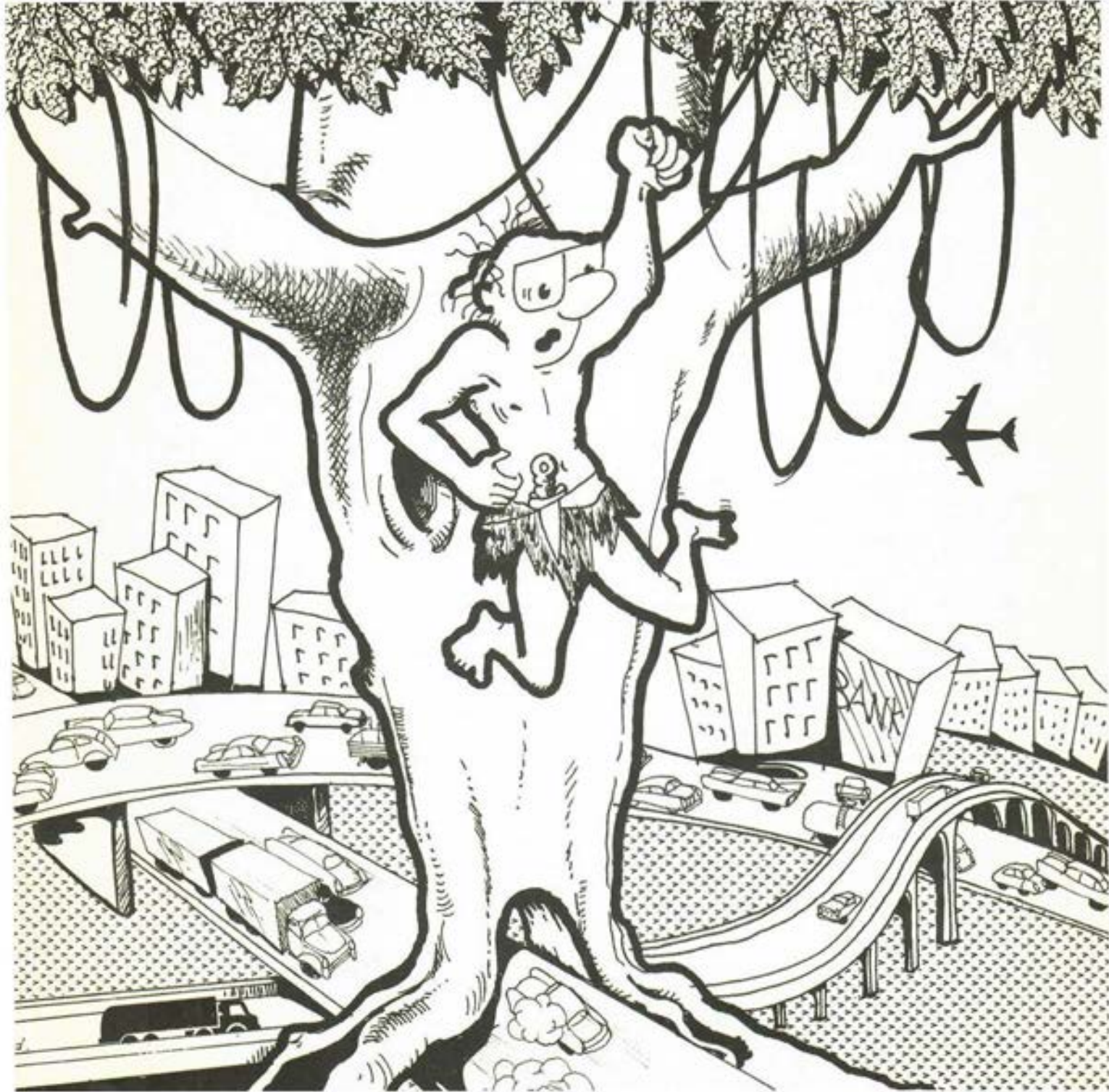
Je kunt het verkeer op de weg, waar je zelf dagelijks aan deelneemt, een 'jungle' noemen. Je kunt dat nog wat aandikken door te zeggen, dat in het verkeer het recht van de sterkste heerst. Dan heb je je ergernis, je verontwaardiging en verontrusting weer eens goed gespuid. Maar hoe nu verder? Een jungle opent geen ander toekomstperspectief dan voortgezette wildgroei op eigen gelegenheid.

Je hebt daar nauwelijks vat op. Je bent toeschouwer. En misschien is dat wel het belangrijkste vergelijkingspunt met het dagelijkse verkeer. Dat verkeer geeft ons dag in dag uit tragische, fatale, gevaarlijke en ergerlijke realiteiten te werken, en *wij voelen ons daar machteloos tegenover*. Het gaat maar door en van verandering valt niet veel te bespeuren. Ook dat gevoel van machteloosheid gaat door. Op de duur werkt het als een slechte bril, waardoor je een vertekend beeld van de werkelijke verhoudingen krijgt. En je dus weer machtelozer gaat voelen. Het verkeer maakt dan de indruk van een natuurverschijnsel, even weinig beheersbaar als wekenlange regenval. Dat is mooi overdreven natuurlijk, maar zo'n overdrijving is wel eens nuttig om tot het inzicht te kunnen komen, dat je het in de verkeerde richting aan het zoeken bent. Het verkeer is geen natuurverschijnsel. Het is een cultuurverschijnsel. Kortweg: mensenwerk. Treinen, auto's, brommers en fietsen zijn mensenwerk, evengoed als spoorbanen, wegen, viaducten en bruggen. De overheid stelt maximum snelheden vast, neemt maatregelen tegen alcoholgebruik bij snelverkeer, gaat minder dan voorheen investeren in wegenbouw, zet de vier grote steden onder druk om met een 'verkeerscirculatieplan' voor de dag te komen, enzovoort. Hier zijn geen wilde natuurkrachten aan de gang. Maar mensen. Toch roept dit mensenwerk in brede kring gevoelens van machteloosheid op. Wat moeten we daar nu mee aan?

Machteloosheid zet het signaal op rood

Laat je je op die gevoelens verder drijven (het zal mijn tijd wel uitzitten, enz.), dan ben je op de duur nergens meer. Veel beter kun je proberen machteloosheid op te vatten als een uitdaging om naar macht te gaan zoeken. Dat wil zeggen: je gaat proberen meer zicht te krijgen op de menselijke machtsverhoudingen in en om en achter het verkeer. Tot je verbazing misschien ga je dan ook *je eigen macht* ontdekken, die je met anderen kunt delen, om ze te organiseren tot 'tegen-macht'. Dit alles betekent, dat je ten aanzien van het verkeer een leerproces gaat doormaken, dat uitloopt op het ontdekken van mogelijkheden om met anderen samen iets van concrete en praktische aard te gaan doen.

Deze Katern kan daarbij niet meer dan een handreiking zijn. Eerst gaan we proberen de machtsverhouding, die het verkeer beheersen, wat duidelijker naar voren te halen. Dat gaat niet vanzelf! Want de gevestigde opvattingen over het verkeer sturen je een heel andere kant uit, laten de idee, dat hier machtsverhoudingen in het spel zijn, niet eens bij je opkomen. Als deze analyse het besef wekt of versterkt, dat ten aanzien van het verkeer machtsvorming vanaf de basis mogelijk en nodig is, heeft het zin, dat we het verkeer in zijn grootschalige totaliteit achter ons laten en ons naar een overzichtelijker, kleinschaliger detailgebied begeven. Dat gebeurt aan de hand van het 'fietsrouteplan', uitgewerkt door de Haagse Werkgroep Dooievaar. Een 'test-case' in het hele leerproces, waarin motieven om te handelen en concrete mogelijkheden van handelen elkaar moeten versterken. (literatuur-opgave achterin).





'Verkeer is een technische kwestie'

Dat is de heersende opvatting. En aangezien techniek altijd geld kost, zul je voor de volledigheid moeten zeggen: verkeer is een technische en financiële aangelegenheid. Kunnen op dat en dat drukke verkeerspunt, waar al zoveel ongelukken zijn gebeurd, verkeerslichten worden aangebracht, en heeft de gemeente daar de centjes voor? Of: uit metingen is gebleken, dat die en die weg overbelast is tijdens het spitsuur; de aangewezen oplossing is: de capaciteit van die weg vergroten.

Duidelijke taal en heel praktisch allemaal. Niemand doet moeilijk over ideologische achtergronden en maatschappelijke tegenstellingen. De verzuiling is in Nederland ver doorgevoerd, maar tot aparte rijstroken voor protestanten, voor katholieken en buitenkerkelijken is het toch nooit gekomen.

Levensbeschouwelijk gezien roept het verkeer blijkbaar geen problemen op, en dus is het een 'neutrale', puur technische en financiële aangelegenheid. Dit betekent niet eens, dat we nu aan de genade of ongenade van verkeersdeskundigen zijn uitgeleverd. Er blijft hier een ruime marge voor democratische discussie. Als het over die verkeerslichten gaat, krijgt de gemeenteraad wel degelijk alternatieven, dus discussiestof, aangeboden. De firma X biedt immers een systeem van verkeerslichten aan met bepaalde voordelen, de firma Y komt met een ander systeem met weer andere voordelen. Is de overbelaste weg aan de orde, dan valt er genoeg te discussiëren over de vraag, of die verbreding nu 20 dan wel 30 me-

ter moet worden, en wat terwille van die verbreding moet worden opgeofferd: het bestaande fietspad, het trottoir dat best wat smaller kan, enzovoorts. Bovendien zijn er altijd nog de centjes, die een belangrijke bijdrage kunnen leveren voor een democratische discussie. Zelfs de mogelijkheid van

een soort inspraak van de burgers is binnen dit bestel wel degelijk aanwezig. Wanneer kinderen op weg naar school een drukke en gevaarlijke rijweg moeten oversteken, wil een actie van ouders (met inschakeling van de plaatselijke krant) voor beveiligde oversteekplaatsen nog wel eens tot het gewenste resultaat leiden.

Waarom zou je, als dit allemaal zo bekijkt, nog moeilijk gaan doen? Waarom zou je je bijvoorbeeld gaan afzetten tegen de heersende opvatting, dat verkeer een technische en financiële aangelegenheid is? Dat past toch uitstekend in onze democratie. Zie de feiten!

Bij de feiten blijven dus

Maar dan s.v.p. ook bij feiten als:

- het jaarlijks toenemende aantal doden en gewonden in het verkeer;
- de onleefbaarheid van binnensteden en naaste omgeving;
- de dagelijkse miserie van het spitsuur en verkeersopstoppen.

Als dat ook 'feiten' zijn, de zwaarst wegende feiten zelfs, kun je niet lang meer volhouden, dat het verkeer een technische kwestie is. Kennelijk heeft dat verkeer zijn ondergeschiktheid, dienende functie allang verloren, is het uit zijn voegen gerukt en tot een machtig geweld geworden, dat op een beklammende manier beslag legt op het hele dagelijkse leven. Je raakt eraan gewoon. Je moet wel. Maar de ervaring met de autoloze zondagen in de vorige winter heeft een bewustwordingsproces in tegengestelde richting op gang gebracht: we zijn stapelgek, dat we ons zoveel onvrijheid, onveiligheid, ruimte-beroving, lawaai en stank laten welgevallen. Even is er de actie 'Zonderdag' (één autoloze zondag per maand) geweest, maar deze is op weg naar een overheidsbeslissing de mist in gegaan. Neem overigens maar aan, dat het bewustwordingsproces zelf intussen doorgaat. Dwars tegen de heersende opvattingen in.

In het systeem ingebakken

Zo'n jaar of zeventig geleden heeft de overheid de zorg voor het verkeer toevertrouwd aan een aparte minister en een apart departement van 'Verkeer en Waterstaat'. Zeventig jaar geleden: hoeveel auto's tuften er toen rond? En hoeveel voorlopers van de bromfiets? En hoeveel haast had men in een nog maar weinig geïndustrialiseerd Nederland? Het departement van Verkeer en Waterstaat is de jaren door bevestigd met overwegend technisch-deskundigen. Natuurlijk zitten aan het hele verkeerscomplex belangrijke technische kanten. Maar dat zijn niet de enige en niet de voornaamste.

Naarmate we ons van dit laatste meer bewust worden, neemt de kritiek op eenzijdige benadering van het verkeer toe. Enkele jaren geleden heeft het departement van Verkeer en Waterstaat een toekomstvisie gepubliceerd onder de titel 'TP 2000', waarop het veel kritiek heeft moeten incasseren. Als antwoord op die kritiek heeft het in een aansluitende publikatie erkend, dat in zijn toekomstvisie 'de technologische en economische verwachtingen een groot accent hebben gekregen' en dat dit 'wellicht ligt aan de aard der werkzaamheden van het ministerie'. Het departement benadert de verkeersproblematiek eenzijdig. Deze eenzijdigheid ligt structureel vast en valt daarom moeilijk te doorbreken. Is dat nu zo erg, zou je kunnen opmerken. Vergeet dan niet, dat op het nivo van provincie en gemeente ook weer technisch-deskundigen een belangrijke rol te spelen hebben in de verkeersproblematiek. Bij de voorbereiding en uitvoering van haar beleid is de (Rijks-, provinciale en gemeentelijke) overheid sterk aangewezen op dit type *ambtelijke* adviseurs en medewerkers. In meer algemene termen uitgedrukt komt dit hierop neer, dat een eenzijdig-technische benadering van het verkeer terdege in het systeem ingebakken zit. Voeg daar dan nog aan toe, dat 'wetenschappelijk' verkeersonderzoek doorgaans ook weer op die eenzijdige toer draait; bijvoorbeeld de zo dikwijls in overheidskringen aangehaalde 'Integrale verkeers- en vervoersstudie' van het Nederlands Economisch Instituut (1972). Gevolg van dit alles is — en daar gaat het om! —, dat andersgerichte benaderingen van de verkeersproblematiek minder *au sérieux* worden genomen, eerder worden weggewuifd als 'door emoties ingegeven', 'onvoldoende door harde feiten onderbouwd', 'utopisch', 'niet operationeel gemaakt' enzovoort. Je kent dat.

Machtige belangen

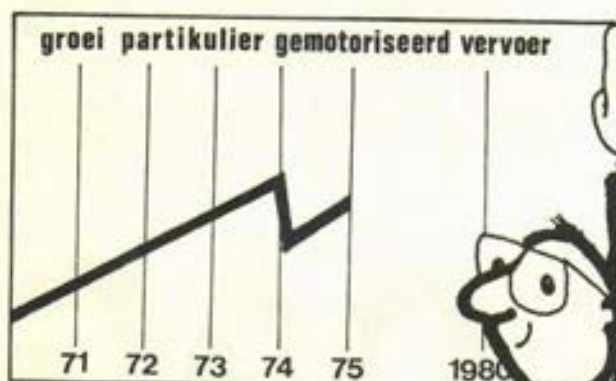
De belangrijkste reden, waarom het verkeer zo eenzijdig technisch-economisch wordt benaderd, is het feit dat verkeer geld kost en geld moet opbrengen, en dat het mede daarom de technische ontwikkelingen (sneller, veiliger, comfortabeler enz.) moet bijhouden. Achter het verkeer staat een gigantisch proces van geïndustrialiseerde techniek voor de levering van treinen, trams, bussen, auto's, brommers en fietsen, alsook voor de aanleg van spoorbanen, wegen, klaverbladen, viaducten, signalerings- en beveiligings-systemen, en niet in de laatste plaats voor de levering van de verschillende soorten 'energie', waarop het verkeer draait.

Datzelfde productieproces heeft er natuurlijk alle belang bij, dat het verkeer blijft draaien niet alleen, maar dat het zich ook voortdurend verder uitbreidt.

Het verkeer ontwikkelt zich onder de druk van dit productieproces. Maar gaat dit nu voor het hele verkeer in gelijke mate op? Geen sprake van! De ontwikkeling van het 'Openbaar Vervoer' (trein/tram/bus), dat door de overheid wordt beheerd en gesubsidieerd, geeft een heel ander beeld dan de ontwikkeling van het particuliere gemotoriseerde vervoer. Dit laatste staat veel meer onder druk van het productieproces, de groeidrift, de onderlinge concurrentie enzovoort. En 'de belangen' van en achter dit deel van het verkeer worden dan ook veel sterker en agressiever verdedigd dan die van het openbaar vervoer. In de periode van de oliecrisis en de daarop gebaseerde maatregelen hebben we dit heel duidelijk kunnen zien.

De BOVAG (Bond van Automobielen-, Garage- en Aanverwante Bedrijven) heeft vanaf een bepaald moment de voorgeschreven benzine-distributie staalhard genegeerd. Maar ook daarna hebben zich telkens weer ontwikkelingen voorgedaan, waartegen belangengroepen of pleitbezorgers van het particuliere gemotoriseerde verkeer fel en agressief stelling hebben genomen. Soms is verdacht geritsel al voldoende om een waarschuwend gegrom te laten horen.

De voorzitter van de Christelijke Bond van Beroepspersonen-vervoerders, het AR-kamerlid M.W. Schakel, verklaarde op 6 februari 1974 in de Kamer: 'Wij geven een behoorlijk subsidie aan de Vereniging voor Veilig Verkeer: in drie jaar tijds van 3,5 mln naar 4,5 mln gestegen. Ik ga daarmee akkoord. Het betreft hier een ernstig euvel in ons volksleven. Ik ben echter wel wat geschrokken van een circulaire, die de kamerleden van deze vereniging hebben ontvangen. Daarin staat,



ZITTEN WE
DUS IN 1985
HIER ERGENS ...

ed.

dat de vereniging haar statuten wil gaan wijzigen dat zij zich op een breder vlak wil gaan begeven; parkeerbeleid, selectief autogebruik, relatie openbaar vervoer — particulier vervoer. De kracht van deze vereniging was, dat zij een sailant euvel in onze samenleving frontaal aanpakte en al haar krachten op dit punt inzette. Natuurlijk, als zij haar statuten wil wijzigen, is dat haar zaak, maar ik hoop, dat het subsidie van de overheid gericht zal blijven op de bestrijding van de verkeersonveiligheid, een taak, die zij vele decennia lang zo voortreffelijk heeft uitgevoerd'.

Op de actie 'Zonderdag' (één auto-loze zondag per maand), gestart in april 1974, kwamen uit de gebruikelijke hoek felle en boze reacties binnen, met als toppunt die van de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club, die verklaarde, 'het idee van een auto-loze zondag per maand té dwaas te vinden om op te reageren'.

Staatssecretaris van Hulten kreeg op zijn 'Vervoersnota' (sept. '74), waarin hij de overheersend technisch-economische benadering doorbreekt, onder andere te horen, dat hij hiermee 'de vrije ondernemingswijze produktie aantastte', dat men 'het vervoer niet moet misbruiken als instrument voor oplossing van maatschappelijke problemen' (De Onderneming, 13 sept. '74) en meer van dit soort onthullende reacties. En vandaag (27 nov. '74) is het forse verzet tegen de verplichte invoering van 'de tachograaf' nog volop aan de gang... Daarmee wordt alleen maar een vroeger al uitgesproken constatering bevestigd: 'De vele goederenvervoersorganisaties tonen nauwelijks belangstelling voor problemen op het gebied van de ruimtelijke ordening, tenzij ze in hun directe belangen bedreigd worden. De vervoersorganisaties interesseren zich vooral in dat gedeelte van het overheidsbeleid, dat hen economisch raakt, zoals fiscale maatregelen, internationale afspraken over maten en gewichten, asdruk, rijtijdenbesluiten, douanecontrole etc. Hoe meer vrijheid hoe liever. Dit zal immers de handel bevorderen en daarmee de welvaart, en dat is volgens de ondernemers nog steeds het hoogste goed' (Enige beschouwingen over het verkeersbeleid).

Geïllustreerde machtsverhoudingen

Hoe de belangengroepen op het terrein van het particuliere gemotoriseerde vervoer hun belangen behartigen, kun je onder andere verduidelijken door de verschillende periodieken (beïnvloeding van de publieke opinie!) op dit gebied op een rijtje te zetten en te vergelijken met de periodieken voor voetgangers, fietsers en reizigers openbaar vervoer. Onder-

ZON DER DAG

**VERENIGING MILIEUDEFENSIE
STICHTING STOP DE KINDERMOORD
HERENGRACHT 109, AMSTERDAM
tel. 020 - 23 54 50 020 - 25 50 64**

staand overzicht is samengesteld aan de hand van gegevens uit het 'Handboek van de Nederlandse Pers', september 1974. Naast de titel van het periodiek wordt telkens de organisatie aangegeven, waarvan het een 'orgaan' is; in enkele gevallen hebben we te maken met een uitgeverij (als *uitg.* aangegeven) die er brood in ziet; helemaal rechts staat de oplage vermeld.

NAAM	ORGANISATIE	OPLAGE	NAAM	ORGANISATIE	OPLAGE	9
Arts en auto	Ned. Ver. v. Artsen-Automobilisten	25.000	Stichting WEG			
de Auto	KNAC	14.000	Bulletin	Stichting WEG	5.000	
Auto en	Ver. v. Automobiel		Transpak	uitg.	10.800	
Motorstechniek	Technici	12.000	Nederlands Trans-	Off. org. KNVTO		
Auto Service	Stichting Vakopleiding		port		1.250	
	Auto-, motor-, en aanv.,		Tijdschrift voor	NVI	1.000	
	bedr.	8.000	Vervoerswetenschap			
Auto- en Transportwe-			De Uitlaat	Org. Haagse Autm. Club	20.000	
reld, waarin opgeno-	uitg.	12.000	Verkeerstechniek	ANWB	5.100	
men de Autobeurs	ANWB	92.709	Vervoers- en Trans-	uitg.	6.500	
Autokampioen			port techniek			
Autorevue	(firma Nortier, Den		de VW	uitg.	43.000	
	Haag	15.600	Wegvervoer	Org. PCB en KVO	3.650	
Autoskoop	uitg.	300.000	Weg- en Waterbouw	Off. org. Baggerbedr.		
Autovisie	uitg.	40.000		en Wegenb.	2.500	
Banden	Vakblad ondern.		Wegen	Org. v.d. Ver. Het Ned.		
	bandenservice	2.500		Wegencongres	3.150	
Bedrijfstransport	uitg.	13.900	Daarbij vergeleken komen de belangen van voetgangers, fiet-			
Beroepsvervoer	NOB-Wegtransport	9.800	sen en gebruikers van trein/tram/bus er wel heel bekaid van			
Bovagblad	BOVAG	10.500	afl Wij noteerden de volgende uitgaven:			
Carrosse	Automob. Club ANAC	50.000	de Fiets	Stichting Fiets A.dam	1.000	
Carrosserie	FOCWA (ondern. carr.		Jeugdverkeerskrant	Veilig Verkeer Ned.	160.000	
	bedr.)	1.550	Op voeten en fietsen	Veilig Verkeer Ned.	60.000	
Chaufeurs Wereld	Les Routiers Européens		Openbaar vervoer	Org. v.d. St. Tijdschr. O.V.	2.450	
(voorl. over horeca-			ROVER-Bulletin	Stichting R(eizigers)		
service langs de weg)		45.000		O(penbaar) VER(voer)	?	
Dafblad	DAF	45.000	de Voetganger	Org. Ned. Ver. Besch.		
Dafmobiel	Personnelsorgaan DAF	14.500		Voetg.	4.500	
Dieseljournaal	bedrijfsorgaan	34.000	Wegwijs	Contactorgaan Veilig		
EVO nieuws	EVO	35.570		Verk. Ned.	110.000	
Fiat journaal	Leonard Lang bv A'dam	?	Overigens is dit verschil in publiciteitsmacht nog maar een			
Goodyear Revue	Goodyear Ned.	6.000	'afspiegeling' van een verder en dieper gaande machts-onge-			
In Overal	Stichting Vakopl. Auto,		lijkheid in het verkeer. Die ongelijkheid wordt veelal verduis-			
	mot. etc.	9.000	terd. We hebben deze ongelijkheid 'economisch' vertaald en			
Kontakt	Shell Ned.	6.000	leren accepteren als een 'normale' zaak.			
Het Lelijke Eendje	uitg.	12.000				
Moto 73	uitg. (motorsport)	26.500				
Motor	KNMV	43.200				
Motorsport	1e Int. Motorsport	18.000				
Motorsportnieuws	Off. org. v.d. NMB	15.000				
Rai-Actueel	RAI	2.500				
Renault Revue	Renault Ned.	100.000				

Het verkeer is allereerst een belangrijk instrument in het grotere geheel van de concurrentie-strijd van onze samenleving (straks gaan we daar nader op in). Maar binnen dat verkeer zelf voltrekt zich ook nog eens een concurrentie-strijd: tussen openbaar vervoer (trein/tram/bus) en particulier gemotoriseerd vervoer, en bij dit laatste weer tussen de verschillende merken auto's, brommers, enzovoort. Door de verkeersjungle te vertalen als 'concurrentie-strijd', raak je, als je niet oppast, voor een aanzienlijk deel verzoend met de hele toestand. Concurrentie is in onze westerse maatschappij immers een 'normaal' en 'gezond' verschijnsel. Het houdt het leven in de brouwerij. Natuurlijk moet het niet te gek worden, moeten er niet te veel slachtoffers vallen. Maar ten eerste is het in het belang van alle betrokkenen, om dit zoveel mogelijk te voorkomen. En ten tweede houdt Vadertje Staat terdege een oogje in het zeil. Noem het verkeer niet langer een 'jungle'. Dat is demagogisch. Noem het 'concurrentie-strijd'. Dat is reëel. Het gaat er inderdaad wel eens hard tegen hard, maar er worden steeds betere veiligheidsmaatregelen getroffen en er wordt steeds meer aan 'verkeersopvoeding en -onderwijs' gedaan. Ook is het wel waar, dat de kleintjes in het verkeer (kinderen, overige voetgangers, fietsers) in de verdrukking komen, maar hoeveel van die kleintjes hebben zich in de loop der jaren niet door hard werken (!!) opgewerkt tot groten in het verkeer? Waar mopper je dan nog over?

Ten eerste hierover, dat deze concurrentie gebaseerd is en blijft op het onmenselijke recht van de sterkste. De zwakken zijn in het gunstigste geval op liefdadigheid aangewezen: de automobilist, die zo vriendelijk is geduldig te wachten tot het oude mensje met haar hondje de straat heeft overgestoken.

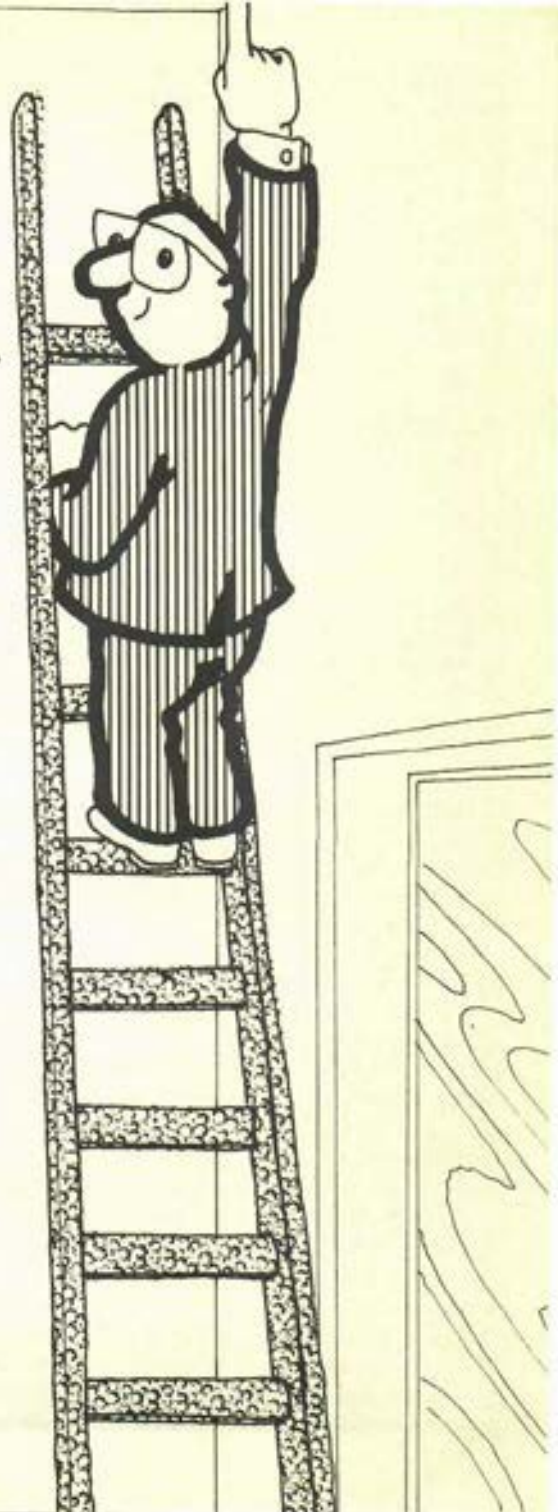
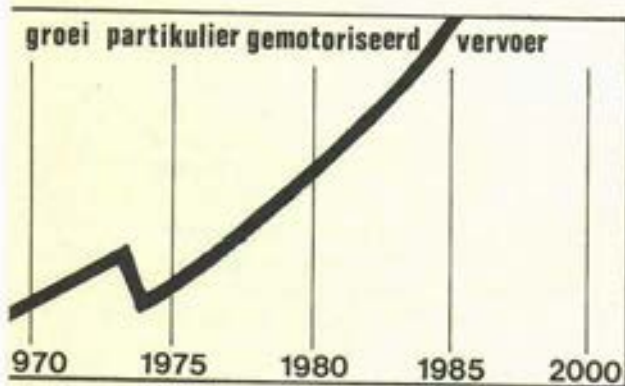
Ten tweede hierover, dat zich in het verkeer concurrentievervalsing voordoet. Omwille van het particuliere gemotoriseerde verkeer moet een uitgebreid diensten-apparaat (verkeerspolitie, ambulances, enz.) op de been worden gehouden, waar dit verkeer geen cent extra voor hoeft te betalen. Wordt een rijweg aangelegd door een natuurgebied, dan wordt de toegebrachte schade aan milieu en leefbaarheid geen enkele automobilist in rekening gebracht. Kortom, de werkelijke kosten van het particulier gemotoriseerd verkeer worden lang niet volledig op dat verkeer verhaald. Ten derde, en dit is het voornaamste, dat het concurrentiebeginsel de verhoudingen grondig vervalst. Het particuliere

gemotoriseerde vervoer is afgestemd op individuele behoeftevoorziening, het openbaar vervoer op collectieve behoeftevoorziening. De vraag, aan wie van beide prioriteit dient te worden toegekend, is daarmee principieel beantwoord. Had je gedroomd! De concurrentie-verhoudingen zullen het antwoord geven. Hierdoor komt de overheid danig op de tocht te staan.

Van de ene kant heeft de overheid de beslissende zorg voor het openbaar vervoer. Maar als je ziet, hoe dit openbaar vervoer in de afgelopen tien jaar steeds meer in moeilijkheden is geraakt, ben je eerder geneigd te zeggen, dat dit openbaar vervoer de overheid een zorg zal wezen. Van de andere kant heeft de overheid zich laten meeslepen door de overheersende trend van expansie van het particuliere gemotoriseerde vervoer. Het concurrentiebeginsel brengt de overheid in een positie, waarin 'om haar gunsten moet worden gevochten'. Het bedrijfsleven verstaat die kunst voortreffelijk. Ook op gemeentelijk nivo. Kijk maar eens wat burgemeester Porzellana van Turijn daarover niet zo lang geleden opmerkte: '... al kan met enige overdrijving worden gezegd, dat FIAT de bevolking van Turijn in leven houdt, anderzijds draagt de gemeente de verantwoordelijkheid de arbeiders van FIAT een dusdanig plezierig leefmilieu te bieden, dat zij elke ochtend weer zonder al te veel tegenzin naar hun lopende band gaan'. Asjeblijft! Het financieel Dagblad voegt hier aan toe: 'Op een bevolking van 1.200.000 zielen zijn er maar liefst 345 à 460.000 voor hun inkomen direct afhankelijk van het in 1899 opgerichte bedrijf... Zowel Turijn als Eindhoven (waar van de 190.000 inwoners en naar ruwe schatting 120 à 160.000 direct afhankelijk zijn van het Philipsconcern) zijn daarmee schoolvoorbeeld van een zich soms voordoende innige verbondenheid onderneming-stad' (aang. bij Beck, Democratie in de wijken). Als concurrentieverhoudingen de koers van het beleid moeten bepalen, zitten overheid en bevolking constant op de wip. En je kunt wel raden, in welke hoek de slagen vallen. Beck illustreert dit als volgt: 'Het kostenverlagende effect van steeds grotere transporteenheden is zo interessant voor de olieconcerns, dat zij steeds grotere tankers bestellen. Dat heeft tot gevolg dat een aantal havens (overheids-aangelegenheid, red.) zich geweldige inspanningen moet getroosten om te beschikken over vaargeulen en havenaccommodatie die geschikt zijn voor deze mammoettankers.

Die aanslag op ruimte en milieu kost gigantische bedragen. 'De kosten van het baggerwerk tussen de 65 en 70 voet worden op 12 miljoen gulden per voet geschat of bijna 40 mil-

ZITTEN WE
IN 2000 ERGENS
HIER..DUS....



joen gulden per meter'. Op de Maasvlakte zouden drie aanlegplaatsen voor tankers tot 600.000 brt met een diepgang van 90 voet moeten komen. De vraag dient gesteld te worden: staan deze investeringen, gezien in het licht van de dreigende en hier en daar zichtbare energiecrisis, nog in een zinvolle verhouding tot het 'kostenbesparende effect' van grotere transporteenheden? Wie profiteert er van dit effect en wie draaien en in Frankrijk, België, Nederland en Italië voor de kosten op? In de parlementen van welke landen zijn de gevolgen hiervan voor ruimte en milieu in al hun dimensies kritisch doordacht?

Over behoeften gesproken

Bij iedere economische benadering, dus ook die van het verkeer, spelen 'behoeften' een belangrijke rol. Beter gezegd: wordt er danig met de behoeften gespeeld. Dit past precies in het kader van de *indoctrinatie*, die de welvaartsmaatschappij zich ten opzichte van haar burgers permitteert. Er zijn zo'n paar 'axioma's', die ons met de paplepel worden ingegeven, en die we nog slikken ook. Bijvoorbeeld: *over vanzelfsprekende behoeften moet je geen kritische vragen stellen*. De enige vraag is hoe in een behoefte kan worden voorzien. Maar doorbreek het individualistisch en kortzichtige denkraampje vooral niet met vragen als deze:

- heeft die of die behoefte te maken met het naakte bestaan, of met overdaad en luxe?
 - is die behoefte individueel of hangt ze met bepaalde structuren samen (als je ver van je werk woont, dringt zo'n werkstructuur je de behoefte aan vervoer op);
 - hebben we te maken met individuele of met collectieve behoeften?
 - heeft het voorzien in die of die behoefte naast de gezochte bevrediging misschien niet tevens ellendige gevolgen voor anderen of voor later? (rijweg door natuurgebied).
- Met al dit soort vragen tast je de ontastbaarheid van behoeften aan. Zij zijn heilig. Zij hebben recht op voldoening. Zonder onderscheid!
- Maar het sterkste dogma van de welvaartsmaatschappij luidt nog steeds: *de produktie van goederen en diensten is op de behoeften van de mensen gebaseerd*. Vraag je, of een aanbod van pak weg 30 verschillende auto-merken met ieder pak weg 20 varianten, dus in totaal 600 auto-keuze-mogelijkheden soms ook op de behoeften van de mensen is gebaseerd, dan luidt het antwoord: Ja! Want, kijk maar, de mensen kopen die dingen toch, en ze kopen ze steeds meer, zodat de produktie moet worden opgevoerd? En is dat gevarieerde aan-

bod niet precies afgestemd op individuele verschillen in smaak, voorkeur, financiële draagkracht enzovoort? Je ziet met welk een fijngevoelige dienstbaarheid het produktieproces de behoeften van de individuele mens benadert — die in feite met behulp van geraffineerde technieken worden gemanipuleerd en opgevoerd. Veel woorden hoeven daar verder niet aan te worden besteed. (Verborgene verleiders!) Het gaat erom, dat we ons niet tot in het oneindige laten indoctrineren. De tirannieke en individualistische behoeften-theorie van de welvaartsmaatschappij werkt een fatalistische (het is nu eenmaal zo) houding tegenover de verkeersjungle in de hand. Je mag hooguit wat sleutelen aan dat verkeer om de scherpste kantjes eraf te halen. Maar meer ook niet. Want het particuliere gemotoriseerde vervoer is er en moet en zijn, *omdat de mensen er behoeften aan hebben*. Discussie daáronder is taboe, of wordt herleid tot eisen en verlangens, waaraan het bestaande produktieproces kan voldoen. Als het kabinet-Den Uyl kiest voor 'beperking van de behoefte aan mobiliteit' (troonrede 1973), denkt het dit dan te bereiken door belastingmaatregelen, maatregelen op het gebied van ruimtelijke ordening en dergelijke, terwijl de industriële en commerciële behoeften-verwekkers vrijwel ongehinderd hun gang kunnen blijven gaan? De fameuze richtlijn: 'selectief auto-gebruik', let wel: *gebruik*, legt in eerste instantie de lasten op de schouders van de individuele consument, en niet op de producenten. Door individualisme scheppen we problemen, waarvoor we dan weer individualistische oplossingen gaan verzinnen!

Collectieve behoeften wreken zich

Je kunt niet straffeloos collectieve behoeften stiefmoederlijk behandelen en prioriteit toekennen aan individuele behoeften. We hebben het verschrikkelijk goed, maar de collectieve dienstverlening wordt slechter én duurder. Steeds meer mensen kunnen zich een auto of brommer permitteren, maar het openbare vervoer kan zijn diensten maar moeilijk verbeteren of uitbreiden, laat staan goedkoper maken. Er is een wanverhouding gegroeid tussen individuele en collectieve behoeftenvervoering, waarvan wij ons door de zogenaamde 'milieu-bedreiging' opnieuw weer bewust zijn geworden. De hoog opgevoerde voorziening in hoog opgevoerde individuele behoeften gaat ten koste van de voorziening in collectieve behoeften aan frisse lucht, schoon water in rivieren, sloten, plassen en meren, behoefte aan stilte en leefbaarheid.

De verontrustende ontdekking van de milieu-bedreiging heeft ons voor het eerst sinds jaren een andere kijk gegeven

op het verkeer. We spreken nu over 'milieu-vriendelijke' versus 'milieu-bedreigende' verkeersmiddelen. Natuurlijk doe je met dergelijke formules alléén nog niet zo bar veel. Want je stuit onmiddellijk weer op de zogenaamde onaantastbaarheid van individuele behoeften. De econoom Huetting, die sterk geëngageerd is in de milieuproblematiek (zie zijn boekje: Wat is de natuur ons waard?) zegt er het volgende over:

"Het in onze samenleving verankerde uitgangspunt om het resultaat van het economische gebeuren te laten bepalen door de preferenties (voorkeuren) van de subjecten, is slechts te verdedigen zolang het gaat om goederen en diensten, waarvan de productie en consumptie geen verstrekken-de gevolgen hebben voor derden en toekomstige generaties... In een situatie echter, waarin *de som van de individuele beslissingen als resultaat een onleefbare wereld voor het nageslacht dreigt op te leveren* (onderstr. red.), is het naar mijn mening geoorloofd de individuele voorkeuren te corrigeren" (Nieuwe schaarste en economische groei). Duidelijke taal, zou je zo zeggen. Wat praten we nog? Aan de slag, broeders! Maar wat gebeurt er? De al meer genoemde actie 'Zonderdag' wilde voortbouwen op de ervaringen met de voorgeschreven autoloze zondagen tijdens de oliecrisis: het gevoel van opluchting en bevrijding, dat je eindelijk eens wat onbezorgd op de weg kon lopen, dat kinderen speelruimte kregen, dat de mensen vriendelijker met elkaar optrokken. Zoals je je herinnert heeft deze actie boze en bitse reacties opgeroepen, 'een golf van protest' volgens de Telegraaf. Elsevier's Weekblad distancieerde zich daarvan en vroeg zich liever af, 'of de schaarste aan grondstoffen en energie ons in de nabije toekomst niet zullen dwingen tot een wat selectiever auto-gebruik'; zo'n enkele autoloze zondag per maand zou dan een goede vooroefening kunnen zijn. Maar dat feest gaat niet door, want je hebt de aantasting van de vrijheid over het hoofd gezien en dit thema speelt ook bij discussie's over het verkeer een belangrijke rol. Dat zit zo:

het particuliere gemotoriseerde vervoer tast de vrijheid van de andere mensen aan; toch moet je dat maar zo laten, want anders tast je de vrijheid van het particuliere gemotoriseerde vervoer aan! Je kunt de machtigen maar beter machtig laten en de overlast die zij jou aandoen maar beter voor lief nemen. Is niet zo? Alleen ga je op grond van dergelijke verhalen toch tenminste al vermoeden, dat de milieuproblematiek hoe belangrijk ook, niet de eigenlijke of beslissende problematiek is. Het particuliere gemotoriseerde vervoer legt een overmatig grote belasting op de leefbaarheid van het milieu. Zou je daar *navenant* verandering in willen brengen (dus niet

alleen maar zo'n beetje sleutelen hier en daar), dan stuit je op een keiharde barrière. Je stuit op een macht, die de vrijheid voor zichzelf alleen opeist en van jou verwacht, dat jij — want je bent nu eenmaal minder machtig — de aantasting van jouw vrijheid zult verdragen.

Nogmaals: dankzij de milieuproblematiek zijn we het verkeer anders gaan bekijken. Dat is een stap vooruit. Maar het kan een pas op de plaats worden, als je niet verder zoekt naar het eigenlijke conflict, dat zich in de milieuproblematiek aandient

Machtsverhoudingen in het verkeer

Het verkeer speelt een essentiële rol in het productieproces van goederen en diensten in onze maatschappij. Het is er immers allereerst voor de aan- en afvoer van arbeidskrachten, van grondstoffen, halffabrikaten, afgewerkte producten, enzovoort, enzovoort.

Dat verkeer is op zijn beurt voorts een produkt van het productieproces: treinen, trams, rails, auto's, brommers, fietsen, wegen, viaducten, klaverbladen enzovoort zijn het voorwerp van ingewikkelde productieprocessen, handelstransakties, onderhoudsdiensten en ga maar door.

Dat verkeer dient verder op doordeweekse dagen voor het vervoer van miljoenen opgroeiende mensen naar en van onderwijsinstellingen, waar zij op een plaats in het productieproces worden voorbereid.

In de weekends en in vakantieperioden dient het verkeer voor het vervoer van miljoenen mensen naar recreatiemogelijkheden, waar zij op adem komen en nieuwe krachten opdoen voor hun aandeel in het productieproces.

Zo zie je — in vogelvlucht uiteraard — waar het verkeer allemaal voor dient. Toch is dit niet méér dan een aanloop naar de werkelijk belangrijke zaken.

Als je zou beweren, dat het productieproces zijn stempel drukt op de hele samenleving, zal vrijwel niemand daartegen opkomen. Want het is een bewering, waarmee je voorlopig nog vele kanten uit kunt. Je kunt ermee bedoelen, dat het jachtige tempo van het productieproces onherroepelijk, mede door het zelf ook jachtig gemaakte verkeer, onze hele samenleving jachtig maakt. Je zou iets dergelijks ook kunnen zeggen van het concurrentie-beginsel, dat in ons kapitalistische productieproces zit ingebakken, maar doorwerkt in het verkeer, in onderwijs en sport voorzover deze op 'competitie' draaien, en ook in de onderlinge verhoudingen, waar mensen elkaar met statussymbolen (de auto!) en dergelijke de loef afsteken. Allemaal waar. En erg genoeg. Maar ben je er hiermee? Hoe komt het, dat onze samenleving zo jachtig aanzit achter méér en béter en hóger? Hoe komt het, dat

concurrentie- en competitieverhoudingen er zo goed in passen? Wordt de grondslag voor dit alles niet gelegd door onze kapitalistische produktiewijze, die gebaseerd is op de bevoorrechte machtspositie van 'het kapitaal' en de ondergeschikte positie van 'de arbeid'? Deze fundamentele tegenstelling wordt door het produktieproces niet opgeheven, maar geactiveerd en kan zo haar stempel drukken op de hele samenleving. Ook op het verkeer. Wat dit laatste betreft moeten we een paar dingen eens op een rijtje zetten:

1) De ontwikkeling van het verkeer is natuurlijk zeer sterk afhankelijk van de investeringen in het verkeer. Waarin wordt het meest geïnvesteerd? In het particuliere gemotoriseerde verkeer, dat immers 'economisch het meest interessant' is en de voorrang heeft boven het financieel moeilijke openbare vervoer. Wie beslissen over investeringen? Deels de overheid (waarover verderop), deels 'het kapitaal'. Het is een bekend gegeven, dat werkers in de bedrijven het laatst van al (zo ooit!) over investeringen mogen mee beslissen.

2) De wijze waarop je aan het verkeer deelneemt, als fietser, als automobilist, als treinreiziger, hangt in ieder geval sterk af van wat je kunt betalen. Verschillen in inkomen zijn in hoge mate van invloed op de samenstelling van het verkeer. Maar die verschillen zijn niet het gevolg van een of andere gril van de natuur. Zij vloeien voort uit de volgehouden tegenstelling tussen kapitaal en arbeid. Verschillen in inkomen vloeien voort uit de positie, die iemand in het produktieproces inneemt. Een ongeschoolde arbeider verdient minder dan een geschoolde arbeider, die weer minder verdient dan een employé, die weer minder verdient dan het hoger en leidinggevend personeel, dat minder verdient dan de directeur of de bazen. Die baas en vrijwel alle bazen rijden in een auto, de hogere employé's komen meestal ook per auto naar het werk, de lagere employé's en de geschoolde arbeiders doen dat 'als het effe kan', maar de meeste van hen en alle ongeschoolde arbeiders komen met de (brom) fiets of met het openbaar vervoer naar hun werk.

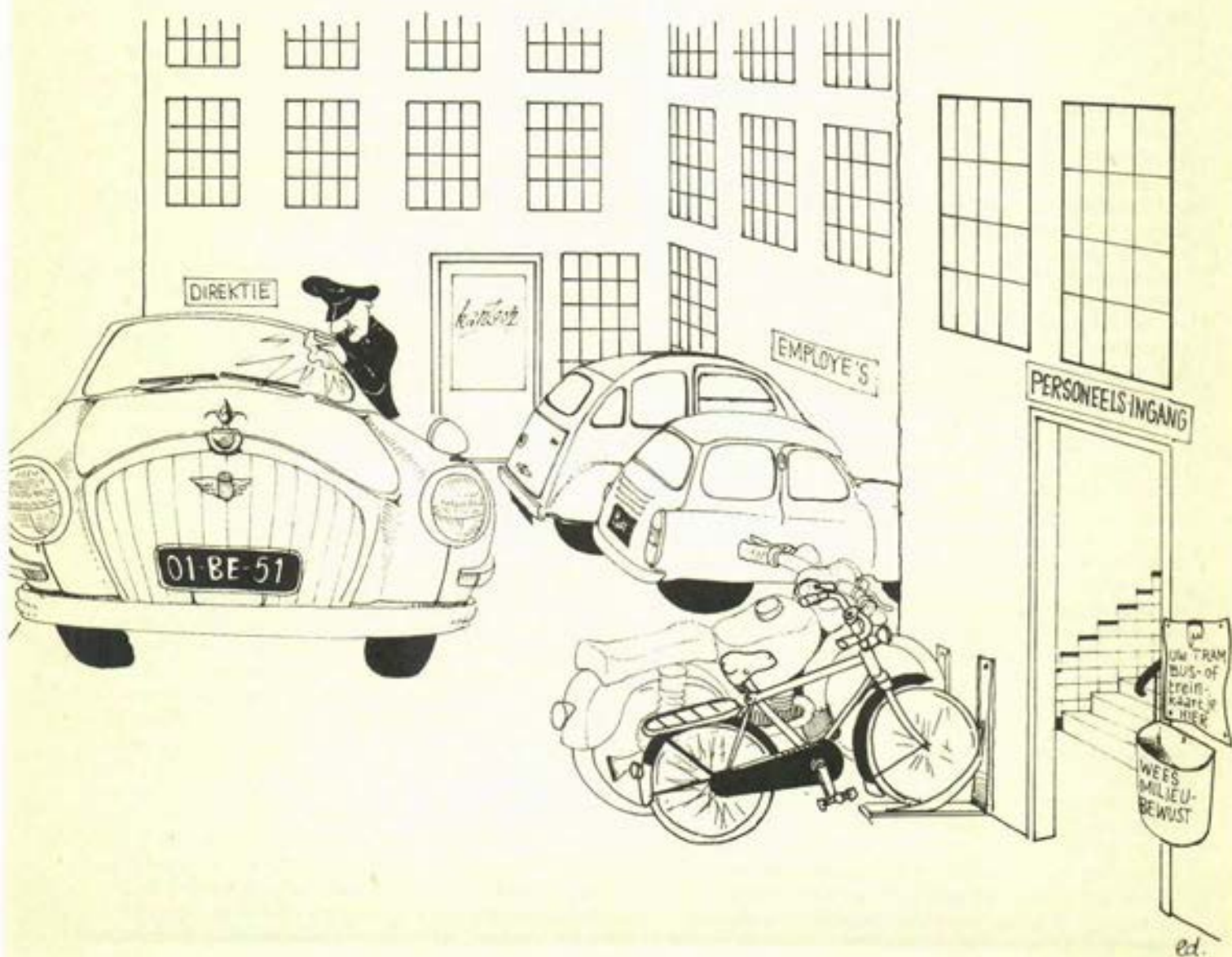
3) Ben je eenmaal in het bezit van een fiets, een auto enzovoort, dan begint het eigenlijk nog pas. Want dan komt de vraag: hoe wordt er in het verkeer met jouw specifieke belangen rekening gehouden? Alweer hetzelfde liedje: de 'economisch minst interessante' verkeersdeelnemers, voetgangers en fietsers, komen er ook het slechtst van af. Zie de oversteekplaatsen, de trottoirs (die hoe langer hoe meer

in parkeerplaatsen veranderen), zie de fietspaden (of het ontbreken daarvan op plaatsen waar ze eigenlijk hard nodig zouden zijn!).

4) De voorgestructureerde verkeerssituatie nodigt de verkeersdeelnemers niet uit tot prettige onderlinge verhoudingen. Wat zou zich daar anders kunnen ontwikkelen dan machtsvertoon, concurrentie en schouderwerk? Wie het breed heeft, laat het breed hangen. En de kleintjes worden naar de kant gedrukt. Of erger: 'Stop de kindermoord!'

Het verkeersproletariaat

Omdat stedenbouwers en ruimtelijke ordenaars de afstand van huis naar het werk, de school, de recreatie-terreinen zo groot hebben laten worden, zijn wij allemaal gedwongen naar vervoersmogelijkheden uit te zien. Nu kan een miljonair het best grappig of gezond vinden om de fiets te nemen, en een andere zeer welgestelde heer kan van tramritten een hobby maken. Maar daar hebben we het nu niet over. We hebben het over die overgrote meerderheid van mensen, die uitsluitend vanwege hun geringere koopkracht geen andere keuze hebben dan de benen te nemen, of de fiets of de bus. Zij zijn daardoor het meest aan weer en wind blootgesteld, moeten meer dan de anderen allerlei verdere ongemakken voor lief nemen, doen langer over de af te leggen afstand en worden voortdurend omwille van, maar ook dóór beter bedeelde verkeersdeelnemers opzij gedrongen. En waarom, dacht je? Hou je vast: omdat wij leven in een vrije maatschappij met vrijheid van vervoerskeuze. Je houdt het niet voor mogelijk. Maar deze kreet wordt door belangengroepen op kritieke momenten nog in ernst gehanteerd ook als een hoog beginsel! Die vrijheid van vervoerskeuze is een groot goed, enzovoort, enzovoort. Welgestelden kunnen inderdaad naar hartelust kiezen uit een rijk samengesteld verkeersassortiment met comfort, snelheid en veiligheid in ruime mate en grote verscheidenheid aanwezig. Dat is nog wat anders dan dat je, minder koopkrachtig zijnde, geen keuze hebt dan de minst comfortabele, minst snelle en minst bevoorrechte middelen van vervoer.



Het vervoer geeft tegenstellingen te zien, die uitsluitend gebaseerd zijn op tegenstellingen in inkomen en de daaruit voortvloeiende tegenstellingen in bevoorrechtiging. Dat is zó duidelijk, dat je het haast niet meer opmerkt!

..... ontwaakt

Zolang jezelf in de verkeersstroom meedraait, is het onmogelijk, want levensgevaarlijk, om je erin te verdiepen. Maar op afstand komt de waanzin af en toe levensgroot op je af. Je bent de enige niet! Want het verkeersproletariaat ontwaakt. Het wordt zich voor en na van zijn onaanvaardbare positie bewust. Acties en actiegroepen vertolken op plaatselijk of landelijk nivo, dat men het niet langer neemt. Dat kan zoden aan de dijk zetten, wanneer het méér is dan een explosie van emoties. Veranderingen in de bestaande situatie van het verkeersproletariaat bewerkstelligen vereist een samengaan van gemotiveerdheid met vindingrijkheid. Is het soms een schande voor acties en actiegroepen om er deskundigen bij te betrekken? Heeft dat niet in menig geval de stootkracht van de groep in zijn geheel vergroot? Ook in de ogen van de overheid, die voor concreet uitgewerkte plannen altijd meer open staat dan voor algemeenheden (waar zij trouwens erg gemakkelijk onderuit kan!)? Vandaar, dat we in deze Katern ten dienste van het ontwakend verkeersproletariaat het 'fietsrouteplan' van de Werkgroep Dooievaar in Den Haag uitvoerig voorleggen. Heel de voorafgaande analyse van het verkeer in zijn totaliteit heeft het bestaan van een verkeersproletariaat verduidelijkt, dat door tal van factoren, vooral door de overheersend technisch-economische benadering van het verkeer juist wordt verduisterd en weggemoffeld. Zo'n analyse is voor de motivatie van belang. Maar die motivatie zou op een frustratie uitdraaien, als niet tevens de vindingrijkheid werd gestimuleerd: daar dient het 'fietsrouteplan' ⁵ voor. Aangezien echter alle acties uiteindelijk naar het stadhuis of het parlement willen, moeten we eerst goed nagaan, welke de positie is van de overheid ten opzichte van het verkeersproletariaat.

Houd de overheid aan haar woord

Waar staat de overheid in het conflict tussen bevoorrechte en achterop geraakte verkeersdeelnemers? Om te beginnen al is die overheid (van hoog tot laag) bepaald niet happig op het uitvechten van conflicten. Zij zoekt het liever en zolang mogelijk in compromisvorming. Dat begint al bij de kabinetsformatie en zet zich vandaaruit over een breed veld voort, in het bijzonder ook bij de opstelling van de jaarlijkse begroting. Onze welvaartsmaatschappij is wat het overheids-

beleid betreft terecht wel eens getypeerd als 'een aaneenschakeling van compromissen' (van Heek). Vóór al het andere heeft dit betrekking op het fundamentele conflict kapitaal/arbeid in onze kapitalistische maatschappij, een conflict waaraan het zwijgen wordt opgelegd omdat anders volledige werkgelegenheid, economische groei, welvaart en dergelijke ernstig in gevaar zouden worden gebracht. Nu is een compromis in feite een uitgesteld conflict, waarbij wellicht wordt verondersteld, dat dit uitstel wel tot afstel zal leiden. Ten aanzien van het conflict kapitaal/arbeid is dat in ieder geval ijdele hoop. Bij het ontwaken uit de welvaartsroes, wakker geschud als we zijn door de milieuproblematiek en de uitbuiting van de Derde Wereld, komt dit conflict steeds krachtiger naar voren. Je ziet het aan de geladen reacties en commentaren van ondernemers-belangengroepen op diverse plannen en voornemens van de regering; voorbeelden daarvan zijn in het voorafgaande al gegeven.

In het fundamentele conflict tussen kapitaal en arbeid krijgt de overheid in een democratisch-kapitalistisch land als het onze een 'bijsturende' rol toebedeeld. Sinds de tweede wereldoorlog is dat 'bijsturen' wel in kracht en omvang toegenomen, maar het heeft de machtsverhoudingen niet wezenlijk gewijzigd. Wie de touwtjes in handen hebben, blijven eraan trekken. Wel bewerkstelligen emanciperende bewegingen in de maatschappij en ontwikkelingen in wereldverband voor en na veranderingen in de verhoudingen, waardoor de bijsturende rol van de overheid meer ten goede kan komen van de zwakkeren en minder bevoorrechten. Zo kennen we 'sociale wetten', 'sociale voorzieningen', enzovoort.

De vrijheid van de overheid

Dat 'bijsturen' is overigens een te argeloze voorstelling van zaken. Men wekt daarmee de indruk, dat de overheid, vanaf haar hoge uitkijkpost, voortdurend een oogje in het zeil houdt en pas op de een of andere manier ingrijpt, als de boel in het honderd dreigt te lopen. De overheid kijkt welwillend toe bij 'het vrije spel der maatschappelijke krachten', 'het particulier initiatief', enzovoort. Die bepalen de gang van zaken, onder toezicht van de overheid. In werkelijkheid moet de overheid in een kapitalistisch bestel onderhandelen met kapitaal en arbeid om tot zaken te kunnen komen. Zij wenst geen conflict. Zij zoekt een compromis. In feite is dit compromis het resultaat van onderhandelingen over de toewijzing en verdeling van de centjes. De overheid heeft daarbij de handen lang niet altijd vrij. Herinner je de vroeger aangehaalde passages over Turijn en Eindhoven en de havenwer-

ken terwille van mammoettankers. Je ziet het trouwens aan het verkeer. De overheid heeft het openbaar vervoer, waarover zij exclusieve zeggenschap heeft, stiefmoederlijk behandeld vergeleken bij haar investeringen in wegenbouw en dergelijke. Intussen staat de overheid wel degelijk open voor ingrijpende veranderingen in het maatschappelijk waardepatroon, als die maar systematisch onder haar aandacht worden gebracht. Wat aanvankelijk tot bewegingen en acties beperkt bleef: de milieuproblematiek en de bewustwording van de uitbuiting van de Derde Wereld door het rijke Westen is inmiddels al in het bestel opgenomen als taak voor de minister van volksgezondheid en milieu, resp. voor ontwikkelings-samenwerking.

Goede voornemens

Als het nu meer in het bijzonder over het verkeer gaat, kun je je afvragen, in welke richting de overheid denkt. Die overheid denkt af en toe hardop. Bijvoorbeeld in de Oriënterings-nota Ruimtelijke Ordening (zie Katern 5/6, 1974), waar je kunt lezen:

'De milieu-vriendelijke' vervoerswijzen als lopen en fietsen en, in zekere zin, openbaar vervoer dienen bevorderd te worden. De beperking zal vooral moeten worden toegepast op het autoverkeer' (6.2).

Dit is niet meer dan een beleidsvoornemen, dat om te beginnen nog nader zal moeten worden uitgewerkt. Die nadere uitwerking staat op stapel en zal heten: 'Structuur-schema Verkeer en Vervoer'; daarin 'zal aandacht worden besteed aan de vermindering van hinder en barrièrewerking, vlotte en veilige afwikkeling van het fiets- en bromfietsverkeer, de doorstroming van het openbaar vervoer, voetgangersgebieden, behoud en uitbreiding van speelgelegenheid tegenover parkeeraanspraken en parkeergarages'. Veelbelovende toekomstmuziek dus, waarbij iedereen gerechtigd is te zeggen: ik moet het allemaal eerst nog 'ns zien! Intussen is er al wat te zien, juist wat de minst bedeeden in het verkeer betreft. Eerst in woorden. Bij de behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat in de Tweede Kamer lanceerde minister Westerterp tien praktische beleidsvoornemens, waaronder dit:

'4e: Het creëren van veilige fiets- en bromfietsroutes en het minder op maximale doorstroming van auto's afstemmen van de verkeersregeling op wegen voor gemengd verkeer. Fietsen moet veilig en vlot mogelijk zijn in onze steden' (6 febr. '74).

Zoals het daar staat is het voor gemeentelijke autoriteiten, de gemeentelijke politie inclusief, lang geen gekke 'richtsnoer'. Toch kun je ook hierbij nog een stuk skepsis aanhouden en blijven zeggen: ik moet het allemaal nog zien!

Als de centjes op tafel komen

wordt het meteen een stuk méér 'menens'. Daags nadat hij bovenstaand beleidsvoornemen in de Tweede Kamer bekend maakte, verklaarde minister Westerterp als antwoord op vragen en opmerkingen van kamerleden:

'Ik ben een voorstander van de scheiding van verkeerssoorten en dus ook van de aanleg van *zoveel mogelijk fietspaden*. In het kader van de besteding van de gelden van het Rijks-wegenfonds wordt *een hoge prioriteit toegekend aan de aanleg van fietspaden langs enkelbaans rijkswegen*, die een functie voor het doorgaande verkeer vervullen en thans nog voor gemengd verkeer worden gebruikt. Krachtens de Wet uitkeringen wegen, waarbij gelden aan de provincies worden toegekend voor de aanleg en het onderhoud van wegen, is de verdeling van gelden die voor de aanleg en het onderhoud van de secundaire, tertiaire en quartaire wegen worden uitgekeerd, opgedragen aan de provinciale besturen. Ik wil uitdrukkelijk in het openbaar in deze Kamer zeggen, dat daarin ook *fietspaden langs deze wegen* kunnen worden betrokken en daaruit dus kunnen worden gefinancierd. In het kader van de regeling 'Beschikking bijdragen voor voorzieningen ten behoeve van het wegverkeer en het openbaar vervoer in en om de steden' kan in voorkomende gevallen aan de gemeenten steun worden geboden bij het scheppen van *aparte fiets- en bromfietsroutes*, mits deze passen in een door de gemeenteraad vastgesteld en goedgekeurd verkeerscirculatieplan. De directe verantwoordelijkheid voor de fietspaden, voorzover niet gelegen langs de rijkswegen, berust in eerste instanties bij de lagere organen'.

Er zijn dus centjes op tafel gelegd — achteraf blijkt het te gaan over ruim 3 miljoen gulden — maar met de voorwaarden erbij. De minister zegt de gemeenten steun toe, maar zet hen ook onder druk. Dit laatste kan dienstig zijn om tot zaken te komen, als een gemeente te lang wacht met het doorhakken van knopen. Maar het heeft ook nog andere kanten. Door steun te verlenen onder ingrijpende voorwaarden — zo'n 'verkeerscirculatieplan' alleen al is geen kleinigheid — maakt de minister in feite de gemeente weer meer afhankelijk van 'Den Haag'. Als het zó doorgaat, hoor je wel eens zeggen, kan de gemeente geen nieuwe stadsbus meer aanschaffen, of ze moet eerst toestemming vragen van 'Den Haag'. Dat is het

conflict tussen centralisatie en decentralisatie, waarmee we in ons land op bestuurlijk nivo opgescheept zitten. De aangehaalde woorden van de minister zijn voor het 'verkeersproletariaat' best wel hoopgevend. En als je het inmiddels verschenen 'Verkeerscirculatieplan 1974' van de stad Utrecht ziet, gaan voetgangers, fietsers en reizigers openbaar vervoer op papier alvast betere tijden tegemoet. Maar (min of meer) 'wenkende perspectieven' moeten ons niet in de verleiding brengen de handen in de schoot te leggen en hoopvol te wachten op de dingen die komen gaan. Maatschappelijke veranderingen, óók de noodzakelijke verandering van de situatie van het verkeersproletariaat, vereisen altijd een 'lange mars door de (ingewikkelde en onderling soms conflicterende) instituties'. Diep adem halen dus! Dat wil zeggen: zorg voor een krachtige motivatie, houd de overheid aan haar woord, en kom met concreet uitgewerkte plannen voor de dag.

Aangehaalde literatuur:

TP 2000, op weg naar 2000, een toekomstprojectie van Verkeer en Waterstaat. 's-Gravenhage, 1970.

TP 2000. Eerste deel antwoordnota. Methodologie. 's-Gravenhage, 1973.

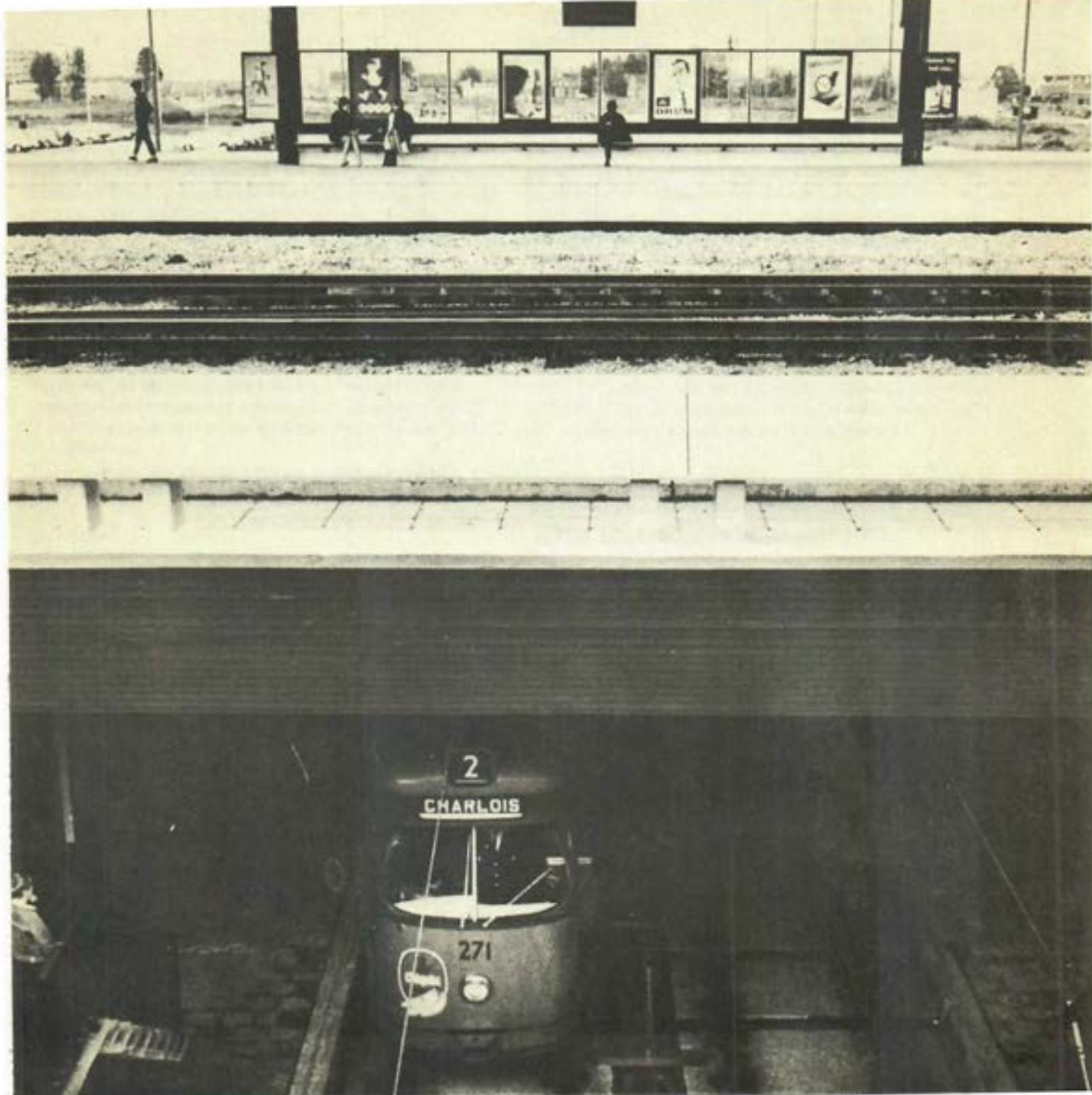
Enige beschouwingen over het verkeersbeleid in het algemeen en de rijksweegenplanning in het bijzonder. Rapport projectgroep bestuurskunde RU Utrecht, IJmuiden, 1972.

W. Beck, Democratie in de wijken. Een onderzoek naar buurtacties in Nederland. Van Gennep, Amsterdam, 1974.

R. Hueting, Nieuwe schaarste en economische groei. Meer welvaart door minder productie? Elsevier, Amsterdam, 1974.



Rotterdam C.S. (foto Carel Blazer)



AUTORIJDEN?

GA NOU GAUW

z'n auto wat selectiever moeten gebruiken.

Al fietsend leert hij misschien in te zien dat autorijden vaak meer een kwestie van gemakzucht is en letterlijk en figuurlijk tot minder gezonde situaties aanleiding kan geven.

Als we als 'kleintjes' in het verkeer tezamen weer één grote macht willen vormen, zal het waarschijnlijk verstandig zijn onze krachten blijvend te bundelen. Vandaar dat we deze Katern willen afsluiten met een beroep op U te doen. Een beroep op Uw medewerking.

We willen U vragen mee te werken aan het plan dat bij de Werkgroep 2000 en de Werkgroep Dooievaar leeft om te komen tot het oprichten van een vereniging van eenzame fietsers.

We zouden die vereniging bv. kunnen noemen de E.N.W.V. Dat zou kunnen staan voor de Enige, de Echte, of de Eerlijke Nederlandse Wielrijders Vereniging.

Die vereniging zou zich de volgende activiteiten ten doel kunnen stellen:

- het stimuleren van het fietsverkeer in Nederland, bv. door maatregelen en plannen zoals die in deze Katern zijn uitgewerkt;
- het uitwisselen van ideeën en ervaringen opgedaan door groepen in verschillende plaatsen in Nederland door middel van een periodiek versijnd informatie-bulletin.
- het voorbereiden van konkrete voorstellen om tot wetwijzigingen te komen waar dit gewenst is om de positie van het langzaam verkeer te verbeteren
- het ondersteunen van lokale akties en op gang brengen van nationale akties voor het verbeteren van de positie van het langzaam verkeer.

Zulk een vereniging zou, eenmaal in het leven geroepen, ons inziens nieuwe banden moeten aanknopen met de vereniging ter bescherming van voetgangers, met de stichting Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) en andere organisaties die de belangen van het langzaam verkeer willen behartigen.



FIETSEN

8 juni fietstocht oranjeplein 1 uur

Organisatie werkgroep fiets. Informatie en affliesjes Kitty Marekstraat 19 tel. 331900
Koffiehuis Paas Dunne bierkade 16a Christiaan tel. 33 66 44
Giro 33135 t/nx J.J. vandenHoven Den Haag

Het voorgaande is in voorwaardelijke zin gesteld.

Voordat we dit initiatief verder willen brengen, willen we weten of U daar iets in ziet. We willen U daarom vragen ons te laten weten of U een dergelijk initiatief zoudt willen ondersteunen, bv. door mede-oprichter of lid te worden. We hebben afgesproken om, zodra we 1000 aanmeldingen hebben, een openbare bijeenkomst uit te schrijven, om dit idee nader uit te werken.

Schrijft U ons even (adres: Werkgroep 2000 — Postbus 2000 in Amersfoort) en wilt U zoeken naar medestanders?

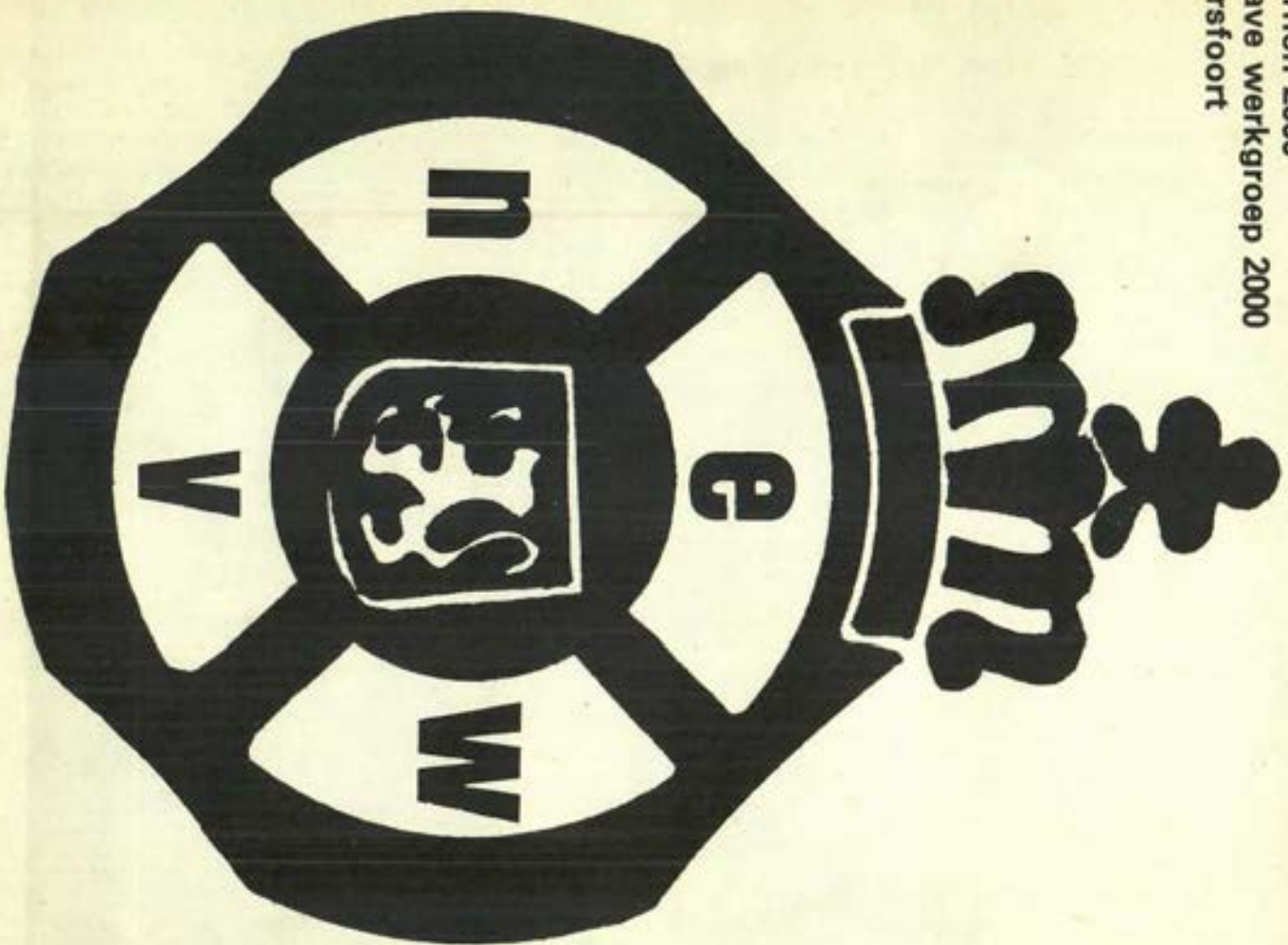
Graag willen we ook op de hoogte worden gebracht van initiatieven die U onderneemt en van de ervaringen die U opdoet. Als we voldoende reakties krijgen, kunnen we iedereen van elkanders activiteiten op de hoogte houden. Onze beste wensen voor het nieuwe (fiets)jaar!

nieuwjaar 1975,

Werkgroep 2000

Werkgroep Dooievaar

katernen 2000
uitgave werkgroep 2000
amersfoort



fietser...kop op!

redactie katernen 2000 i.s.m. werkgroep dooievaar-Den Haag
doorgaande voorrangsvrije fietsroutes

1974/nummer 10 een stappenmodel voor doe-het-zelvers



De vraag is: hoe kunnen we het best beginnen. Hoe pakken we de overheid aan en hoe pakken we onszelf aan. Ons antwoord is: klein beginnen... en daarna winnen. In het voorgaande is aangegeven hoe de ongelijkheden binnen onze samenleving zich weerspiegelen in het verkeer. Als we iets willen doen aan die ongelijkheden en het verkeerd verkeer willen veranderen zullen we moeten beginnen bij de meest verdrukte groep in het verkeer, het zgn. langzaam verkeer.

Door de positie van de meest verdrukte groep verkeersdeelnemers, d.w.z. de fietsers, geleidelijk aan weer te versterken, kunnen we een begin maken met het werken aan een andere, een betere verkeers- en vervoersstructuur.

De keuze voor de 'eenzame fietser' als keerpunt voor een nieuw beleid op het gebied van verkeer en vervoer zouden we als volgt willen verduidelijken en motiveren: Nederland is van oudsher een fietsland. De verkoop van fietsen neemt nog steeds toe. Volgens de laatste schattingen zouden er zo'n 9 miljoen fietsen in omloop zijn.

Het paradoxale van de situatie is evenwel dat, ondanks de toename van de verkoop van het aantal fietsen, het gebruik van de fiets in de afgelopen 10 à 20 jaren sterk is afgenomen. Dit geldt met name voor het gebruik van de fiets in het woon-werkverkeer.

In een stad als Utrecht is bv. in de periode van 1960-1972 de volgende verschuiving geregistreerd binnen het verkeer en vervoer naar de stad toe:

Gemeente Utrecht: aantal personenverplaatsingen via de invalswegen

jaar	totaal aantal personen , per auto		totaal aantal personen per (brom)fiets	
1960	51.000	47%	37.000	34%
1965	101.000	52%	68.000	35%
1968	165.000	68%	48.000	20%
1972	203.000	79%	26.000	10%
per openb. verv.			totaal	
21.000		19%	109.000	
24.000		13%	193.000	
30.000		12%	243.000	
28.000		11%	257.000	

(Bron: Concept-Verkeerscirculatieplan Utrecht, 1974, blz. 35)

Soortgelijke verschuivingen zijn opgetreden in het verkeers- en vervoersaanbod in andere steden in Nederland. In Den Haag bv. is het aandeel van het fietsverkeer in het totale verkeer in de periode van 1965 tot 1970 teruggelopen van 28,5 naar 14,8%. Deze cijfers maken twee zaken duidelijk. Nederland is — ondanks het grote aantal in omloop zijnde fietsen — geen fietsland meer, maar is hard op weg een auto-land te worden, als het dat al niet is.

De auto heeft in tal van opzichten de plaats van de fiets ingenomen. Dit proces van 'verdrukking' heeft zich vooral de laatste 10 à 15 jaren doorgezet. De auto heeft de kans gekregen zich diep te wortelen in onze samenleving, vooral ten koste van de fiets en in mindere mate ten koste van het openbaar vervoer.

Deze constatering geeft tegelijkertijd aan, waar het grootste probleem zit als je in het huidige verkeer en vervoer veranderingen wilt gaan bewerkstelligen. De auto is namelijk niet meer weg te denken en ook niet meer weg te werken uit onze samenleving.

Diezelfde auto draagt er echter toe bij dat de bestaande ongelijkheden in het verkeer bestendigd worden. Het 'verkeersproletariaat' blijft onderdrukt. De enige mogelijkheid lijkt wel zelf ook maar een automobiel aan te schaffen.

We schrijven *lijkt*, omdat op de lange duur deze weg een lijdensweg zal worden, met name voor onze steden, die nu al in ernstige mate te lijden hebben van het particuliere gemotoriseerde verkeer. Is er een andere weg, die kan worden ingeslagen?

Het lijkt ons van wel, maar daar zullen we met z'n allen aan moeten werken. Met z'n allen, want de fietsers vormen met elkaar nog steeds (potentieel) de grootste belangengroep van Nederland.

De eenzame fietser staat niet sterk. Hij wordt wel bezongen (door Boudewijn de Groot), maar bepaald niet vereerd. Maar vele eenzame fietsers maken één grote. Zij kunnen een vuist maken, een tegen-macht vormen. Wij kunnen dat dus, met z'n 9 miljoenen, als we het maar willen en als we maar een actie-plan maken.

Een plan om het fietsverkeer weer te stimuleren en het fietsen weer tot een plezierige zaak te maken, met name in onze steden en dorpen. Daar is des te meer reden voor omdat fietsen in onze bewegingsarme maatschappij naast een nuttige, ook een gezonde zaak is.

Fietsen is gezond. Meer fietsen (i.p.v. minder) is nog gezonder. Niet alleen voor Uzelf, maar ook voor onze samenleving.



Vandaar ons voorstel om samen een plan te maken. Hoe dat kan, wordt verderop uitgelegd met een aantal praktische voorbeelden en tips. Maar voor we beginnen eerst nog een paar opmerkingen over de fiets en de auto en de fiets en de overheid.

De fiets en de auto.

Hierboven schreven we: de auto is niet meer weg te denken en niet meer weg te werken uit onze samenleving. Dat is natuurlijk maar ten dele waar. Tenslotte deden we vroeger veel dingen op de fiets, waarvoor we nu maar al te vaak de auto gebruiken.

Als iedere automobilist, voor hij of zij in zijn auto stapt, eerst eens zou nadenken of hij of zij ook niet de fiets of de tram, bus of trein zou kunnen gebruiken, zou het verkeersbeeld al aanzienlijk kunnen verschuiven. Het percentage van het langzaam verkeer en het openbaar vervoer in het totale verkeer en vervoer zou al beduidend kunnen toenemen.

Als we daar nog bij op zouden tellen alle auto-gebruikers, die eigenlijk wel de fiets of de tram, bus of trein zouden willen gebruiken, maar het nu niet doen omdat het zoveel last bezorgt of omdat het zoveel langer duurt of omdat het zo weinig comfortabel is, dan zou de verschuiving nog zoveel te groter kunnen zijn.

We schrijven echter: als... want we weten allemaal dat de voorwaarden voor een dergelijke verschuiving niet aanwezig zijn. Integendeel: het 'fietsklimaat' verslechtert nog steeds, voornamelijk door de overmacht en overlast van het snelverkeer en het openbaar vervoer wordt steeds duurder en in sommige opzichten minder in plaats van meer comfortabel. Sommigen onder ons, die wat radicaler denken, zoeken dan ook naar meer radicale oplossingen om het verkeerde verkeer weer op het rechte spoor te brengen. De auto moet de stad uit, of: gratis openbaar vervoer, zijn uitdrukkingen van dit meer radicale denken.

Op langere termijn gezien ligt daar ook ons inziens de richting waarin we het zullen moeten zoeken. De vraag is alleen hoe komen we op weg in die richting. Hoe kunnen we het proces van verschuiving binnen het verkeer in andere richting ombuigen. Nog afgezien van het feit of het wenselijk en noodzakelijk is de auto zonder meer de stad uit te werken, lijkt het ons dat deze oplossing geen schijn van kans maakt zolang er niet een reëel alternatief is. Dat alternatief: veilig en geriefelijk langzaam verkeer en goedkoop en comfortabel openbaar vervoer, zal eerst meer grond onder de voeten moeten krijgen.

Een verkeers- en vervoerssysteem dat pakweg 50 jaar de kans heeft gekregen zich te nestelen in onze samenleving, kunnen we niet van de ene op de andere dag stopzetten. We kunnen het echter wel ombuigen. Ombuigen in een meer gewenste richting, in de richting van het alternatief zoals dat hierboven is omschreven.

Die ombuiging zal tijd vergen, misschien wel evenveel tijd als de opkomst van het automobiel. Maar hopelijk zal het vlugger kunnen gaan. Dat betekent echter dat we een tijdlang zullen moeten leren leven met de auto en de fiets, met particulier en openbaar vervoer. Van belang daarbij is vooral dat we er in slagen dit leerproces in de andere richting om te buigen: van toenemend gebruik van de auto en minder gebruik van de fiets en het openbaar vervoer, naar afnemend gebruik van de auto en toenemend gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

We zullen elkaar weer moeten leren fietsen, bussen, treinen en trampen in plaats van te gaan trimmen langs de autobanen. Elkaar, maar vooral ook onszelf, want hoevelen onder ons pakken nog steeds de auto waar ook de fiets of het openbaar vervoer voorhanden zijn. Het is in ons aller belang dat de fiets en het openbaar vervoer meer voorrang krijgen in het verkeer, in plaats van steeds meer achtergesteld te worden.

Omdat het in ons aller belang is, is het ook in het algemeen belang. Dat algemeen belang is iets wat de overheid zegt te dienen. Vandaar dat we er bij de overheid op aan zullen moeten dringen ons daarbij terzijde te staan.

De overheid en de fiets.

We hebben in het voorgaande kunnen lezen dat de overheid en met name de rijksoverheid de fiets en het openbaar vervoer — althans in woord en geschrift — ook meer voorrang wil verlenen. Waar het nu vooral op aan komt is deze woorden in daden om te zetten. Daar kunnen we met z'n allen die overheid een goed handje bij helpen.

Nu zijn er wel overheden en overheden. Het ene stadsbestuur is bv. het andere niet.

Zo kun je bijvoorbeeld in de Nota Langzaam Verkeer van de Haagse Verkeersdienst (van 1972) lezen: 'De vraag kan nog worden opgeworpen of het — gelet op de voortgaande afnemering van het langzame verkeer — nog wel zinvol zou zijn voor deze categorie weggebruikers het treffen van voorzieningen te overwegen'.

Een jaar later valt in de Verkeersnota over de Haagse binnenstad het volgende te lezen: 'De bevolking heeft gekozen

voor de auto en het autobezit neemt nog steeds sterk toe. Binnen korte tijd zal het zo zijn dat iedere valide persoon boven de 18 jaar voor zijn verplaatsingen in principe de beschikking zal hebben over een auto', en even verderop: 'De bereikbaarheid van de binnenstad wordt in hoge mate bepaald door het aantal beschikbare parkeerplaatsen'. Er is weinig verbeeldingskracht voor nodig om te begrijpen dat het beleid dat op deze uitgangspunten wordt gebaseerd al even eenzijdig is als de eenzijdige voorstelling van zaken, die uit deze aanhalingen naar voren komt. Wie daarvan kennis wil nemen doet er goed aan de artikelen en rapporten van de Haagse werkgroep DOOIEVAAR door te nemen. Dezelfde werkgroep met wie we het doorgaande fietsrouteplan hebben opgesteld, waarover U verderop meer kunt lezen. Een heel ander geluid komt bv. uit Rotterdam, waar de Verkeersdienst uit deze stad in een nota stelt: '... dat per dag rond 50.000 fietsen en bromfietsen de Rotterdamse binnenstad inkomen, voor een belangrijk deel (20%) gedurende het ochtendspitsuur. Indien al deze fietsers plotseling besloten automobilist te worden, zouden zonder twijfel zeer ernstige verkeersproblemen geschapen worden. Zulks te vermijden, moet beschouwd worden als een hoofdplicht voor de verkeersregulering. Het is zeer aannemelijk, dat het gebruik van de fiets en de bromfiets door het introduceren van goede voorzieningen in niet onbelangrijke mate gestimuleerd kan worden zoals dat bij andere vervoerswijzen het geval blijkt te zijn (bv. autowegen voor het gemotoriseerde verkeer, metro voor het openbaar vervoer)'. Wel moet in dit geval bedacht worden dat deze beleidsrichting nog maar zeer recent is en dat jarenlang ook in Rotterdam de auto vrij spel heeft gekregen, onder meer door de aanleg van stedelijke autowegen. Maar hier heeft de plaatselijke overheid tenminste de oogkleppen afgedaan en heeft ze oog gekregen voor meer gewenste ontwikkelingen. In het reeds eerder aangehaalde Utrechtse verkeerscirculatieplan wordt het voorstel gedaan voor de aanleg of completering van een zevental doorgaande fietsroutes. Naast de aanleg van busstroken wordt in dit plan ook gepleit voor het uitbreiden van het aantal parkeersgarages in de binnenstad en een vermindering van de parkeercapaciteit in de openlucht. Hier is het beleid al een stapje verder alhoewel het nog steeds een curieuze menging is van 'geven en nemen', voor wat betreft het autoverkeer in de stad. Uit deze enkele voorbeelden die uiteraard met andere kunnen worden aangevuld, wordt echter wel duidelijk dat een zekere kentering in het beleid van de stedelijke overheid valt waar te nemen. De verkeersplannen die vroeger vrijwel

uitsluitend op de bevordering en snelle doorstroming van het autoverkeer waren gericht (doorbraken, verbreden van autowegen), maken in toenemende mate gewag van maatregelen die (zouden moeten) worden genomen ten behoeve van het stimuleren van langzaam verkeer en openbaar vervoer.



Wil die beleidsomgeving echter ook wezenlijk gestalte krijgen dan zullen we in veel gevallen de overheid nog een stevig handje moeten helpen. Hoe dat kan en dat het kan, willen we in het laatste deel van deze Katern aan U voorleggen.

Goed voorbeeld doet goed volgen

Het is de reeds eerder genoemde Haagse werkgroep DOOIE-VAAR geweest, die in Nederland het initiatief heeft genomen tot het op gang brengen van een serie activiteiten die er alle op gericht zijn het fietsverkeer in de 'residentie' te stimuleren. Wat in Den Haag door een kleine, maar zeer actieve groep van jonge architecten op gang is gebracht, moet elders in Nederland ook mogelijk zijn. Vandaar dat we de activiteiten van de Dooievaar groep hebben aangegrepen als voorbeeld om te laten zien wat U er zelf aan kunt doen.

Als voorbeeld en niet als recept. Iedereen zal in zijn eigen woonplaats rekening moeten houden met de karakteristieke situatie in die plaats. Maar de middelen die door Dooievaar zijn gebruikt hebben het grote voordeel, dat ze eenvoudig en doeltreffend kunnen zijn. U kunt het bij wijze van spreken zelf ook gaan doen. Vandaag nog als U wilt.

De Dooievaar groep is, zoals iedere creatieve actiegroep, begonnen met na te denken. Na te denken vooral over de oorzaken van het afnemend fietsgebruik in onze steden. Zij kwamen tot de conclusie dat een beleid gericht op het stimuleren van fietsgebruik, met name in de stad, zich eerst en vooral rekenschap zal moeten geven van de belemmeringen die een groter fietsgebruik in de weg zijn gaan staan.

Zij hebben daartoe een aantal van die belemmerende factoren op een rijtje gezet, te weten:

- overlast door gemotoriseerd verkeer in de vorm van geluid en stank;
- steeds langere reistijd door steeds meer obstakels in de vorm van verkeerslichten (de groene golf voor de automobilist is tegelijkertijd een rode golf voor de fietser);
- toenemende onveiligheid van de fietser door bv. groot-schalige kruispunten, parkeren op de stoep, parkeren langs de rechterkant van de weg, gedwongen zijn te 'weven' e.d.;
- invoering van éénrichtingsverkeer, ook voor de fiets, waar door o.a. geen continuïteit in de fietsroutes bestaat (als die er al zijn)

Als wij — en de overheid — ons gaan bezinnen op deze belemmerende factoren, dan zullen we er goed aan doen ons te realiseren dat zonder uitzondering deze belemmeringen

het gevolg zijn van een verkeers- en vervoersbeleid, dat te veel gericht is geweest op de belangen van de automobilist. De aangrijpingspunten voor een ander beleid, gericht op het stimuleren van fietsverkeer en openbaar vervoer, zal er dan ook op gericht moeten zijn deze belemmeringen op te heffen. Naast het opheffen van belemmerende factoren moeten bovendien maatregelen genomen worden die de voorrang voor de fiets en openbaar vervoer vertalen van woorden in konkrete daden.

Dit houdt in dat in iedere stad doorgaande voorrangsvrije fietsroutes gecreëerd en/of aangelegd zullen moeten worden. Hetzelfde geldt uiteraard voor het openbaar vervoer. Dat deze op zich vrij eenvoudige maatregelen onmiddellijk effect kunnen sorteren blijkt wel uit de toename (met 66%) van het gebruik van de tram in het eerste jaar van ingebruikstelling van de zgn. vrije tramlijn voor lijn 1 in Amsterdam. Ongetwijfeld zal de toename van het fietsgebruik minder direct en spectaculair verlopen. Maar bij een bewust en vasthoudend beleid in deze richting zijn op middellange termijn wel resultaten te verwachten. Voor het vervoer geldt dat de overheid de eerste stappen zal moeten ondernemen en waar zal moeten maken dat dit vervoer 'snel, veilig en voordelig' kan zijn. De ervaringen in Amsterdam wijzen uit dat de belangstelling voor dit type dan weer snel kan toenemen. Voor het fietsverkeer geldt echter dat wijzelf — fietsers én automobilisten én voetgangers — zelf de eerste stappen kunnen zetten. Vandaar dat we in het resterende deel van dit Katern een 'stappenmodel' hebben uitgewerkt voor doe-het-zelvers.

Dit stappen-model omvat de volgende onderdelen:

1. een hand-leiding voor het opstellen van een plan voor voorrangsvrije doorgaande fietsroutes in Uw eigen woonplaats.
2. een aantal maatregelen die door de gemeente kunnen worden genomen om een aantal belemmeringen voor het fietsverkeer op te heffen zoals éénrichtingsverkeer, stoplichten, verwijderen van fietspaden ed.
3. een aantal tips voor het ontwikkelen van een strategie en actie ten aanzien van de overheid en ten aanzien van medebewoners van Uw stad of dorp.

De voorbeelden zijn gekozen uit Den Haag, maar ze zijn zodanig in kaart en beeld gebracht dat U ze gemakkelijk op Uw eigen woonplaats kunt overbrengen.

Het begin van Uw plan

U neemt een plattegrond van Uw woonplaats, liefst in zwart-wit getekend.

Op deze plattegrond of op een transparant vel tekent U in:

- de voornaamste werkgebieden (industrie, kantoren en centrumgebied)
- de voornaamste woongebieden
- recreatie- en groengebieden (ook die in de nabijheid van Uw woonplaats)
- de belangrijkste scholencomplexen
- knooppunten van openbaar vervoer (stations, busstations e.d.)

WONEN



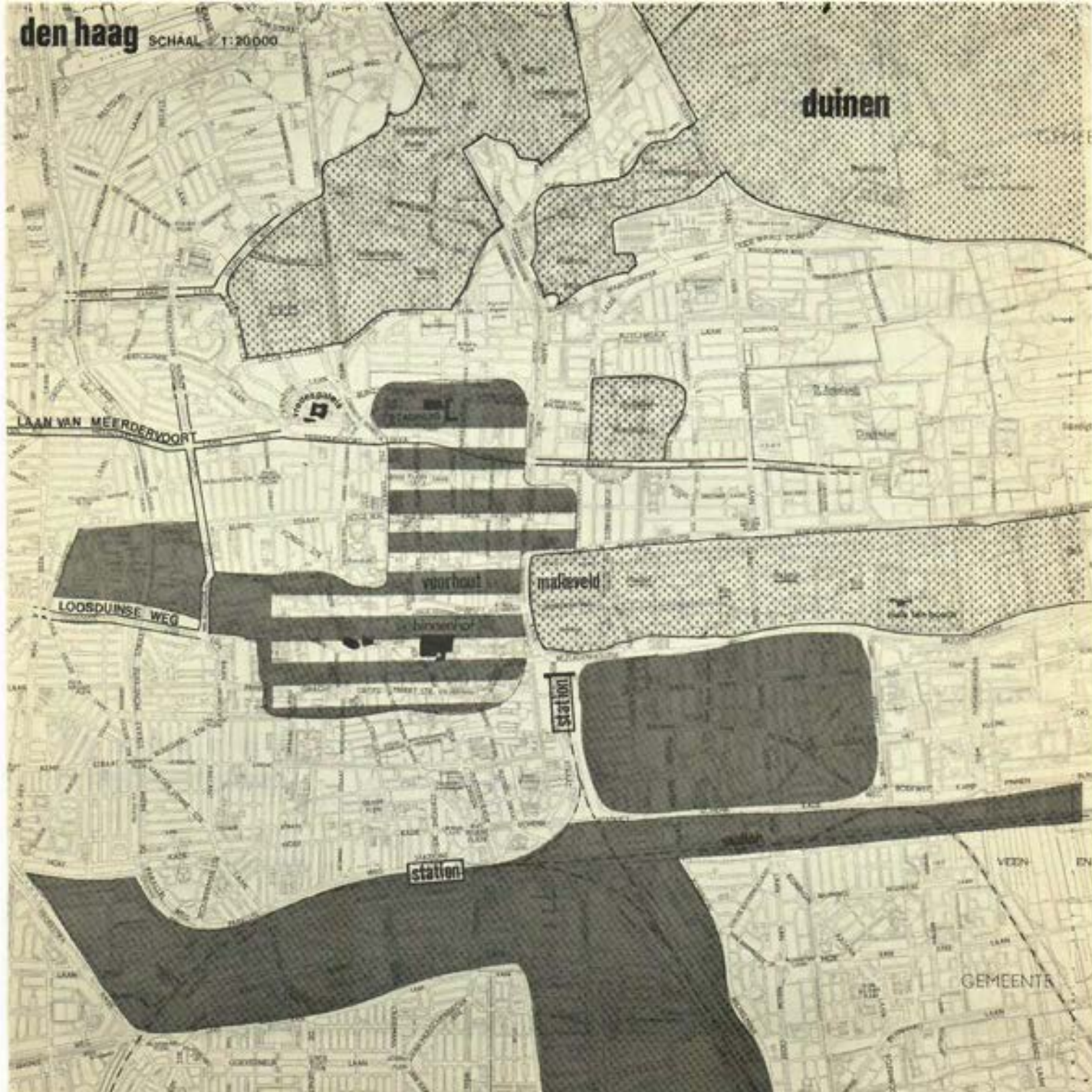
REKREËREN



WERKEN



duinen



Het begin van de fietsroutes

Op bovengenoemde kaart zet U een aantal principe-routes. Dit zijn lijnen op de kaart die met elkaar verbinden:

- de voornaamste woongebieden met de voornaamste werkgebieden (voor het woon-werkverkeer)
- de routes naar de belangrijkste recreatie- en groengebieden
- de verbindingslijnen naar de voornaamste scholencomplexen (deze zijn niet op het voorbeeld aangegeven, omdat deze per plaats sterk kunnen verschillen; U kunt b.v. de leerlingen van een school zelf deze routes in kaart laten brengen)
- de belangrijkste verbindingslijnen naar de knooppunten van het openbaar vervoer
- de belangrijkste verbindingslijnen naar het centrum van Uw woonplaats

Recreatieve routes



Routes wonen/werken
centrum en knooppunten o.r.



WONEN

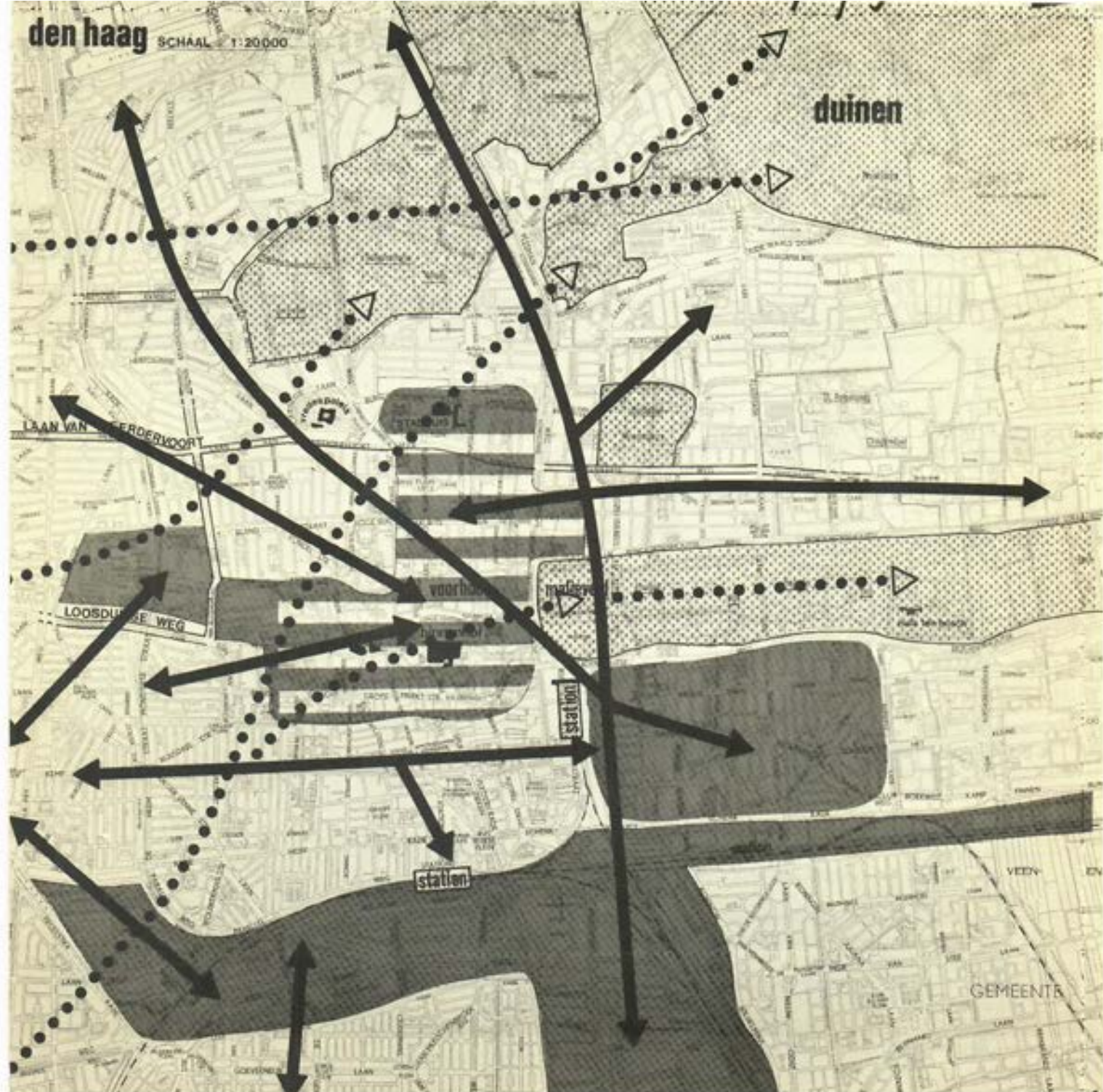


REKREËREN



WERKEN





Hoe gaan we fietsen

U neemt een nieuwe plattegrond voor U en legt de ingevulde plattegrond ernaast. U gaat nu op deze nieuwe plattegrond de 'principe-routes' vertalen in meer definitieve fietsroutes.

Voor U dat doet, moet U eerst goed nadenken welke route het meest direkt en het meest plezierig is.

Daarbij kunt U een aantal uitgangspunten hanteren:

- a. kies een beperkt aantal routes en combineer zoveel mogelijk verschillende routes (bv. woon-werkverkeer route met stations-route met binnenstadroute met recreatieve route e.d.)
- b. zoek zoveel mogelijk een direkte route (vooral voor het gebruiksverkeer van belang; een recreatieve route mag desnoods wat langer zijn als ie maar aantrekkelijk is)
- c. maak, waar mogelijk, gebruik van bestaande fietspaden
- d. kies echter zoveel mogelijk routes die niet langs hoofdverkeersaders lopen. Liever een route die bv. parallel loopt aan een hoofdverkeersader, U hebt dan minder last van snelverkeer.
- e. kies, vooral voor recreatieve routes, zo aantrekkelijk mogelijke routes, bv:
 - liever door een winkelstraat dan door een woonstraat als U de keus hebt.
 - zoveel mogelijk groengebieden opnemen in Uw route
 - fietsen langs een oude gracht of langs waterpartijen kan zeer aantrekkelijk zijn
 - hetzelfde geldt voor routes die langs bezienswaardigheden voeren
- f. als U gebruik maakt van aanwezige fietspaden, overtuig

U er dan van dat deze routes een goed fietsklimaat hebben (kom indien gewenst met voorstellen tot verbetering) en zoek bv. verbindingroutes tussen bestaande fietspaden.

den haag

SCHAAL 1:20 000

duinen

GEMEENTE

laan van meerdervoort

loosduinse weg

voorhout

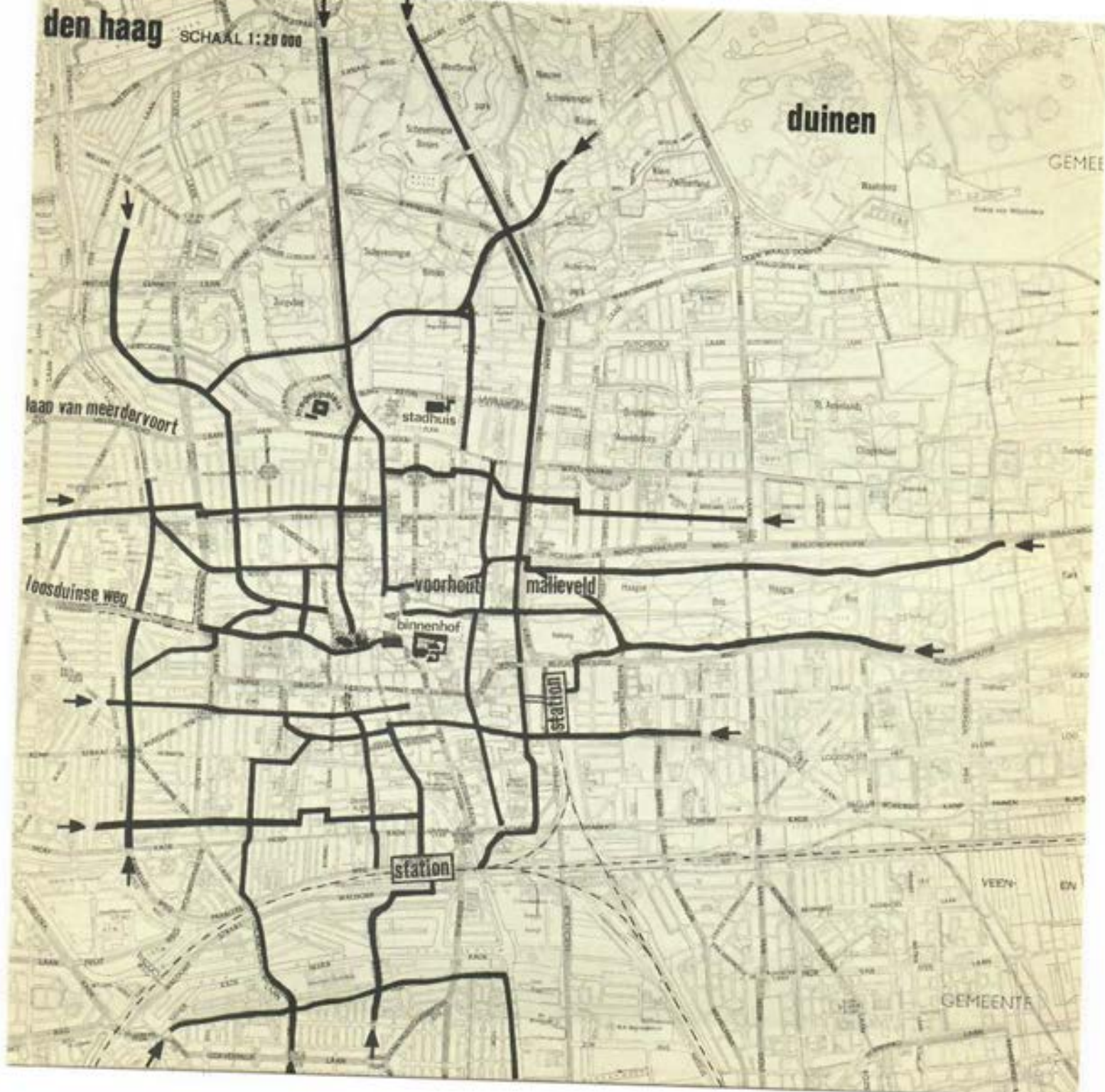
maieveld

binnenhof

station

station

GEMEENTE



Het uitlok-plan

U bent nu zover dat U Uw doorgaande voorrangsvrije fietsroutes op een kaart kunt uitzetten. U zult een beter resultaat boeken als U dit met een groep bewoners doet. Twee weten meer dan een.

Het plan dat U in elkaar hebt gezet noemen we een uitlok-plan. Het heeft namelijk vooral ten doel reacties uit te lokken van medebewoners en -fietsers in Uw woonplaats. Probeer contact te krijgen met een of meerdere van de plaatselijke dag- en weekbladen en vraag of zij het in de krant willen zetten.

Zet er een tekst bij, waarin U laat uitkomen waarom U dit plan hebt opgesteld. Leg uit dat het een voorlopig plan is en vraag de lezers om reacties. Laat hen zelf met voorbeelden komen.

In Den Haag kreeg Dooievaar een 100-tal reacties. Een aantal routes werd duidelijk onderschreven. Uit de reacties kunt U bv. een volgorde van uitvoering halen, wat van belang is voor de volgende stap.

Kortom: U gaat de meest deskundige groep raadplegen, die U zich maar kunt voorstellen: de fietsers in Uw woonplaats.

Schetsplan en voorbeeld-route

Uw plan heeft nu enige bekendheid en naar we mogen aannemen ook een aantal reacties gekregen.

U gaat nu alle reacties verwerken tot een concreet schetsplan voorzien van een toelichting en van een voorbeeld-route. Uw volgende stap is het aanbieden van een concreet voorstel aan de gemeente. Hoe dit het beste kan, stellen we verderop aan de orde.

Eerst moeten we ervoor zorgen dat we een goed 'rapport' op tafel leggen. Dit omvat de volgende onderdelen:

1. een schetsplan met een 10 tot 15-tal doorgaande voorrangsvrije fietsroutes, eventueel met een voorgestelde volgorde van uitvoering
2. een voorbeeld-route (zie stap 6), waarop U aangeeft op welke wijze U verschillende problemen, die zich in de praktijk voordoen, denkt op te lossen.
3. een serie maatregelen die van gemeentewege genomen kunnen worden om het fietsverkeer te stimuleren door belemmeringen op te heffen (zie stap 7)
4. een toelichting

LANCEREN FIETSPADENPLAN



Veilige en aantrekkelijke
fietsroutes door de stad
zijn best mogelijk



Veilig fietsen in
de stad,
het kan!

door J. Duijter

Doorevaar wil
Hagenaar weer
laten fietsen

VAGSE FIETSRUTEPLAN IN INFORMATIECENTRUM

Doorevaar wil dat
burgerij meedenkt



Op 'Doorevaar-routes':
FIETSER GAAT
VOOR ALLES



Niet alleen op de
vervoer-situatie:
ook langzaam verkeer



Rechts-af bij rood stoplicht

Werkgroep Doorevaar
Speciale route voor
vlug en veilig fietsen
naar werk en recreatie



Doorevaar probeert
fietsers te informeren



Fietsen door
tuin van
Vredespaleis



Parkeren op
voormalig
fietspad



Eenrichtingverkeer



De voorbeeld-route

De voorbeeld-route dient om duidelijk te maken hoe een aantal praktische problemen bij het instellen van een voorrangsvrije doorgaande fietsroute worden opgelost.

Als voorbeeld hebben we gekozen de eerste proefroute van het Dooievaar-plan waarvan de voorbereiding thans ter hand is genomen door een gemeentelijke werkgroep in Den Haag tezamen met de leden van de werkgroep Dooievaar en vertegenwoordigers van het buurtcomité.

De route voert van een werkgebied in het centrum van Den Haag door een winkelstraat (Piet Heinstraat) naar de zuidwestelijke woongebieden van Den Haag.

We volgen deze route aan de hand van een aantal problemen.

probleem nr. 1: de auto en de fiets

Uitgangspunt van de fietsroute is dat deze voorrangsvrij en doorgaand moet zijn. Dit betekent niet dat de route exclusief voor fietsers hoeft te zijn. Het betekent wel dat de fiets op deze route voorrang moet hebben.

We gaan dus uit van een route waar zowel autoverkeer als fietsverkeer mogelijk is, maar de auto dient zich aan de fiets aan te passen.

We kiezen dan ook een fietsroute die niet samenvalt met een hoofdverkeersader, maar een route die daar parallel aan loopt.

Hierbij gelden de volgende uitgangspunten:

- a. op deze route is altijd sprake van éénrichtingsverkeer voor de auto en tweerichtingsverkeer voor de fiets.
Het tegemoetkomende fietsverkeer rijdt op een aparte, van het overige verkeer afgescheiden verkeersstrook. De auto en de fiets die in dezelfde richting rijden, rijden wel op verschillende rijstroken maar deze zijn van elkaar afgescheiden door een tussenberm of rand. (zie detail 1).

- b. de auto wordt op een doorgaande fietsroute altijd links geparkeerd.

Bij een wegbreedte tot 12 m. wordt de auto langs een rijweg geparkeerd. (zie detail 1)

Bij een wegbreedte tot 13,5 m. is een schuine insteek mogelijk. (zie detail 2)

Bij een wegbreedte van 15 m. of meer is loodrecht parkeren mogelijk. (zie detail 3)

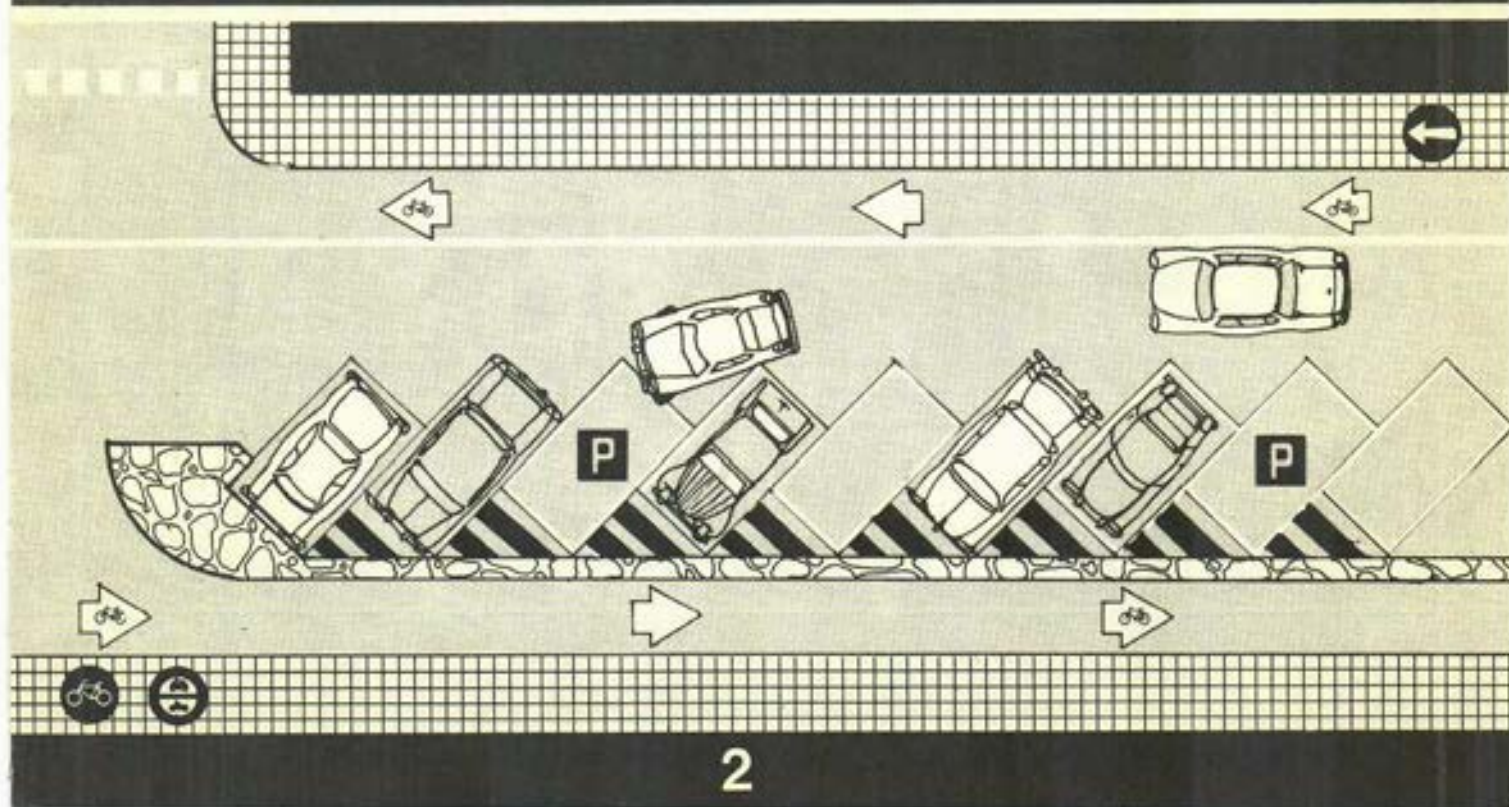
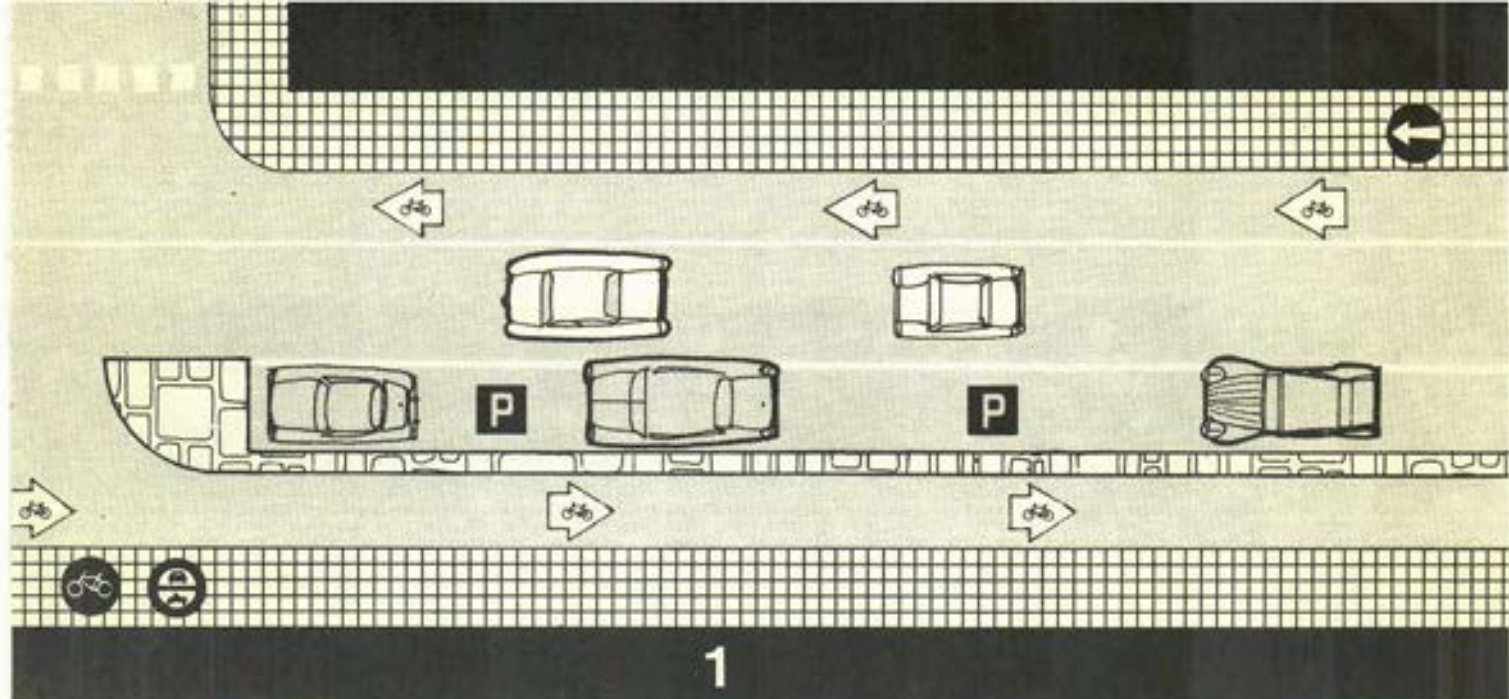
Het links parkeren is noodzakelijk om het doorgaande fietsverkeer niet te hinderen.

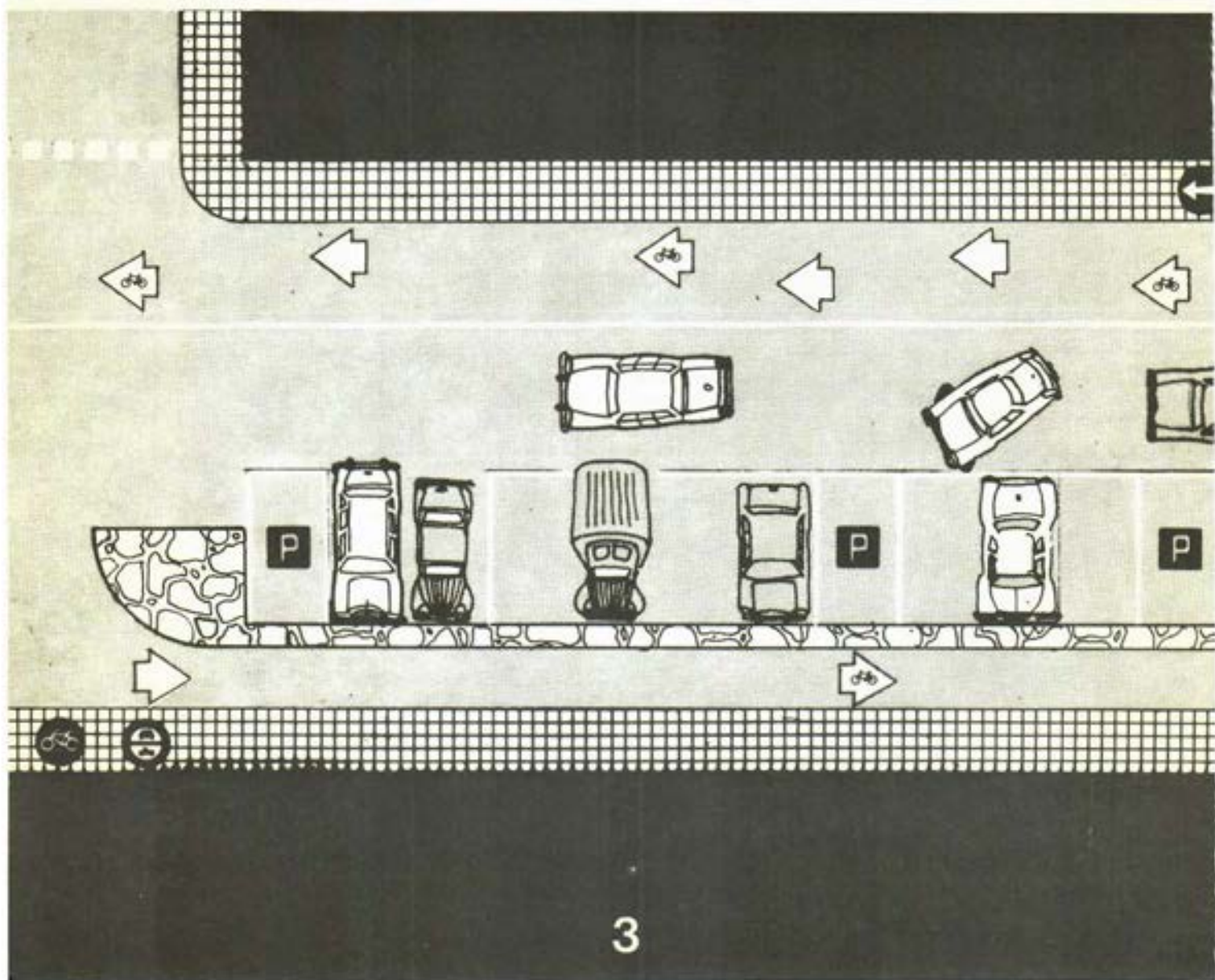
- c. het éénrichtingsverkeer voor de auto wordt na één of meerdere blokken omgekeerd, d.w.z. dat de rijrichting van de auto dus verandert.

Dit wordt gedaan om het racebaan-effect dat van éénrichtingsverkeerswegen uitgaat, te vermijden.

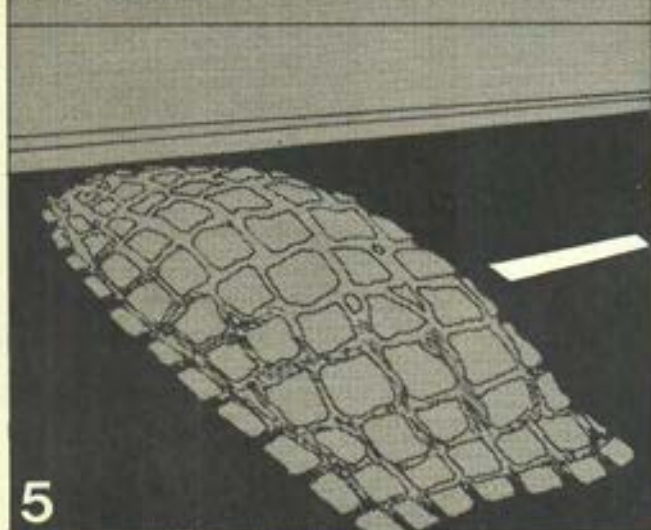
De auto wordt hierdoor regelmatig van de doorgaande fietsroute afgeleid, zoveel mogelijk naar de parallel gelegen hoofdverkeersweg; hierdoor zal op den duur vrijwel uitsluitend bestemmingsverkeer zijn weg zoeken op de doorgaande fietsroute.

Ook bij het afslaan dient de auto voorrang te verlenen aan het fietsverkeer; deze absolute voorrang voor de fietser wordt met visuele drempels en verkeerstekens ondersteund (zie detail 4 en 5).

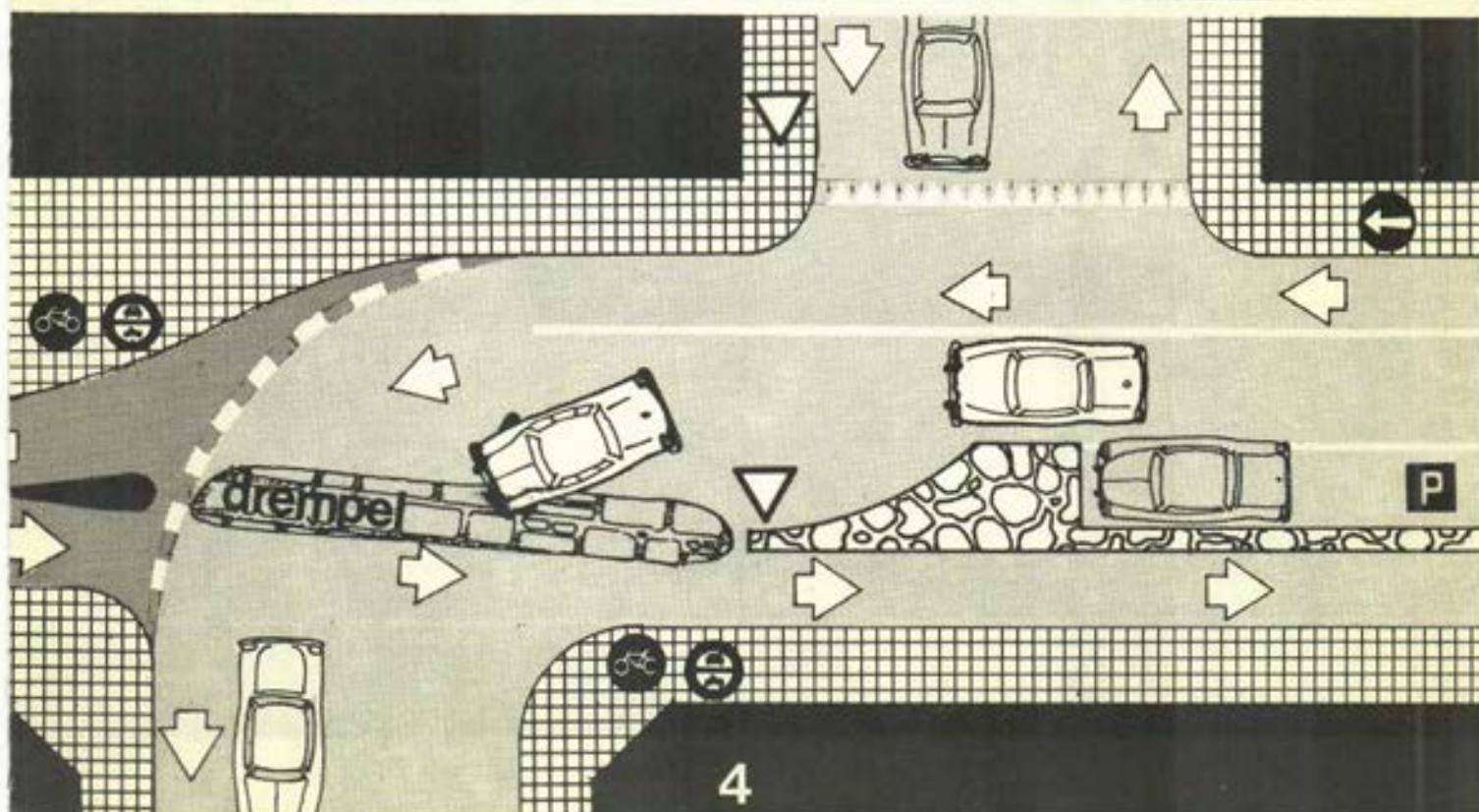
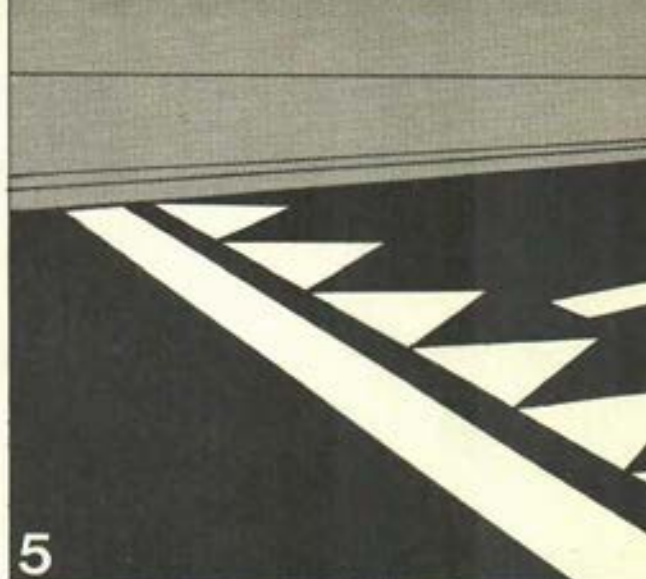


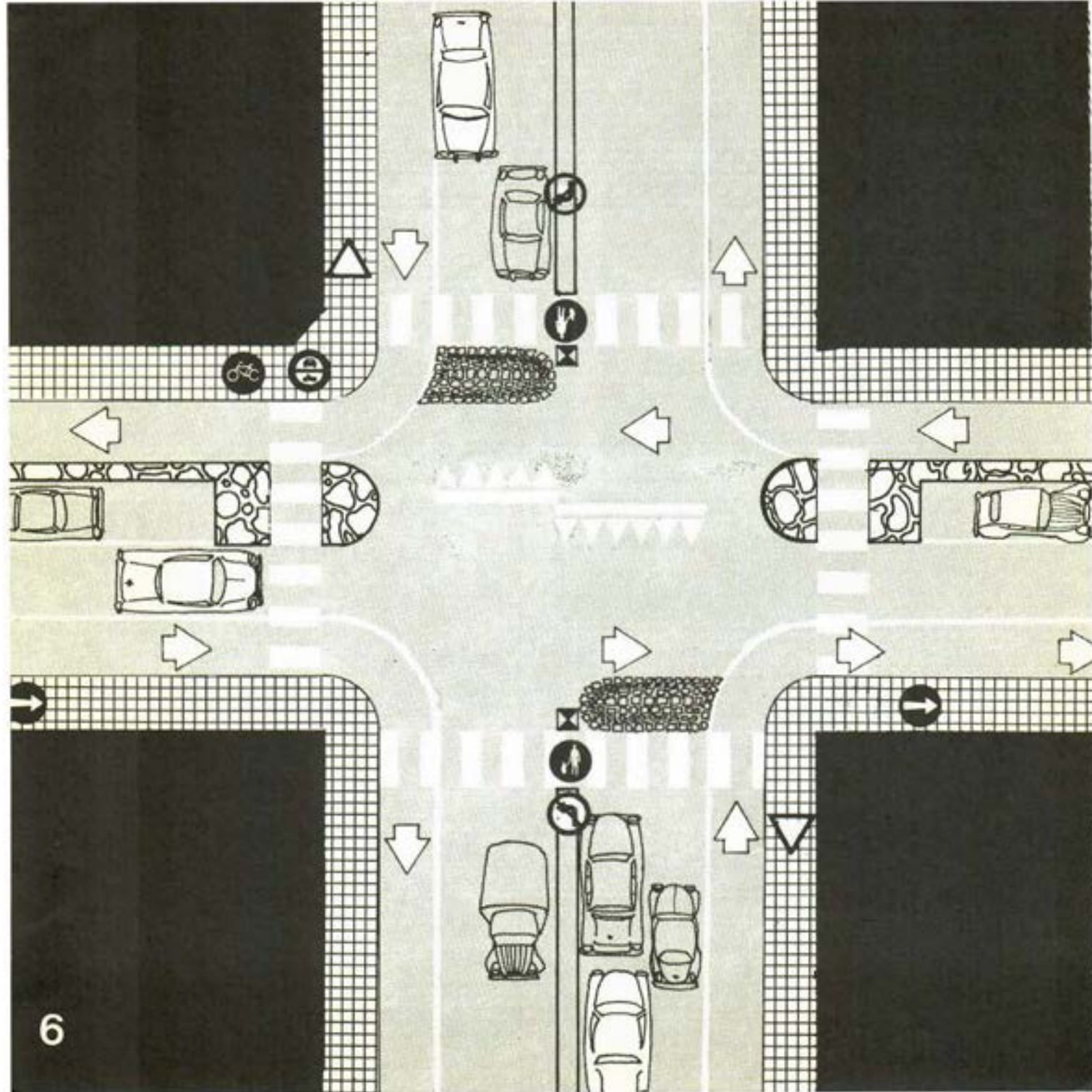


drempel / bult in
wegdek



visuele drempel





probleem nr. 2: de kruisingen

Kruispunten van wegen zijn zoals bekend de meest onveilige plaatsen, met name ook voor het langzame verkeer. Stoplichten kunnen een kruising beveiligen, maar steeds meer stoplichten aanbrengen is op den duur een uiterst kostbare en 'belemmerende' zaak.

Vandaar dat we als uitgangspunt zouden willen nemen: de fiets is ongeschikt om zich met het snelverkeer te werven. Zo mag een kruising van twee stadsautowegen, ook al zijn deze voorzien van fietspaden, nimmer gebruikt worden als kruising voor een doorgaande fietsroute. Natuurlijk zal een doorgaande fietsroute ook wel eens een hoofdverkeersweg kruisen. Een dergelijke kruising zal dan moeten worden voorzien van verkeerslichten.

Kruisingen met minder belangrijke wegen moeten worden uitgevoerd als voorrangskruisingen voor het fietsverkeer, al of niet voorzien van visuele of daadwerkelijke drempels aan weerszijden van de fietsroute om de automobilist duidelijk te maken dat hij een voorrangsgedrag voor langzaam verkeer oprijdt (zie detail 6).

probleem nr. 3: het overbruggen van obstakels

Het kan zijn dat Uw doorgaande fietsroute op de meest directe verbindingsroute wordt geblokkeerd door een obstakel, zoals bv. een waterweg (kanaal, rivier of gracht) of spoorweg (incl. vrije trambaan).

Als zo'n obstakel de fietser zou nopen tot een groot stuk omrijden, is dit onaanvaardbaar. In zo'n geval kan gedacht worden aan enkele eenvoudige voorzieningen, die dit euvel kunnen verhelpen, zoals:

- het maken van eenvoudige fiets- en voetgangersbruggen
 - een ondertunneling van een spoorweg voor voetgangers en fietsers
 - een beveiligde oversteekplaats voor voetgangers en fietsers
- Het argument, dat dit te veel geld zou kosten, kan worden bestreden door te wijzen op de vele miljoenen die worden uitgegeven voor het creëren van doorgaande autowegen.

Maatregelen om het fietsverkeer te stimuleren

Naast het plan voor doorgaande fietsroutes is het van belang in Uw 'rapport' aan de gemeenteraad te pleiten voor een aantal maatregelen van meer algemene aard, die belemmeringen voor het fietsverkeer kunnen opheffen, die in de loop van de laatste twintig jaren zijn ontstaan. Voorbeelden van dit soort maatregelen zijn:

7.1. Verkeerslichten

Het aanbrengen van steeds meer stoplichten in de stad wordt door veel fietsers als een plaag ervaren. Als fietser tref je meestal een rode golf aan, omdat de groene golf is afgestemd op sneller rijdende automobilisten. Voor een tweetal situaties kan de huidige regeling onmiddellijk worden veranderd om onnodig wachten voor de fietser te vermijden:

a. geen rood stoplicht voor rechtsafslaand fietsverkeer

Het wachten voor een rood stoplicht als men als fietser rechtsaf wil slaan, roept bij iedereen die wel eens geconfronteerd wordt met zo'n situatie, weerstanden op. In vele gevallen is het stoplicht voor de fietser volslagen overbodig. In Amerika kent men zelfs de regel dat rechts afslaan bij stoplichten op rood is toegestaan. Dat auto's dat bij ons niet mogen, is te motiveren, maar daarom hoeft dat voor fietsers nog niet zo te zijn.

Dit geldt in het bijzonder voor het geval dat er een fietspad is — de fietsers mengen zich wel met de andere fietsers — maar ook in de meeste andere gevallen is het mogelijk via het invoeren van suggestiestroken fietsers zonder gevaar rechtsaf te laten slaan. (Zie ook bijgaande foto.)

Het zou gewenst zijn dat de verkeerswetgeving op dit punt zou worden aangepast, maar dat zal zeker geruime tijd in beslag nemen. Het is echter mogelijk ook op korte termijn al maatregelen te treffen.

Eén van de meest eenvoudige is het verplaatsen van het stoplicht naar de (auto)rijbaan, als er een fietspad aanwezig is. Een andere mogelijkheid is het aanbrengen van een bord, waarop staat dat rechts afslaan voor fietsers mogelijk is bij een rood stoplicht.

De meest praktische werkwijze is eerst een inventarisatie te maken van die punten waarop een dergelijke regeling zonder bezwaar zou kunnen worden getroffen en met situatietekeningen aan te geven welke oplossing gewenst zou zijn. Ook hier geldt: twee weten meer dan één. Laat ook andere fietsers op dit punt met voorstellen en voorbeelden komen.

b. op T-kruisingen zijn verkeerslichten voor doorgaande fietsers overbodig aan de kant waar geen zijstraat is

Opnieuw een situatie die vele fietsers dagelijks tegenkomen (zie bijgaande foto). Met name op punten waar fietspaden aanwezig zijn, is er geen enkele reden om fietsers onnodig te laten wachten.

De fietsers die van links komen zullen zich zonder problemen kunnen invoegen. Waar geen fietspad aanwezig is, kan eventueel een suggestiestrook worden aangebracht voor het langzaam verkeer.

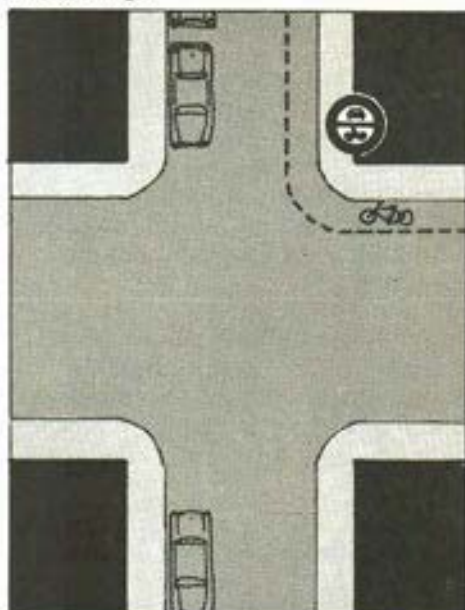
7.2. Eenrichtingsverkeer niet voor fietsers

In vele gemeenten is het eenrichtingsverkeer als verkeersoplossing de afgelopen jaren steeds meer toegenomen. In vele gemeenten geldt dit eenrichtingsverkeer onverkort voor snelverkeer én langzaam verkeer.

Als dit ook in Uw woonplaats het geval is, kunt U er bij de gemeente op aandringen het fietsverkeer in beide richtingen wel toe te laten, bv. door — zoals dit in verschillende gemeenten (bv. Amsterdam en Rotterdam) al gebeurt — onder het bord 'verboden in te rijden' het onderschrift aan te brengen 'geldt niet voor (brom)fietsers'.

Ook is het mogelijk een bord 'verboden in te rijden voor motorvoertuigen' aan te brengen aan het begin van de straat waarvoor eenrichtingsverkeer voor motorvoertuigen geldt uit de tegemoetkomende richting.

In dat geval is ook het gevaar van links voorsorteren door tegemoetkomend verkeer niet aanwezig. Ten overvloede kan eventueel gebruik worden gemaakt van suggestiestroken voor het rechtsafslaan voor fietsverkeer dat 'tegen de richting' inrijdt, (zie tekening).



**ALLEEN VOOR
MOTOR-VOERTUIGEN**



**UITGEZONDERD
FIETSEN EN
BROMFIETSEN**



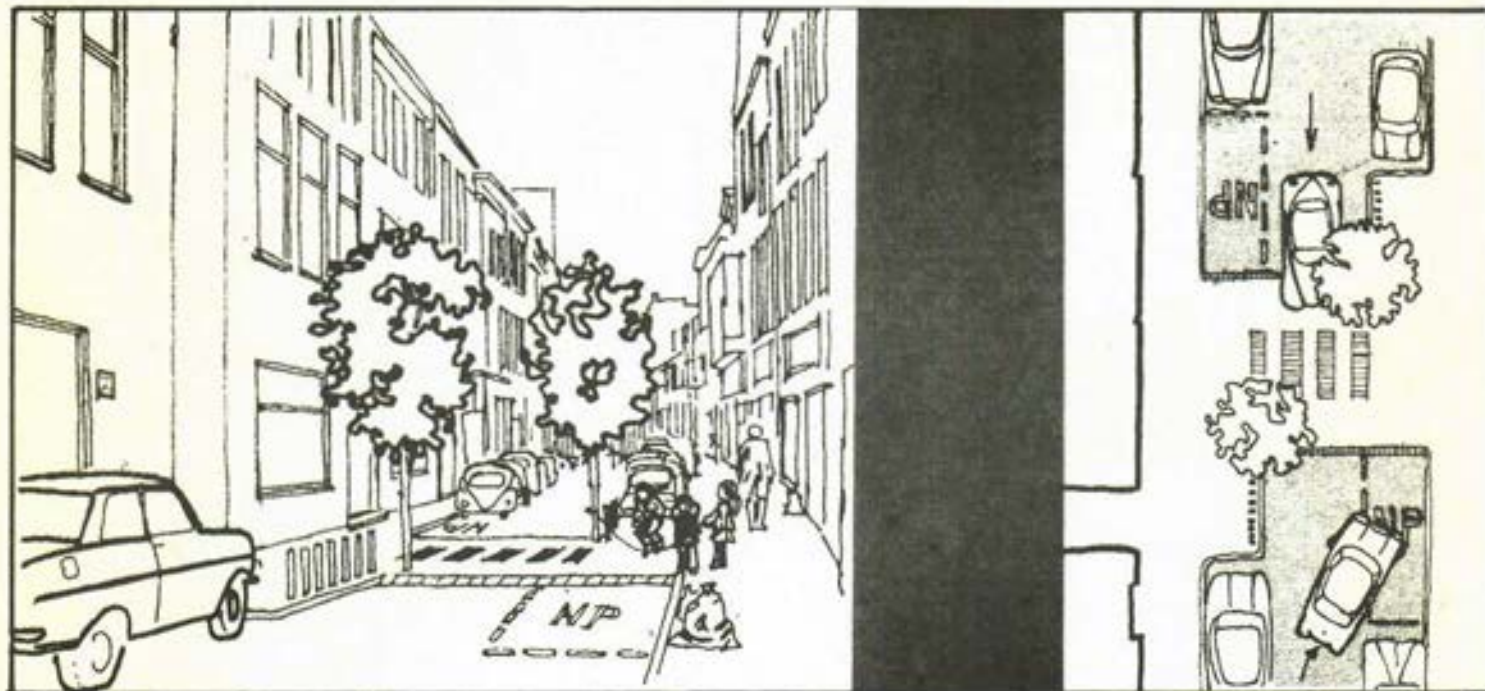
7.3. Geen eenrichtingsverkeer in woonstraten

Een stap verder — en waarschijnlijk ook een stap beter — is de maatregel die zou kunnen worden ingevoerd voor straten en wegen in typische woongebieden, nl. het (opnieuw) invoeren van tweerichtingsverkeer in deze straten. Deze maatregel, die uiteraard niet geldt voor doorgaande fietsroutes (zie boven) heeft vooral ten doel het racebaan-effect van de huidige eenrichtingsverkeersstraten tegen te gaan.

Een ieder die woont aan een eenrichtingsverkeersweg weet welk een 'doorstromend' effect uitgaat van deze verkeersoplossing en hoe gevaarlijk het is, met name voor spelende kinderen, die nog wel eens de weg willen oversteken naar spelende vriendjes.

Om deze gevaarlijke situatie te vermijden en tegelijkertijd het verkeer in twee richtingen mogelijk te maken (bv. voor brandweer en ziekenauto's een noodzaak) heeft de werkgroep Dooievaar de volgende oplossing aangegeven: (zie tekening op volgende pagina).

- er wordt een drempel gevormd om het verkeer af te remmen;
- op deze drempel is een zebra aangebracht zodat nooit met hoge snelheid over de zebra kan worden gereden;
- de oversteek is zo gesitueerd dat kinderen nooit tussen 2 auto's door moeten oversteken, maar altijd een goed overzicht hebben;
- de stoep wordt ter plaatse verbreed, zodat betere speel mogelijkheden ontstaan;
- in smalle straten kan het tweerichtingsverkeer blijven, daar uitwijkplaatsen voor elkaar passerende auto's zijn gemaakt.



7.4. Voorkom verwijdering van fietspaden

In vele plaatsen is de gemeente er toe overgegaan fietspaden te verwijderen of in te korten.

Dooievaar noemt een aantal voorbeelden in Den Haag waar een bestaand fietspad geheel is verwijderd (bv. Laan van Nieuw Oost Indië – zie foto) of waar dit zo'n 40 tot 60 meter voor een kruispunt is gedaan.

Beide maatregelen zijn er op gericht de doorstroming van het autoverkeer te bevorderen. Beide maatregelen gaan echter ten koste van het fietsverkeer.

Aan de hand van foto's maakt de Dooievaar-groep duidelijk dat het weven van fietsverkeer met autoverkeer, wat door deze ingrepen wordt veroorzaakt, eerder gevaarlijke situaties schept voor de fietser.

Hoe ver de aantasting van het fietsklimaat in Den Haag al is gevorderd, wordt ook duidelijk uit een andere situatiefoto, waar een bestaand fietspad is afgesloten voor fietsers en nu in gebruik is als parkeerplaats voor automobielen. Dit soort kleine tekenen zijn kenmerkend voor het beleid dat in nog te veel gemeenten wordt gevoerd en dat slechts één doel schijnt te hebben: het de automobilist zo gemakkelijk mogelijk te maken, ook al gaat dit ten koste van het langzaam verkeer. Het is de hoogste tijd om de overheid een handje te helpen.



Laan van Nieuw Oost Indië (1) Den Haag



Laan van Nieuw Oost Indië (2) Den Haag



Laan van Nieuw Oost Indië (3) Den Haag



DEN HAAG, een afgesloten fietspad



step 8. De lange mars door de instituties

U bent nu zover dat U een goed gemotiveerd rapport heeft opgesteld met konkrete voorbeelden van de maatregelen die U gewenst acht.

U bent op het punt aangeland waarop U met een zinnige strategie de overheid kunt gaan benaderen.

Die overheid heeft niet één gezicht, maar bestaat op zich uit meerdere partijen. Deze partijen zijn achtereenvolgens:

- het college van burgemeester en wethouders
- de gemeentelijke diensten
- de gemeenteraad

Naarmate U ieder van deze drie partijen in het overleg van Uw plannen kunt betrekken, staat U sterker. Het is van belang goed te weten en te beseffen hoe U de overheid benadert.

Daarbij kunt U vele voetangels en klemmen tegankomen, die U zo goed mogelijk moet zien te omzeilen. Daar willen we het nu eerst over hebben:

8.1. Het college van B & W

U kunt beginnen met Uw 'rapport' voor te leggen aan het College van B. en W. al of niet met het verzoek om een gesprek ter zake.

Als U een brief schrijft aan B. en W. gaat deze brief de volgende weg:

- eerst gaat de brief naar de gemeentesecretaris en de burgemeester
- daarna komt hij op de tafel van de betreffende wethouder (veelal de wethouder van verkeerszaken).

- de brief wordt dan om advies doorgestuurd naar de betreffende afdeling op het stadhuis (de 'secretarie')
- welke afdeling de brief dan, indien zij dat nodig vindt, om advies vraagt van de technische diensten (verkeersdienst of stadsontwikkeling)
- aan de hand van het advies van de technische diensten maakt de afdeling op het stadhuis dan een advies voor de betrokken wethouder.
- de wethouder besluit dan welk voorstel hij aan het college van B. en W. zal doen
- in de meeste gevallen neemt het college van B. en W. dan het door de betrokken wethouder ingediende voorstel over en beantwoordt Uw brief.

U merkt het wel, een brief aan de overheid volgt een lange weg.

8.2. De gemeenteraad

Voorzover U dat nog niet wist: een brief, gericht aan het College van B. en W. komt niet vanzelf in handen van de overige leden van de gemeenteraad. Die gemeenteraad zit er o.a. voor om een stuk controle uit te oefenen op het doen en laten van het college en de gemeentelijke diensten.

Omdat Uw voorstellen wel eens op verzet zouden kunnen stuiten, is het daarom van groot belang steeds de gemeenteraad ook in te lichten over Uw voornemens. Met andere woorden: zorg ervoor dat Uw brief ook op de agenda komt van de gemeenteraad.

Een brief aan de gemeenteraad komt, indien mogelijk, op de agenda van de eerstvolgende gemeenteraadsvergadering. B. en W. doen daar altijd een voorstel bij om:

- of de brief *ter afhandeling* in handen te stellen van B en W, en dan gaat de brief dezelfde weg als hierboven omschreven,
- of de brief *om advies* in handen te stellen van B. en W. De brief gaat dan veelal dezelfde weg, maar het college is verplicht terug te komen met een voorstel aan de gemeenteraad, die vervolgens een besluit zal nemen.

Deze laatste procedure heeft het voordeel dat een dergelijk voorstel eerst besproken wordt in de desbetreffende raadscommissie voor advies en bijstand. Vooral daar waar raadscommissie-vergaderingen openbaar zijn kan de politieke controle op Uw plannen veel effectiever zijn.

Bovendien zullen Uw plannen, als ze worden uitgevoerd, zeker wat geld kosten. Alvorens het college geld beschikbaar kan stellen is zij verplicht toestemming te vragen aan de gemeenteraad.

Ook uit dien hoofde is inschakeling van de gemeenteraad daarom een verstandige zaak.

Bovendien, de gemeenteraad is er ook voor U. Naarmate meer mensen zich achter Uw plannen opstellen (zie stap 9), kunt U meer succes boeken. In dit verband zijn ook gesprekken met individuele raadsleden of fracties in de gemeenteraad van groot belang.

Als het allemaal erg lang duurt, kunt U bovendien raadsleden verzoeken vragen te willen stellen. Als U bovendien de politieke programma's van de meeste raadsfracties bekijkt, zult U al vlug passages aantreffen die Uw streven kunnen ondersteunen.

Kortom: houd de gemeenteraadsleden aan hun woord!

8.3. De gemeentelijke diensten

Formeel is het in Nederland zo geregeld, dat gemeentelijke diensten doen, wat de wethouder hen opdraagt te doen. In de praktijk nemen vele gemeentelijke diensten vaak zelf ook initiatieven of zijn zij al jarenlang bezig met het maken van (bv.) verkeersplannen e.d.

Uiteindelijk zullen Uw plannen mede moeten worden uitgewerkt door de betreffende gemeentelijke diensten.

Nu kunt U natuurlijk niet zelf die diensten een opdracht geven. Dat behoort het college te doen. Maar wel kunt U de diensten en de mensen die er werkzaam zijn, beïnvloeden. Niets belet U om deze mensen eens informeel uit te nodigen voor een gesprek. Daaruit kunnen vaak nog goede ideeën worden geboren ook.

In vele gevallen zal het ook zo zijn, dat U als initiatiefnemer wordt uitgenodigd voor een gesprek met een gemeentelijke werkgroep.

Dit gesprek zult U vooral niet uit de weg moeten gaan. Maar wel is het zaak U niet te laten inpakken.

Het zal o.m. van de effectieve voortgang van dit soort gesprekken afhangen welke Uw verdere tactiek zal zijn. Van belang is hierbij vooral dat U zoveel mogelijk kanalen openhoudt om de behandeling van 'Uw zaak' te bespoedigen.

Het fietsrouteplan van Dooievaar werd bv. ca. 1 jaar opgehouden door het in gang zijnde algemeen verkeers- en vervoersonderzoek. Uiteindelijk bleken de resultaten van dit onderzoek niet of nauwelijks van belang te zijn voor het doorgaande fietsrouteplan. Dergelijke vertragingstactieken kunnen vaker voorkomen. Zorg dat U gewapend bent, ook tegen deze of soortgelijke obstakels.

stap 9. Eenzaam, maar niet alleen

Reeds eerder hebben we gesteld dat de eenzame fietser niet zo sterk staat. Maar vele eenzame fietsers kunnen tezamen wel degelijk een macht vormen. Die macht ontstaat niet vanzelf. U zult deze moeten mobiliseren.

Hoe dit kan, is niet precies voor iedere situatie aan te geven. Wel kunnen we U een aantal praktische tips geven, die bij de verdere uitwerking van Uw plannen van belang kunnen zijn:

9.1. Zoek steun bij bewoners- en buurtcomité's

Verschillende doorgaande fietsroutes zullen door wijken en buurten voeren, waar wijk- en buurtcomité's actief zijn. Deze actieve groeperingen zullen ongetwijfeld belangstelling hebben voor Uw activiteiten.

Voordat U een rapport opstelt is het daarom van belang dat U in een zo vroeg mogelijk stadium overleg pleegt met deze groeperingen over het fietsrouteplan. Dit geldt in het bijzonder voor de voorbeeldroute die als proefroute kan worden ingericht.

In Den Haag was het mede door druk en steun vanuit het Zeeheldenkwartier mogelijk toch de proefroute door te zetten via de Piet Heinstraat op een moment dat de medewerking van de gemeente traag verliep.

9.2. Demonstratieve fietstocht

Van groot belang is uiteraard dat U een zo groot mogelijk aantal medebewoners in Uw woonplaats Uw ideeën laat ondersteunen.

In eerste instantie gebeurt dat d.m.v. het uitlok-plan (zie stap 4).

Een andere mogelijkheid om medestanders te mobiliseren is het organiseren van een demonstratieve fietstocht.

Dooievaar heeft met succes zulk een tocht georganiseerd.

Aan het hoofd van de fietskaravaan reden wethouder Nuy en raadslid Drees jr.

Het effect dat kan uitgaan van een goed georganiseerde demonstratieve fietstocht is niet te onderschatten.

U kunt ook bv. een fietstocht uitzetten langs een of meerdere routes die in Uw plan zijn opgenomen. U kunt dan zelfs proberen deze route ook herkenbaar te maken, bv. door een spoor op de weg achter te laten.

In Amsterdam reed dit voorjaar een eenzame fietser met een verfspuitinstallatie achterop door de stad, waarbij hij een rood-wit-blauw spoor achterliet dat echter te vlug weer is verdwenen.

Dit laatste punt is overigens ook van belang voor het uiteindelijke succes van de doorgaande fietsroutes. Deze dienen, als ze eenmaal zijn uitgekozen en als de nodige voorzieningen zijn getroffen, zodanig herkenbaar te zijn (bij voorkeur op het wegdek) dat een fietser de route herkent en gemakkelijk kan volgen, ook op onoverzichtelijke kruispunten e.d.

9.3. De publieke opinie

Naast de rechtstreekse kanalen naar de overheid toe is het uiteraard ook van groot belang dat U de publieke opinie zo goed mogelijk bewerkt.

Dit kan het beste door goede contacten te leggen met vertegenwoordigers van plaatselijke persorganen. De hoogtepunten van Uw actie moeten zorgvuldig worden voorbereid en de pers moet tijdig op de hoogte worden gebracht. Daarnaast zijn uiteraard affiches, activiteiten op scholen en vormingscentra e.d. van groot belang.

Iedereen zal in zijn eigen plaats moeten zoeken naar wegen en middelen die er zijn. De ervaring leert dat met name actiegroepen op dit punt bijzonder vindingrijk kunnen zijn.

Nogmaals: hoe sterk is de eenzame fietser?

We hebben in het vorenstaande aan de hand van een eenvoudig stappenmodel een 'handleiding' willen geven voor iedereen die in zijn of haar eigen woonplaats het verkeer weer in goede banen wil leiden.

Deze handleiding is uiteraard geen pasklaar recept. Iedere doe-het-zelfer zal het naar zijn eigen situatie moeten doorvertalen en uiteindelijk zelf een plan de campagne moeten opstellen.

Natuurlijk zijn het fietsrouteplan en de andere genoemde maatregelen maar een (eerste) stap op de lange weg naar meer gelijkheid in het verkeer en in onze samenleving.

Maar het is wel een stap die we zelf kunnen doen. Het is vooral ook een stap die we samen zullen moeten doen.

Naarmate meer eenzame fietsers voor hun belangen en hun rechten opkomen, staan we samen sterker. Sterker om ook de belangen van andere achtergestelde groepen verkeersdeelnemers te behartigen, zoals de voetgangers, de kinderen en de bejaarden.

Langzaam verkeer en openbaar vervoer liggen bovendien in elkaars verlengde. Een toenemend gebruik van de (brom)-fiets in de stad kan het voor- en na-transportprobleem van de treinreiziger voor een belangrijk deel verlichten. En de automobilist hoeft niet de verliezer te zijn. Hij zal alleen

GA NOU GAUW

z'n auto wat selectiever moeten gebruiken.

Al fietsend leert hij misschien in te zien dat autorijden vaak meer een kwestie van gemakzucht is en letterlijk en figuurlijk tot minder gezonde situaties aanleiding kan geven.

Als we als 'kleintjes' in het verkeer tezamen weer één grote macht willen vormen, zal het waarschijnlijk verstandig zijn onze krachten blijvend te bundelen. Vandaar dat we deze Katern willen afsluiten met een beroep op U te doen. Een beroep op Uw medewerking.

We willen U vragen mee te werken aan het plan dat bij de Werkgroep 2000 en de Werkgroep Dooievaar leeft om te komen tot het oprichten van een vereniging van eenzame fietsers.

We zouden die vereniging bv. kunnen noemen de E.N.W.V. Dat zou kunnen staan voor de Enige, de Echte, of de Eerlijke Nederlandse Wielrijders Vereniging.

Die vereniging zou zich de volgende activiteiten ten doel kunnen stellen:

- het stimuleren van het fietsverkeer in Nederland, bv. door maatregelen en plannen zoals die in deze Katern zijn uitgewerkt;
- het uitwisselen van ideeën en ervaringen opgedaan door groepen in verschillende plaatsen in Nederland door middel van een periodiek versijnd informatie-bulletin.
- het voorbereiden van konkrete voorstellen om tot wetswijzigingen te komen waar dit gewenst is om de positie van het langzaam verkeer te verbeteren
- het ondersteunen van lokale akties en op gang brengen van nationale akties voor het verbeteren van de positie van het langzaam verkeer.

Zulk een vereniging zou, eenmaal in het leven geroepen, ons inziens nieuwe banden moeten aanknopen met de vereniging ter bescherming van voetgangers, met de stichting Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER) en andere organisaties die de belangen van het langzaam verkeer willen behartigen.



FIETSEN

8 juni fietstocht oranjeplein 1 uur

Organisatie werkgroep fiets informatie en affiljes Kitty Marekstraat 19 tel. 321900
Koffiehuis Paas Dunne bierkade 16a Christiaan tel. 33 66 44
Giro 33135 t.n.v. J.J. vandenHoven Den Haag

Het voorgaande is in voorwaardelijke zin gesteld.

Voordat we dit initiatief verder willen brengen, willen we weten of U daar iets in ziet. We willen U daarom vragen ons te laten weten of U een dergelijk initiatief zoudt willen ondersteunen, bv. door mede-oprichter of lid te worden.

We hebben afgesproken om, zodra we 1000 aanmeldingen hebben, een openbare bijeenkomst uit te schrijven, om dit idee nader uit te werken.

Schrijft U ons even (adres: Werkgroep 2000 — Postbus 2000 in Amersfoort) en wilt U zoeken naar medestanders?

Graag willen we ook op de hoogte worden gebracht van initiatieven die U onderneemt en van de ervaringen die U opdoet. Als we voldoende reakties krijgen, kunnen we iedereen van elkaanders activiteiten op de hoogte houden.

Onze beste wensen voor het nieuwe (fiets)jaar!

nieuwjaar 1975,

Werkgroep 2000

Werkgroep Dooievaar

