



FIETSBEL

Najaar 2025

Fietsersbond afdelingen Haagse regio en Zoetermeer



50 jaar Fietsersbond
Sterfietsroutes Scheveningen



De Fietsbel is een periodieke uitgave van de Fietsersbond afdeling Haagse Regio, die de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Wassenaar, Rijswijk en Zoetermeer bestrijkt.

website: Haagseregio.fietsersbond.nl
 redactieadres: p/a Wagenstraat 185a
 2512 AW Den Haag
 e-mail: fietsbel.denhaag@gmail.com
 redactie: Ali Molenaar

oplage: 2350 exemplaren
 issn: 0920-0363
 abonnement: minimaal €30,- per jaar. Zie voor de betalingsvoorwaarden fietsersbond.nl/word-lid



Naast de regiobijdragen hebben de volgende mensen meegewerkt aan dit nummer: Yde van der Burgh, Jos de Jong, Rob Kniesmeijer, Arthur Marquard, Anke Willems en Henk Zwijnenburg.

De foto's zijn gemaakt door de auteur van het artikel, tenzij anders aangegeven

INHOUDSOPGAVE

- 3** Van de voorzitter
- 4** Uit Leidschendam-Voorburg
- 5** Uit Wassenaar
- 6** Uit Zoetermeer
- 7** Fietswrakken opknappen voor Oekraïne
- 8** Evaluatie Sterfietsroutes 4 & 9
- 12** Geschiedenis van de Fietsbel
- 13** Schakel in fietsroute gerepareerd
- 14** Fietsles in Transvaal
- 16** Van Den Haag naar Drenthe
- 18** Leermeester Glenn doet er iets bijzonders bij
- 19** Column



Het was eigenlijk geen verrassing, dat appje van onze vormgever Claudio begin september. Wanneer er weer een Fietsbel aankwam en (deelde hij gelijk mee) in oktober ging hij nog een week op vakantie. Dus daar moeten we rekening mee houden.

Die verschijning van de Fietsbel hangt af van een paar dingen. Aangezien de aankondiging van de Algemene Ledenvergadering hierin staat, moet het blad uiterlijk drie weken van tevoren bij de leden zijn. Dat betekent dit najaar dus begin november, aangezien de ALV gepland staat op 26 november. Pas later hoor ik dat de ALV op 10 december valt. We zijn gemiddeld wel een week tot twee weken bezig met samenstellen, vervolgens heeft de drukker ook wat tijd nodig. Met andere woorden, begin oktober staan we in de startblokken.

Voorzitter Jos de Jong en andere auteurs die regelmatig bijdragen leveren, krijgen begin september een mail met het verzoek hun bijdrage zo snel mogelijk te mailen.

De vergadering van de communicatiegroep is in de nieuwe locatie van de Haagse Fietsersbond op de Amsterdamse Veerkade. Vanwege het ontbreken van een sleutel wijken we uit naar het Filmcafé van het Filmhuis: volop koffie en thee, veel geklets over fiets- en niet fietsgerelateerde zaken en natuurlijk over de inhoud van de komende Fietsbel: een boekbespreking, interviews, het kan van alles zijn. De voorpagina van de Fietsbel wordt in dit jubileumjaar een speciale voorpagina en is samengesteld door Anke Willems. Ook de Fietsflits komt aan de orde, die verschijnt elke maand,

er wordt besproken wat in die Fietsflits komt.

Meestal mail ik alle auteurs een reminder een weekje voor de deadline van 10 oktober, we hebben de tijd nodig voor corrigeren en bepalen van de volgorde van de stukken. Dat betekent dus ook een drukke app-correspondentie voor de correcties tussen Arthur Marquard en mij. Het weekend wordt gevuld met drukproeven, discussie over titels en zinnen die geschraapt moeten worden omdat het niet past. Zondag heb ik een telefoongesprek voor het beeldscherm, waarin Claudio en ik zoveel mogelijk bepalen wat waar past en samen puzzelen we hoe het gaat worden. Maandag is er een drukproef die er al mooi uitziet. En dan volgen de laatste loodjes nog met correcties, en de laatste teksten. Vrijdag, dan moet die pdf naar de drukker.

OP DE VOORPAGINA

Een compilatie van 49 jaar covers van de Haagse Fietsbel, gemaakt door Anke Willems.

Ali Molenaar

VAN DE VOORZITTER 50 JAAR FIETSEBOND!

Begin jaren zeventig kwam de fietser steeds meer in de knel door de stevige opkomst van de auto. Fietzers kwamen in actie voor veilige straten en bundelden op 18 oktober 1975 hun krachten in de ENWB (Eerste, Enige, Echte Nederlandse Wielrijdersbond). Een groep bevlogen fietsers kwam in actie tegen de toenemende dominantie van de auto. Het fietsklimaat in Nederland was verslechterd, en daar moest verandering in komen!

Door de jaren heen groeide de bond en veranderde de naam. Van ENWB naar ENFB, vervolgens naar 'Fietzersbond ENFB', en sinds 2000: de **Fietzersbond**. De stem van alle fietsers in Nederland, die zich inzet voor een veilig en prettig fietsklimaat. Samen met 33.000 leden en 1.500 vrijwilligers maakt de Fietzersbond zich al 50 jaar sterk voor fietsers. Ook in de Haagse regio. Na de moeilijke coronaperiode in 2020, is onze afdeling met 1600 leden springlevend. Vele vrijwilligers (circa 35) in 13 werkgroepen zetten zich in voor de Haagse regio. We zijn wekelijks actief in de vier gemeenten. En elke maand publiceren wij de **Fietsflits** voor 1000 abonnees, elke week berichten op Instagram en X / Bluesky en twee keer per jaar ons blad de **Fietsbel**.

OUDE TIJDEN HERLEVEN

In de jaren 70 was de ENWB zeer activistisch. Oude tijden gaan herleven. Natuurlijk is de mobiliteitstransitie ingezet. We gaan minder autorijden (wel nog een heel hoog autobezit in de Haagse regio) en meer fietsen en lopen. Maar grote delen van onze steden zijn fietsonveilig, het aantal ongelukken neemt niet af. De herinrichting van de openbare ruimte gaat gewoon te langzaam. Daarom blijven we actievoeren voor de invoering van de 30 km/u voor motorvoertuigen in onze woonwijken. Maar ook voor het uitgangspunt dat elk kind veilig naar school kan fietsen en naar de sportclub.

Zo ben ik wel jaloers op de Belgen. Het stadscentrum van Brugge krijgt er driehonderd fietsstraten bij. Daarmee breidt de Belgische stad de huidige fietszone van negentig straten flink uit. De gemeente hoopt dat het aantal auto's in het centrum daardoor afneemt. Andere weggebruikers mogen er wel rijden, maar met een maximale snelheid van 30 km/u. Ook moeten zij dus niet inhalen. Met de uitbreiding van de fietszone telt het centrum van Brugge 87 kilometer aan fietsstraten, de grootste fietszone in België. Geweldig!



Jubileumeditie 2025

JUBILEUM IN VOEDSELLOKAAL DE GYMZAAL

Er zijn veel activiteiten in dit mooie jubileumjaar. Een feestelijke ledenraad in november, de prachtige jubileumeditie van de Vogelvrije Fietser (50 pagina's dik) met een blik in ons rijke verleden vol verhalen en mijlpalen. Van fietsforenzen tot fietstkampioenen en nieuwe fietsers.

FESTIVITEITEN

Ook wij in de Haagse regio hebben een aantal speciale acties. **Op 13 november vieren wij feestelijk ons 50-jarige bestaan** in Voedsellokaal de Gymzaal in Witte de Withstraat 127 (<https://www.degymzaal.org/>).

Verder publiceren wij bijzondere ansichtkaarten over "toen en nu - situaties" in en rond Den Haag. De verbeteringen te zien op deze ansichtkaarten zijn mede mogelijk gemaakt door het harde werk van onze vrijwilligers en leden. En wij starten de campagne



Groet van uw voorzitter
Jos de Jong.

"Ieder kind moet veilig kunnen fietsen"

in aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2026.
Zie verder op onze website.

Ook de komende jaren blijven wij ons als Fietzersbond inzetten voor alle fietsers.



Voedsellokaal de Gymzaal

Wilt u actief worden? Dat is in onze vrijwilligersorganisatie goed mogelijk. Meld u aan bij onze secretaris Nol Witte op Denhaag@fietzersbond.nl!

BURGEMEESTER MARTIJN VROOM STAPT OP MET DE FIETSERBOND

Op de zonnige vrijdag 19 september stapte burgemeester Martijn Vroom samen met leden van de Fietzersbond Leidschendam-Voorburg op de fiets om de staat van de fietspaden en verkeersveiligheid in de gemeente van dichtbij te ervaren. Ook beleidsadviseur mobiliteit Arianne Kok fietste mee.



Bespreking bij de kruising
Rembrandtlaan/Prinses Margrietlaan

De burgemeester had zich bij zijn aantreden voorgenomen om alle organisaties in de gemeente beter te leren kennen. Dit keer was de Fietzersbond aan de beurt, voor de bond een uitgelezen kans om te laten zien waar het al goed gaat voor fietsers – én waar nog werk te doen is. “Fietsen kan op veel plekken goed en veilig, maar lang niet overal,” schreef Vroom eerder al in zijn wekelijkse column in Het Krantje. Tijdens de tocht werden verschillende knelpunten besproken zoals de fietsoversteek Rodelaan/Veurselaan - dagelijks druk met scholieren, maar fietsers hebben hier formeel geen voorrang. De Fietzersbond pleit voor een veiligere inrichting met voorrang voor fietsers. Hiervoor moet op de Rodelaan de snelheid van 50 naar 30 km/u.

De kruising Rembrandtlaan/Prinses Margrietlaan, waar samen met scholen wordt gewerkt aan plannen om de verkeersveiligheid te verbeteren.



Kruising Rembrandtlaan/Prinses Margrietlaan

De bestaande inrichting als schoolzone is onduidelijk en gebrekkig. Beide kruispunten maken deel uit van de centrale as, een rechtstreekse centrale noord-zuid fietsroute door woongebieden. Deze route is belangrijk voor vlot en veilig fietsverkeer naar belangrijke voorzieningen voor onder andere jongeren, zoals scholen, sportcomplexen en winkelcentra. Op aansluitende wegvakken stelt de Fietzersbond een inrichting als fietsstraat voor. En dan de Mall of the Netherlands, waar al jaren behoefte is aan een bewaakte fietsstalling. Vroom gaf aan dat dit punt in gesprekken met eigenaren opnieuw op tafel komt. De fietstocht duurde langer dan gepland, doordat er onderweg veel werd besproken. Vroom bleek goed op de

hoogte van de verkeerssituatie en erkende het belang van maatregelen voor een veiligere en aantrekkelijkere fietsgemeente.



Nog onbewaakte stalling van de Mall

Dick Bredeveld, voorzitter van de Fietzersbond Leidschendam-Voorburg:

“Het was waardevol dat de burgemeester zelf meefietste. Zo wordt duidelijk wat fietsers dagelijks tegenkomen. Wij hopen dat dit tot concrete verbeteringen zal leiden.” De Fietzersbond kijkt tevreden terug: de burgemeester toonde zich zeer geïnteresseerd en betrokken.

**Marianne Spieker,
Philippine Hohage en
Dick Bredeveld**



Fietsoversteekplaats Rodelaan/Veurselaan

WASSENAARSE ACTIVITEITEN

INDEPENDER

Helaas stond Wassenaar afgelopen zomer negatief in het nieuws. Wassenaar staat op de tweede plek landelijk met de meeste fietsongevallen per 10.000 inwoners. Alleen Leiden staat nog boven ons. Diverse media sprongen daar natuurlijk bovenop, net zoals vorig jaar toen we ook al de plek op de ranglijst kregen. Ze vroegen ons naar de oorzaak van deze twijfelachtige positie. Tsja - en wat antwoord je dan als Fietsersbond? Natuurlijk is het véél drukker geworden met verschillende soorten gebruikers. Dat ervaren we allemaal. Drukker omdat Wassenaar drie middelbare scholen huisvest, drukker vanwege de fietsforenzen en al het zomerse recreatieverkeer. Neem daarbij ook het achterstallige onderhoud van sommige paden, met soms wel hele krappe afmetingen en de hoge snelheid die sommige automobilisten rijden op wegen die gedeeld worden met langzamer verkeer. Er zijn niet alleen fietsforenzen, maar nog meer forenzen die met de auto reizen, naar de steden via de A44 of N44, forenzen uit het dorp, maar ook uit omliggende

gemeenten. Samen met de gemeente zijn we in ieder geval druk bezig om van die ranglijst af te komen.

WEGENCATEGORISERINGSPLAN

Opnieuw laat Wassenaar een nieuw, of eigenlijk, aangepast wegcategoriseringsplan maken. Dit herziene plan geeft inzicht in de functie en snelheid van de diverse wegen in Wassenaar. De doelstelling van het nieuwe wegcategoriseringsplan is het verhogen van de veiligheid en leefbaarheid op de wegen in Wassenaar door functie, vorm en gebruik goed op elkaar af te stemmen.

Ook de Fietsersbond participeert in het tot stand komen van dit plan en de aanbevelingen van het in mei 2025 afgeronde Burgerberaad Verkeer worden meegenomen. Wij hebben (net zoals landelijk) gepleit voor meer veiligheid voor fietsers, door te stellen dat in héél Wassenaar 30 km/u als maximumsnelheid moet worden ingevoerd. Dan is het voor iedereen duidelijker en kan er gehandhaafd worden. Ook hebben wij gepleit voor betere en voldoende fietsparkeervoor-

zeningen bij scholen, sport, winkels en bij OV opstappunten. Het nieuwe plan wordt hopelijk dit jaar nog aangeboden.

SPEEDDATE EN DE

GEMEENTERAADSVERKIEZINGEN

De vrijwilligerscentrale in Wassenaar organiseerde op 19 juni een speeddate met de lokale politiek in theater Warrenar. Hier kregen maatschappelijke organisaties, verenigingen en stichtingen de kans om in gesprek te gaan met de lokale politiek. We vonden het een nuttige avond waarin we onze standpunten inzake fietsen in het algemeen kwijt konden bij de lokale politiek. Om diezelfde lokale politiek te wijzen op allerlei onveilige en ongewenste situaties, zijn we ook een rondje gaan fietsen door het dorp om hen te wijzen op die punten. Dit gaan we zeker in aanloop naar de verkiezingen nog eens doen. In die aanloop maken de politieke partijen hun partijprogramma op. Buiten de speeddate en fietstocht bieden we alle partijen een manifest aan mét onze punten.

ZOMERBEZOEK WASSENAAR

Voor de tweede keer in een week zijn Tessa en ik (Marlies) van de Fietsersbond Utrecht op zomertour geweest! Dit keer in Wassenaar: thuisbasis van de Tacx-fabriek, Duinrell-fietsen, de duurste straat van Nederland, niet heel veel fietsparkeerplekken in het centrum, en een ontzettend enthousiaste en gastvrije groep vrijwilligers!

We werden aan het Valkenburgse Meer opgewacht door Marcel, Arno en Marian van de Wassenaarse afdeling. Zij namen ons mee op een tocht door Wassenaar. We werden gewezen op de knelpunten die we onderweg tegenkomen, en waar ze veel over in gesprek zijn met de gemeente. Zo horen we dat de auto een populair vervoersmiddel is in Wassenaar – ook voor korte afstanden. Dat maakt dat er op veel plekken wat ruimte mist voor de fietser: er lopen redelijk wat smalle fietspaden langs drukke wegen waar veel scholieren overheen fietsen,

er missen (vooral in het centrum) voldoende goede parkeerplekken voor fietsen, en voor het weghalen van obstakels voor fietsers moet soms wel even goed gelobbyd worden. Een voorbeeld van een lobby-succes is de rotonde bij het gezondheidscentrum, waar op initiatief van de Fietsersbond vorig jaar de 'broodjes' zijn verwijderd. Deze afscheidingen tussen de fiets- en rijstroken veroorzaakten onnodige risico's.



Wassenaar-zomerbezoek

Rond het middaguur stopten we bij het Van Heeckerenhuis voor een lunch. Dat gaf ons ook de tijd om te praten over waar de afdeling trots op is! Naast dat ze in gesprek staan met de gemeente zijn ze ook veel bezig met zichtbaarheid in het dorp, bijvoorbeeld met een stand op de verenigingsmarkt, een fietsfestival of een fietslichtjesparade. Na de lunch stapten we weer op de fiets om wat flyers en posters van de fietsgemeente-enquête te verspreiden. We klopten aan bij fietsmakers, de bibliotheek en winkels in de buurt, en spraken mensen op straat aan. De meeste bewoners leken niet te denken dat Wassenaar hoog zal eindigen, want er is voor de gemeente nog veel te doen om het fietsvriendelijker te maken, maar we maakten wel een goede start van de campagne!

Heel veel dank aan Arno, Marcel en Marian voor de gezellige dag!

FIETSSTROKEN, SLECHTS SCHIJNVEILIGHEID VOOR DE FIETSER

ZOETERMEER



Ook binnen onze mooie Zoetermeerse gemeentegrenzen hebben we helaas nog steeds te maken met fietsonvriendelijke en -gevaarlijke fietsstroken langs 50 km/u wegen. Neem nu de Osylaan, aangewezen als alternatief voor de fiets, na instelling van het fietsverbod overdag in de Dorpsstraat. Voor de fietsers is de door de gemeente aanbevolen alternatieve aangeboden fietsroute Osylaan - Delfsewallen - Leidewallen - Nassaulaan geen veilig alternatief.

Op de druk bereden Osylaan met z'n veelal smalle fietsstroken (zie foto) en waar auto's gedeeltelijk 50 km/u mogen, lopen fietsers gevaar. Het alternatief waar wij al jaren voor pleiten is de aanleg van een los fietspad via de dijk langs het water achterom via het CKC. Ook mooi meegenomen hierbij is dat fietsers zich verder van de rijbaan Osylaan bevinden. Hierdoor ademen ze minder schadelijke uitlaatgassen in als onder meer stikstofdioxide en ultrafijnstof, waaronder roet.

Eerder onderzoek heeft ook al uitgewezen dat op fietsstroken aanzienlijk meer (50-60%) fietsongelukken gebeuren dan op fietspaden, terwijl auto's parkeren langs een fietsstrook de kans op een fietsongeval zelfs verdubbelt.

In opdracht van de Fietsersbond hebben Sweco en Bouwend Nederland naar potentieel onveilige fietsinfrastructuur in Zoetermeer gekeken: plekken waar fietsers de weg delen met snel rijdende auto's, te smalle fietsroutes en gevaarlijke oversteekplaatsen. De studie heeft zich in het bijzonder gericht op de

drukke fietsroutes naar middelbare scholen. Dat zijn routes met meer dan 150 fietsende middelbare scholieren per dag. Hieruit is gebleken dat fietsers in Zoetermeer om te beginnen gevaar lopen op 60 km/u wegen, daarnaast telt Zoetermeer ruim 17 kilometer aan druk door fietsers bereden fietsstroken waar auto's nog steeds 50 km/u mogen. Ook komt uit deze rapportage naar voren dat van alle fietspaden in Zoetermeer, meer dan 12,5 kilometer



op z'n minst een meter te smal is - en dat 432 meter daarvan zelfs minimaal twee meter breder dient te zijn om veilig te kunnen fietsen. Meer dan 75% van de fietsers voelt zich hierdoor min of meer onveilig, terwijl ook raketgals passerend gemotoriseerd verkeer als auto en scooter als onveilig voelt. Ook ervaren veel Zoetermeerse fietsers onveiligheid door parkeervakken waar fietsers langs moeten slingeren. Directeur van de Fietsersbond Esther van Garderen benadrukt niet voor niets - los van de gezondheidswinst - dat "als fietspaden

veiliger worden, mensen ook vaker kiezen voor de fiets. Dat is duurzamer, en mensen worden er gelukkiger van".

Ook is er aandacht besteed aan gevaren voor voetgangers en fietsers op wegen waar 50 km/u is toegestaan met afwezigheid van specifieke fietsvoorzieningen als een gescheiden fietspad of andere fietsvoorzieningen. Vooral de wijken Segwaerth (Velddreef) en De Leyens (Hoekerkade) blinken hierin uit. Wanneer we bedenken dat de gemiddelde snelheid van de fietser rond de 15 km/u ligt, zou op deze wegen voor alle weggebruikers de maximumsnelheid ook terug moeten naar 30 km/u. Het zou meer veiligheid voor voetgangers en fietsers bieden. Meegenomen hierbij is de realisatie van een aangenamere leefomgeving.

Tenslotte nog even iets over onze burens in Zoeterwoude. Veel Zoetermeerders zijn bekend met boerderij 't Geertje. Verschillende doelgroepen als jonge onervaren verkeersdeelnemers, duofietsers

(fietsmaatje) en andere min of meer kwetsbare weggebruikers delen onderling met ander gemotoriseerd verkeer de Geerweg, wat veelal (mede door gebrek aan goed overzicht) het gevoel van verkeersonveiligheid met zich meebrengt. Kortom, het moge duidelijk zijn dat wat ons betreft fietsstroken een lapmiddel zijn voor het gemis van een fietspad.

Theo Hebing

FIETSWRAKKEN OPKNAPPEN VOOR OEKRAÏNE EN MEER

In het Regentessekwartier woont Joris Bergsma. Hij heeft voor vele Nederlanders wellicht een wat afwijkende hobby: hij knapt op straat gevonden fietswrakken op en schenkt die aan Oekraïne. Hij doneerde inmiddels een kleine 20 fietsen.

Joris heeft altijd al fietsen opgeknapt. Op straat houdt hij fietsen die al lang op een plek staan in de gaten. Als zo'n fiets toch gebruikt wordt, zet hij soms een fietsstandaard recht of een handvat erop uit eigen voorraad. Als ze het stadium van fietswrak hebben bereikt, neemt hij er zo nu en dan eentje mee. Wanneer een fiets het stadium van wrak bereikt, daarover kan men twisten. De meeste fietsers zullen echter beamen dat er op straat genoeg duidelijk herkenbare wrakken staan. Vraag is of dit juridisch is toegestaan. Daarover hadden we een korte uitwisseling van informatie. Het juridisch woordenboek kent het begrip 'res derelicta': prijsgegeven zaak, een zaak die geen eigenaar meer heeft; de eigenaar heeft zijn eigendom prijsgegeven (derelicta). Een voorbeeld is een oud meubelstuk, dat als grofvuil op straat wordt gezet. Veel gemeenten hebben verboden spullen met waarde van straat te halen. Het opknappen van fietswrakken loont echter bij lange na de moeite niet en ook het weghalen kost alleen maar geld. De gemeente



heeft als taak de wrakken op te ruimen, alleen kan de gemeente hier de hulp van inwoners goed gebruiken. Kortom, het moet kunnen.

In zijn vorige woonplaats gaf Joris opgeknapte fietsen weg in eigen omgeving, meestal aan instellingen die de fietsen schonken aan gezinnen met kinderen. Voor de lezers: de fietswerkplaats in het wijkcentrum De Mallemok op Scheveningen doet hetzelfde. Nu gaan de fietsen naar Oekraïne. Joris werkt samen met de Friese Rijders. Dat is een organisatie die hulpgoederen voor Oekraïne verzamelt en naar Oekraïne brengt. Ze hebben inmiddels twee keer fietsen uit het Regentessekwartier opgehaald. De fietsen worden gebruikt aan het front. Voor deze fietsen geldt de eis dat ze zo simpel mogelijk moeten zijn, weinig onderhoud nodig hebben en dat ze

geen licht hebben! Dat betekent geen racefietsen, fietsen met versnellingen, fietsen met remkabels enz. Eigenlijk zijn alleen Hollandse fietsen met terugtraprem geschikt. Het werk wordt gedaan door drie man; ook Benjamin en Gertjan knappen fietsen op.

Inmiddels heeft zich rond het Repaircafé in de wijk een groep fietsliefhebbers verzameld. Zij doen naast het repareren van fietsen verschillende fietsactiviteiten. Zo geven twee expats uit Frankrijk en Engeland fietslessen aan mensen afkomstig uit landen zonder fietscultuur. Voor sommige expats is fietsen iets van buitenaardse oorsprong en dat is dan ook te merken als ze op de fiets zitten. Mocht je een fiets willen doneren, mail dan aan jb@jorisbergsma.com.

Rob Kniesmeijer

BOEK: JOPIE! JOPIE! JOPIE!

Mijn vroegste herinneringen aan Joop Zoetemelk stammen uit mijn tiener-tijd toen ik samen met ouders en drie broers trouw de Tour volgde. Dat deed ik bij voorkeur door naar de radio te luisteren onder de kastanjeboom in onze tuin.

Hij was bij het grote publiek immens populair, Joop Zoetemelk, het idool van honderdduizenden Nederlandse Tourliefhebbers. Een schuchtere antiheld waar we massaal in geloofden, terwijl de pers maar niet naliet het azijn uit de pen te druppelen om Jopie weg te zetten als een schlemiel, die het altijd net niet haalde. Maar als mensen hem zagen tijdens een wielertocht werd 'Jo-pie, Jo-pie, Jo-pie' gescandeerd.

Zes keer tweede in de Tour de France, iets dat hem de bijnaam eeuwige tweede opleverde, pas in 1980 haalde hij die fel begeerde overwinning binnen. Toen kwam er enige waardering voor de renner die maar geen goed kon doen. Het tij keerde definitief toen hij op 38-jarige leeftijd de wereldtitel binnensleepte. Toen was er pas de terechte waardering voor de man die een erelijst bijeen fietste die geen enkele andere Nederlandse wielrenner kan overleggen. Hoe kon het dat de mening van professionele volgers zo kon verschillen van die van de vaderlandse wielreliefhebbers? Fred van Slogteren schreef een groot aantal wielboeken.

Ali Molenaar



Fred van Slogteren - Jopie! Jopie! Jopie! Joop Zoetemelk, de succesvolste Nederlandse wielrenner ooit. Just Publishers, 2024. 2e, geactualiseerde druk, eerder verschenen in 2005. ISBN 978-90-8975-576-6

EVALUATIE STERFIETSRoutes 4 & 9: DEN HAAG CENTRUM – SCHEVENINGEN BAD

In ons magazine *Fietsbel* (voorjaar 2025) kondigden wij aan om de Sterfietsroutes in de Haagse regio te gaan evalueren. Eerder deden wij op de website verslag van Sterfietsroute 2 (Den Haag Centrum – Leidschenveen, zie <https://ap.lc/Rkbfj>). In deze editie van *Fietsbel* doen wij verslag van de evaluatie van de Sterfietsroutes tussen Den Haag Centrum en Scheveningen Bad, routes 4 en 9 (zie www.sterfietsroutes.nl). Op 10 september fietsten Arthur Marquard, Rob Kniesmeijer en Henk Zwijnenburg deze routes.

STERFIETSRoute 4

Sterfietsroute 4 start in de binnenstad bij het Spui en loopt van daaruit langs het Binnenhof en via de Parkstraat naar de Javastraat. Over de Javastraat wordt een klein stukje van Sterfietsroute 3 gebruikgemaakt (de verbindende route tussen Conradkade en Koninginnegracht), waarna linksaf wordt geslagen richting het Nassaplein. Vervolgens gaat de route verder door de Bankastraat en de Dr. Aletta Jacobsweg richting de Nieuwe Parklaan. Deze laan vormt de belangrijkste verbinding naar de kust en voert rechtstreeks naar het kruispunt met de Badhuisweg/Kuhrhausweg. Vanaf dit punt loopt de route door naar Scheveningen Bad, waar de verbinding eindigt vlak voor Kuhrhaus en Palacepromenade.

Ter hoogte van het Spui is de verkeerssituatie chaotisch in de drukte van de Binnenstad, maar in het autoluwe gebied langs het Binnenhof is het op zich niet onprettig fietsen. Wel houdt de fietsbestrating op ter hoogte van Plaats om over te gaan in sierbestrating. Dit is esthetisch wel aantrekkelijk, maar onduidelijk voor de route.

Gevaarlijke Parkstraat



Ter hoogte van Kneuterdijk wordt fietsinfrastructuur gevolgd die aan de smalle kant is, maar wel te doen. Pas echt gevaarlijk wordt de route ter hoogte van de bocht bij de Parkstraat: te weinig ruimte tussen tramrails en trottoir, te veel autoverkeer, te hoge snelheid van het wegeregime (50 km/u). Dit gedeelte fietst onprettig en is sterfietsroute-onwaardig. Voor de gehele verdere Parkstraat geldt dat deze onprettig fietst over een smalle fietsstrook tussen rijbaan en geparkeerde auto's. Voorbij de Mauritskade (waar de wachttijden bij de verkeerslichten lang zijn) verbetert de situatie iets, omdat de maximumsnelheid voor auto's hier 30 km/u is, maar de auto-intensiteit blijft relatief hoog. Dit geldt voor de gehele route langs Plein 1813, tot aan de Javastraat. Rechts de Javastraat in (Sterfietsroute 3) zijn er fietspaden die qua breedte te wensen overlaten, maar het fietscomfort vergroten. De opstelstrook voor fietsers om links het Nassaplein in te slaan is erg krap, de wachttijd bij het verkeerslicht lang.

Ook op het Nassaplein en de daaropvolgende Bankastraat is sprake van fietsstroken langs geparkeerde auto's op wegen met een snelheid van maximaal 50 km/u. Deze situatie is verre van ideaal, maar omdat de auto-intensiteit laag is en de fietsstroken wat breder, wordt dit niet direct als onprettig ervaren. Wel moet rekening worden gehouden met een mogelijk lange wachttijd bij de verkeerslichten om van het Nassaplein in de Bankastraat te komen.

Comfortabele Nieuwe Parklaan

Na de Bankastraat, vanaf de Dr. Aletta Jacobsweg, wordt de route comfortabeler langs (smalle) fietspaden en een makkelijk te nemen rotonde om op de Nieuwe Parkweg te komen. Het tweerichtingsfietspad over de Nieuwe Parkweg (3,80 – 4,00m breed, licht reliëf) geeft een fijne fietservaring. Aan het eind moet even opgelet worden bij het oversteken van de Badhuisweg/Kuhrhausweg waarna bij het linksafslaan het eindpunt van de route via een fietspad wordt bereikt.

STERFIETSRoute 9

Sterfietsroute 9 fietsten wij in

omgekeerde volgorde. Sterfietsroute 9 begint dan in Scheveningen op de plek van Sterfietsroute 4, maar volgt vanaf daar de Gevers Deynootweg, Jurriaan Kokstraat en Prins Willemstraat. Dan volgt de route de Scheveningseweg richting het centrum. De Scheveningseweg vormt de hoofdvas van de verbinding en leidt langs de Scheveningse Bosjes richting de binnenstad. Via deze route komt de fietsverbinding uit bij Vredespaleis, volgt een stukje Javastraat (Sterfietsroute 3) en volgt vervolgens dezelfde weg als de hiervoor besproken Sterfietsroute 4 via de Parkstraat en de Kneuterdijk naar het Spui in hartje Den Haag.

Jurriaan Kokstraat en Prins Willemstraat: fietsonvriendelijk



De route begint aangenaam over vrijliggende fietspaden langs de Gevers Deynootweg, die helaas al snel over gaan in fietsstroken. Pas echt ellendig wordt de route in de Jurriaan Kokstraat en Prins Willemstraat: fietsen tussen geparkeerde auto's en tramrails, een te hoog snelheidsregime met een te hoge fietsintensiteit. Deze situatie lijkt epidemisch voor de stad Den Haag en we hebben hier al vaker over geschreven: de gemeente Den Haag durft niet te kiezen voor de veiligheid van fietsers boven het (parkeer)belang van automobilisten. Voor een Sterfietsroute, die gepresenteerd worden als veilige en comfortabele routes met weinig autoverkeer, levert het in ieder geval onacceptabele situaties op.

Smalle fietspaden langs de Scheveningseweg

De fietspaden langs de Scheveningseweg zijn vernieuwd en geasfalteerd en geven over het algemeen een goede fietservaring.

De paden zijn alleen erg smal uitgevoerd voor een sterfietsroute. Met enige stuurmanskunst kun je op de meeste plaatsen met twee fietsers naast elkaar fietsen, maar dan kan er geen fietser meer passeren.

Ter hoogte van het Vredespaleis is de fietssituatie verbeterd: de route sluit naadloos aan op de Javastraat, die na een ietwat lastige oversteek en met een niet al te riant fietspad kan worden gevolgd tot aan de Parkstraat, waarna dezelfde route geldt als voor Sterfietsroute 4, hiervoor beschreven en eindigend bij het Spui.



CONCLUSIE

Waar wij bij de evaluatie van Sterfietsroute 2 nog een krappe voldoende konden geven, zijn de fietsroutes naar Scheveningen Bad (en Dorp) helaas onvoldoende:

- Er zijn geen bordjes die de beide sterfietsroutes naar Scheveningen aangeven, fietsers moeten blijkbaar van te voren uitzoeken hoe de Sterfietsroutes lopen.
- Op hele stukken van de routes is het niet echt lekker fietsen: hoge auto-intensiteit, 50 km/u-wegen, tramrails, smalle fietsstroken en straatparkeeren.
- De wachttijden bij verkeerslichten zijn soms lang; ook hier wordt de belofte (namelijk dat fietsers vaker groen krijgen in de cyclus) niet waargemaakt.
- Deze sterfietsroutes zijn niet altijd de kortste, de eenvoudigste of de meest veilige weg voor fietsers.

De Fietsersbond doet de aanbeveling de beide sterfietsroutes grondig te wijzigen en in elk geval de Parkstraat te mijden als onderdeel van welke

fietsroute dan ook. Als wij mogen kiezen, leid dan steroute 4 zo snel mogelijk via de Lange Vijverberg en het Korte Voorhout naar het Malieveld. Vandaar lopen er brede, veilige fietspaden rechtstreeks naar het Kurhaus. Als bovendien op een aantal kruisingen het fietsverkeer richting Scheveningen bij elke verandering van de rijrichting telkens vijf seconden groen krijgt, schiet dat lekker op. Voor steroute 9 is de situatie feitelijk dat alleen het deel langs de Javastraat en de Scheveningseweg aan minimale eisen voldoet. Nu de Zeestraat opnieuw is ingericht, is echter routing via de Javastraat onlogisch. Dat laatste geldt ook voor het eindpunt van deze route. Waarom is dat hetzelfde als voor route 4? Is het niet beter fietsers via de Duinstraat naar het noorderstrand bij de haven te leiden? Kortom: hier valt nog wel wat te verbeteren.

Rob Kniesmeijer
Arthur Marquard
Henk Zwijnenburg

KUNST IN DE STAD

Het blijft een kunstwerk dat ik lief vind. Het is duidelijk te herkennen, namelijk een fietser met een kind achterop - met paraplu, want ze fietsen in de regen. Als je vervolgens het beeld goed bekijkt, zie je dat er iets mee aan hand is. Kunstenaar Frans Kokshoorn zet de kijker op het verkeerde been.

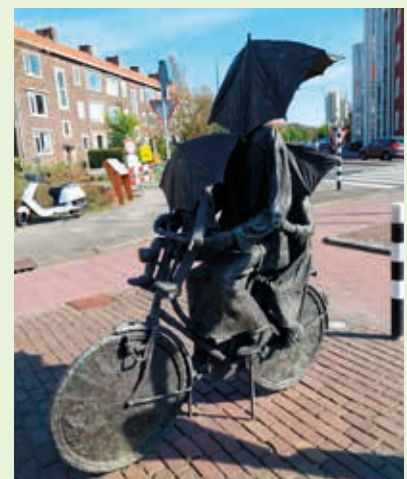


Want dat kan natuurlijk niet, twee handen aan het stuur én een paraplu vasthouden. De paraplu blijkt bij beiden het hoofd te zijn. De hardwerkende vader met zijn zoon achterop staat op de kruising Vondelstraat-Elandstraat in Den Haag. Het beeld heeft als titel 'Ode aan de fiets' en werd in 1990 gemaakt.

De Voorburgse apotheker M. Uiterwijk Winkel vond het beeld zo leuk, dat hij besloot een vrijwel identiek beeld aan zijn gemeente te schenken. Op de kruising Prins Bernhardlaan-Rozenboomlaan in Voorburg staat de moeder met haar omafiets, een kind achterop, een kind voorop - en alle drie met de

paraplu als hoofd. 'Singing in the rain' werd in 1995 gemaakt.

Ali Molenaar



Veilig op de fiets. Logisch, toch?



"Ik wil veilig
naar school
fietsen!"



Word
lidi

50 jaar **Fietzersbond** Haagse Regio

GESCHIEDENIS VAN DE FIETSBEL

De Fietsbel is het blad van de Haagse Fietsersbond. Als u op de website kijkt, ziet u dat het eerste nummer van de Fietsbel in 1976 verscheen, toen was het een soort nieuwsblad. De titel is altijd Fietsbel gebleven, met een paar bijzonderheden, het werd wel eens een *Fietsbelletje*. Van 1980 tot 1984 stond op de voorpagina de titel *Fietsbelangen* waarbij het eerste deel van het woord in zwarte letters werd afgedrukt en de officieuze toevoeging in contourletters. Het was een officieuze benaming, want de naam *Fietsbel* is nooit als afkorting van 'Fietsbelangen' bedoeld geweest. Een special over zure regen werd in 1987 *Zure Bel* genoemd.

Het aantal nummers per jaar verschilt nogal, in het begin waren het drie nummers, vervolgens vijf nummers, van 1984 tot en met 1999 was het vier tot vijf nummers. In 2000 en 2001 verscheen er één nummer, in 2002 was het een uitschieter naar drie nummers. Vanaf 2003 verschenen twee nummers per jaar. In totaal zijn er 147 nummers verschenen.

HET EERSTE NUMMER

Dat eerste nummer in 1976 werd optimistisch geopend:

Hier is-ie dan: de fietsbel, een eenvoudig blad van de Haagse afdeling van de Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond. Gratis voor niks komt-ie in de bus bij de leden van de afdeling Den Haag. De bedoeling is om dit vijfmaal per jaar te laten gebeuren en dan liefst vlak voor de afdelingsvergadering (dat is een soort ledenvergadering voor de afdeling) zodat deze bijeenkomsten worden gekenmerkt door uitpuilende zalen vol natgerogende fietsers.

Het nummer stond vol met berichten voor die afdelingsvergadering en een oproep voor actieve leden. Die zouden dan moeten assisteren bij straatakties, het opsporen van knelpunten voor fietsers, het behartigen van de belangen van fietsers in wijkorganisaties, typewerk, fotograferen, tekenen, teksten maken, enz. i.v.m. tentoonstellingsmateriaal en het bekritisieren van verkeersplannen.

In het tweede nummer werd het spreidingsgebied vergroot omdat de afde-

ling was vergroot: die bestond uit de plaatsen Den Haag, Rijswijk, Voorburg, Leidschendam, Wateringen, Monster, Poeldijk, Naaldwijk, Honselersdijk, De Lier, Maasdijk, Wassenaar en Zoetermeer. Dat twee pagina's tellende nummer had als thema de Utrechtsebaan die in die jaren geopend zou worden. Die Utrechtsebaan bleef een knelpunt trouwens. De



afdelingen gingen regelmatig bijdragen leveren, maar nog niet in elk nummer. Dat Zoetermeer, Wassenaar, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk een regelmatige bijdrage leveren is van de laatste jaren. Ook het Westland heeft regelmatige bijdragen gehad en van 2020-2021 zelfs een katern midden in het blad. Delft, dat enigszins buiten onze regio valt, heeft wel een samenwerking gehad met Den Haag. Nummer 3 (1998) is een gezamenlijke uitgave van de Fietsbel en de Solutie, het blad van Delft.

De Fietsbel van toen werd niet door de drukker gemaakt, dat werd allemaal zelf gedaan bleek uit een stukje in de Fietsbel nr 2-3 (1986). Er werd vergaderd, geplakt en geschreven, vervolgens moest het blad ook geraapt en geadresseerd worden.

VOORPAGINA'S

In 1978 kreeg het blad een echte voorpagina met een fietser in regenpak. In 1977 had er al een keer een fietsbel op de voorpagina gestaan. Maar vaak was het toch een stukje echte voorpagina met tekst eronder. Papier is duur tenslotte. In 1993 kreeg het blad een gele omslag en dat is tot 2004 zo gebleven. In 2005 bij het dertigjarig bestaan van de Fietsersbond, kreeg het blad een full-color omslag. Er werd toen gezegd

dat het eenmalig zou zijn, maar tot op heden is die kleurenomslag gebleven. Het blad is pas later volledig full-color geworden. De fietsbel op de voorpagina is gebleven.

SPECIALS

Mei 1978 was het verkiezingsnummer, hierin werd uitgebreid stilgestaan bij de standpunten van de diverse partijen over het OV en het fietsverkeer. Partijen als KENml (Kommunistische Eenheidsbeweging Nederland Marxistisch-Leninistisch) deden mee. Die partij deed ook zijn best voor de eenvoudige fietser.

In 1979 werd een brochure uitgegeven met de titel Middenstand, binnenstad, verkeer, waarbij het vooral ging over het eenzijdige rapport over de bereikbaarheid van de binnenstad. Er werd iets te veel nadruk gelegd op het autoverkeer.

Mei 1987: een special over de zure regen: de Zure Bel. Dit in verband met de Internationale Zure Regen Week waarin werd gepoogd meer aandacht van de overheid voor de gevolgen van "zure regen" te bewerkstelligen.

VRIJWILLIGERS

In nummer 2-3 (1986) een interview met lid van het eerste uur Christiaan La Poutré, hij was mede-oprichter van de afdeling Den Haag, had van 1976-1980 zitting in het bestuur, was een tijdje de voorzitter van de landelijke ENFB en werd zo ongeveer de oudste fietsactivist van Nederland genoemd. Wat me in zijn relaas opvalt is het betoog over de begintijd: AKTIES. Contacten met de gemeente ontbraken in die tijd.

Er was wel samenwerking met andere groepen die zich met verkeer bezig hielden, zoals Dooievaar, Rover en het Stedelijk Verkeerscomité. En het feit dat het toen al een bijzonder actieve afdeling was: veel vrijwilligers. Dat is wel anders geweest. De redactie is best wel vaak gewisseld, en het blad heeft een paar maal gevaar gelopen niet uitgegeven te worden, omdat er geen redactie was. Er waren regelmatig oproepen voor actieve leden in het blad te vinden. Ook zijn er voorzitterloze tijdperken geweest. De voorzitters hebben overigens wel altijd een column in het blad gehad.

In het verleden is overigens ook aandacht besteed aan de geschiedenis van dit blad - net als in dit artikel. In de laatste nummers van 2004 en het eerste nummer van 2005 staan drie artikelen over het blad. Kijk in het archief op de website, waar alle nummers in PDF gepubliceerd zijn.

RECENTE ONTWIKKELING

Kijken we naar de wat recentere geschiedenis van de Fietsbel, dan valt op dat een aantal thema's steeds weer terugkomen. Vaak gaat het over goede voornemens van gemeentelijk beleid - en vervolgens de constatering dat hier in de praktijk soms weinig van terecht komt. Dit lijkt vooral kenmerkend te zijn voor Den Haag. Andere thema's die vaker terugkomen hebben betrekking op het gevaar van fietsen over fietsstroken langs geparkeerde

auto's, veiligheid voor naar school fietsende kinderen en voor fietsendiefstal en stallingen. Zo wordt in een nummer uit 2000 al een gemeentelijk Verkeers- en vervoersplan besproken, is er aandacht in 2002 aandacht voor "Bewaakte stallingen in de Binnenstad" en hoe dure fietsen daar beter tegen diefstal kunnen worden beschermd. In 2007 is er een thema "Gezond en veilig naar school". Ook de Grote Marktstraat is zo'n thema geweest. Het standpunt van de Fietsersbond was altijd dat men er moest kunnen blijven fietsen, maar dat is wel een strijd geweest als je de regelmatig terugkerende artikelen ziet. In het voorjaarsnummer van 2009 zit zelfs een katern.

Met de verandering in de maatschappij, zijn er ook nieuwe thema's en accentverschuivingen de afgelopen

jaren. Mede door de komst van de e-bike is er meer aandacht voor regionale fietsroutes en Sterfietsroutes, de aandacht is verschoven naar duurzaamheid en elementen van de leefbare stad, er is aandacht voor gezondheid van fietsen, autoluwe zones (Zoutmanstraat, Conradkade) en voor integrale mobiliteit (stallingen bij haltes, deelfietsen bij stations, hubs).

Alles overziend blijft de fietsersbond in de Haagse regio hard nodig. Het is nu eenmaal een regio waar vaak net iets te gemakkelijk prioriteit wordt gegeven aan automobilititeit en de positie van de fiets moet blijven worden bevochten.

**Ali Molenaar en
Arthur Marquard**

MET NIEUW STUKJE FIETSPAD SCHAKEL IN FIETSRROUTE GEREPAREERD



Op 1 oktober werd met koffie, poffertjes en een ritje in een riksja de gerenoveerde Zeestraat en Bazarstraat plus een nieuw stukje fietspad langs de Scheveningseweg formeel geopend. Wethouder Arjen Kapteijns zat liever zelf aan het stuur van de riksja dan hij zich liet rijden. De wethouder liet ons bestuurslid Kelly zo de nieuwe route zien.

De Zeestraat is meters diep uitgegraven om de riolering te kunnen vervangen. In de Zeestraat ligt bovendien een buis, waarmee het water van de Haagse Beek naar de Hofvijver wordt gebracht. Daarna is fietsvriendelijke en waterdoorlatende

bestrating aangebracht om de Zeestraat te kunnen vergroenen. Het project heeft voor veel overlast gezorgd voor bewoners, bedrijven én voor fietsers. Fietsers van en naar Scheveningen hebben maanden om moeten fietsen. Omdat niet alle fietsers zich aan de officiële omrijroute hielden, is wekenlang de doorgang met hekken verhinderd of zo moeilijk gemaakt dat omfietsen loonde. Bij het project hoorde ook de aanleg van een stukje fietspad langs de Scheveningseweg. Fietsers dienden voorheen enkele honderden meters om te fietsen via het Carnegieplein, Anna Paulownastraat en Bazarstraat om op de Zeestraat uit te komen.

De aannemer heeft zijn planning drastisch moeten aanpassen. Vanwege de NAVO-top moest de Zeestraat eerder klaar zijn en moesten de werkzaamheden in de Bazarstraat worden uitgesteld. Voor fietsers was dit een voordeel, omdat de nieuwe doorgaande fietsroute daardoor eerder klaar was. De aannemer werd door de gemeente en door bewoners lof toegezwaaid omdat deze de overlast zo veel mogelijk heeft verminderd.

Al met al is met dit project Den Haag een beetje mooier geworden, ook voor fietsers. Omwonenden vroegen nog wel of de gemeente wat extra groen kan aanplanten én de gemeente kondigde aan de Zeestraat in een van de Sterfietsroutes naar Scheveningen op te nemen. Dat laatste vindt ook de Fietsersbond een goed plan (zie ook de evaluatie van de beide Sterfietsroutes naar Scheveningen in deze Fietsbel). Met deze schakel wordt de route veiliger en prettiger, met name omdat er hier minder dominant autoverkeer is.

Rob Kniesmeijer

FIETSLES IN TRANSCVAAL

Het lijkt zo vanzelfsprekend: stap op die fiets en rijden maar. De meesten van ons hebben dat van kinds af aan geleerd en hebben er geen probleem mee. We vergeten dat er in Den Haag heel veel mensen wonen die dat niet meekrijgen van huis uit en voor die mensen zijn er fietslessen. Een vriendin van mij geeft al zo'n tien jaar fietsles aan inwoners van Transvaal.

FIETSSCHOOL TRANSCVAAL

Fietsschool Transvaal is gevestigd in het Buurthuis op het Mandelaplein en de fietsen van de school zijn geparkeerd in de fietsenkelder van de Julianakerk aan de Kempstraat. In het wijkpark Transvaal verzamelen de leerlingen en docenten. Daar tref ik Tamme en Janny. Tamme geeft al zo'n dertien jaar les. Janny is nu ongeveer tien jaar bezig. Tamme is begonnen met fietsles geven bij Vluchtelingenwerk. Toen de fietsles daar wegging, is de fietsschool Transvaal begonnen. Janny wilde na haar pensioen vrijwilligerswerk doen. Voor haar is het een win-win situatie, ze blijft in beweging en leert mensen iets waar ze wat aan hebben. Want mensen kunnen immers boodschappen doen op de fiets, ze kunnen naar school en werk, de



actieradius wordt groter. Het is een stap voorwaarts voor de emancipatie, vrouwen kunnen zelf overal heen, ze kunnen met de kinderen gaan fietsen, het zelfvertrouwen. Het OV is bovendien voor veel van deze mensen te duur.

Het zijn voornamelijk vrouwen die hier les krijgen, vrouwen uit Latijns-Amerika, Oost-Europa, Marokko, Syrië, Iran,

Turkije, Suriname en Nederlanders uit Den Haag. De leeftijd varieert van midden 20 tot 70. Ook maatschappelijk is het een gemengd gezelschap, er zijn migranten, statushouders, expats, ongedocumenteerden, autochtonen, mensen in de opvang.

In de loop der jaren zijn er 986 leerlingen geweest. Elke maandag, in weer en wind. Elk jaar zijn er twee à drie groepen. Aan de leeftijd kun je niet voorspellen hoe lang iemand er over doet voordat zij kan fietsen. Nieuwe leerlingen komen voornamelijk door mond tot mondreclame, soms komt er iemand door een verwijzing van bijvoorbeeld een huisarts. In totaal zijn er zo'n vijf vaste vrijwilligers en er zijn mensen die helpen bij fietsreparaties.

Een leerling betaalt € 15,- voor de hele cursus. Iemand met een Ooievaarspas betaalt € 10,-. De school heeft een keer de Piet Vinkprijs gewonnen, die wordt uitgereikt aan duurzame, maatschappelijke initiatieven. Dat geld wordt gebruikt voor onderdelen voor fietsen. In de Coronatijd was door GroenLinks geld ingezameld voor de voedselbank, dat kon niet uitgereikt worden en is toen naar de fietsschool gegaan. De

school verzamelt en repareert namelijk ook fietsen die dan worden weggegeven aan deelnemers.

OPZET VAN DE LESSEN

In het wijkpark wordt de basis aangeleerd. Voor mensen die voor het eerst op een fiets zitten is het evenwicht al een moeilijk ding. Kinderen leren dat met zijwieltjes. Volwassenen mogen eerst stappen op een kinderfiets, voor-

dat ze de voeten van de grond halen en daadwerkelijk gaan fietsen. Dan mogen ze door naar de volgende stap, de handen van het stuur halen, hand uitsteken, bochten maken, dat leren ze voordat ze de straat op mogen.



Daar zijn ze twee tot drie lessen mee bezig. Dan wordt er daadwerkelijk gefietst door de straten in Den Haag. Een docent gaat met een groep van vier tot vijf leerlingen de straat op. De docent voorop, een andere vrijwilliger fietst als 'bezemwagen' achteraan. De groep is gehuld in gele Fietzersbond hesjes, zodat het duidelijk is dat het leerlingen zijn. De docenten dragen in principe helmen en er zijn ook helmen beschikbaar voor leerlingen. Den Haag heeft een uitstekende fietsinfrastructuur die de les af en toe in de weg zit, want vind maar eens lastige situaties voor de fietsers. Tramrails zijn overal wel te vinden. Het Hobbemapplein is voor beginnende fietsers ook een hindernisbaan. Om en Bij is een straat waar zelfs ervaren fietsers heel goed moeten uitkijken. Ik fiets mee met deze groep. In de praktijk is zo'n tochtje een eindje fietsen, even stilstaan om borden en verkeerssituaties uit te leggen en achterblijvers bij te laten komen. Echt theorieles wordt er niet gegeven. Deelnemers die een rijbewijs hebben, zijn hierbij in het voordeel en kunnen ook helpen. De meeste leerlingen zijn zo'n drie tot vier maanden bezig voor ze het examen doen en een diploma krijgen. De docenten vinden dat een leerling een diploma kan krijgen als deze ontspannen door lastige en drukke verkeerssituaties kan fietsen.

De lesperiode wordt afgesloten in het Zuiderpark waar een feestje wordt gehouden met hapjes en spelletjes: een estafette op de fiets, een stoelendans, een wedstrijd langzaam fietsen, noem maar op. De dames hebben dan de grootste lol.

Ervaringen van leerlingen

Ik krijg ook de gelegenheid om de deelnemers te vragen naar hun ervaringen. Eén van de vrouwen legt uit dat het haar vooral om de vrijheid gaat. Een andere vrouw vertelt me dat ze in haar jeugd eigenlijk buiten de boot is gevallen met ouders die niet fietsten en een school waar ze geen fietsles kreeg. Ze is dolblij met haar fietskennis en haar gloednieuwe fiets die ze wil gebruiken voor woon-werkverkeer. Weer een andere vrouw legt uit dat een fiets veel handiger en goedkoper is dan het OV. Een andere

vrouw geeft aan dat ze veel minder last heeft van haar astma doordat ze kan fietsen en veel buiten is. Er zijn zelfs vrouwen bekend waarbij het

fietsdiploma een rol speelde bij het vinden van werk.

Ali Molenaar

GEMEENTELIJKE INITIATIEVEN

De gemeente vindt dat iedereen veilig moet kunnen deelnemen aan het verkeer. Daarom zijn er fietslessen voor mensen die niet kunnen fietsen. Ook sportcoaches geven fietsles. Den Haag biedt fietslessen voor beginners en voor ouderen. Er zijn ook fietslessen alleen voor vrouwen.

Zoek op socialekaart.nl op 'fietslessen' en u vindt in veel wijken van Den Haag plaatsen waar u fietsen kunt leren.



Oproep: de fietsschool verzamelt en repareert fietsen zodat ze les kunnen geven en vervolgens fietsen kunnen weggeven aan de deelnemers. Dus als u een fiets over heeft die weg kan: neem contact op met FietsschoolTransvaal@gmail.com.

AL DE HELE HALVE EEUW LID



Martine Scheurkogel uit Ypenburg

Direct nadat de Fietsbond was opgericht, werd Martine Scheurkogel lid. Ze heeft nog vage herinneringen aan die begintijd, bijvoorbeeld aan een bijeenkomst bij park Clingendael.

De ANWB gaf daar aanleiding toe. Martine: "Olifant ANWB had last van deze muis." Het probleem zat 'm in de naam. Eerst was het E.N.W.B. (Eerste Enige Echte Nederlandse Wielrijdersbond), maar ook ENFB was niet naar de zin van de grote Toeristenbond.

EVEN ACTIVIST

Martine werd in die eerste jaren even activist: "Er waren betogingen

met affiches bij mij voor- en achterop. We trokken door de binnenstad en riepen luid: Grote Marktstraat open voor fietsers!" Verder is ze bescheiden over haar rol in 50 jaar lidmaatschap: "Ik heb niet echt veel kunnen doen, behalve de Fietsersbond bekendmaken bij vrienden en kennissen." Toch heeft ze ook een keer een hele middag zitten bellen over een gevaarlijke situatie. "Ergens op een fietspad moest je opeens een hoge stoep op. Een dag later hadden ze er al met asfalt netjes een glooiing van gemaakt, dus het was een nuttige belmiddag geweest."

IK SPREEK MENSEN AAN

De veiligheid van fietsers ligt Martine na aan het hart: "Ik spreek mensen erop aan dat ze hun fietslicht aan moeten doen; vaak word ik dan blij bedankt. Ooit heeft iemand mij hier in het donker op geattendeerd, waar ik zelf ook blij mee was. Daarom ga ik ermee door. Af en toe geef ik mensen een fietslichtje, want ik raap ze op van de straat en puzzel ze soms weer bruikbaar."

ZIGZAGGENDE 'MOBELLERS'

Martine is fel op wat ze 'mobellers'

noemt: "Zie ik ze zigzaggen, dan zeg ik er wat van." En laatst reed een DHL-busje keihard vlak langs haar heen... op het fietspad! Geen claxon, niet afremmen en dan hooguit 10 centimeter langs haar elleboog. Martine is het busje gevolgd tot het stopte en heeft toen de bestuurder aangesproken: "Terwijl u zelf veilig zit, had u mijn botten kunnen breken!" De man schrok en zei dat hij nooit over dat risico had nagedacht.

GEEN PRETFIETSER

Fietsen doet de nu 70-jarige Martine nog veel. "Met mijn e-bike haal ik de 5.000 kilometer per jaar, vooral doordat ik in de verste uithoek van Ypenburg woon. Een pretfietser ben ik niet, maar ik zit mijn hele leven tot over mijn oren in het vrijwilligerswerk. Daar hoop ik nog 20 jaar mee door te gaan." Door al die bezigheden heeft Martine nog geen tijd gehad om iets te doen aan twee fietskwesties in haar eigen woonwijk, maar daar zal ze de afdeling Haagse regio een keer attent op maken.

Henk Zwijnenburg

VAN DEN HAAG NAAR DRENTHE

Jonge helden groep 8 fietsen 246 km naar schoolkamp in Drenthe

Het begon met jeugdsentiment. Bas van Puffelen, directeur van de Galvanischool in Den Haag, fietste als 11-jarige naar het schoolkamp in Drenthe. De ervaring maakte diepe indruk en het zaadje voor zijn levenslange fietsliefde werd geplant. Nu, decennia later, besloot hij het avontuur door te geven aan een nieuwe generatie. Zeven leerlingen uit groep 8 fietsten in twee dagen maar liefst 246 km naar het schoolkamp in Drenthe! De Fietsersbond neemt er het petje voor af.

In Drenthe ligt een stukje Den Haag, waar veel Haagse scholen hun werkweek houden. Bas wilde als basisschooldirecteur zijn jeugdherinnering overdragen aan zijn leerlingen en organiseerde met leraar van groep 8 Lex Lehmann de fietstocht naar Drenthe. Beide leraren pakten de fiets en reden in mei van dit jaar met zeven leerlingen naar Drenthe.

School in bos (www.schoolinbos.nl) is het buitencentrum van Gemeente Den Haag in Wilhelminaoord. Het is een stukje Den Haag in Drenthe. Het hele jaar door logeren er groepen 7 en 8 van Haagse basisscholen voor een natuurwerkweek. Wilhelminaoord, gelegen in het Drentse landschap, werd in 1821 gesticht als onderdeel van de Maatschappij van Weldadigheid – een sociaal



De jonge ploeg trapte in twee dagen naar Wilhelminaoord, een klein stukje Den Haag in het noorden van het land. Voor het zover was, werd er natuurlijk serieus getraind. Alleen de kinderen die in het weekeinde voldoende tochtjes hadden gemaakt en over een fiets met minimaal drie versnellingen beschikten, konden mee – met wind

schap via een kortere etappe van 73 kilometer naar hun eindbestemming.

Het tempo? Gemiddeld 21 kilometer per uur – een prestatie van formaat, zeker met wind tegen. Ze hadden oostenwind! Die zie je zelden, maar net als in ieder goed fietsverhaal, was de wind natuurlijk tegen. Voor de kinderen was het een ervaring om nooit te vergeten. Niet alleen vanwege de spierpijn, maar vooral vanwege het avontuur, het samen afzien én het trots over de finish komen. “Sommigen hadden nog energie over, ze waren in de avond na aankomst nog druk aan het spelen!” aldus Van Puffelen. De terugweg werd iets comfortabeler aangepakt: met een bus en een speciale aanhanger voor de fietsen.

En dit was pas het begin. Van Puffelen is vastbesloten om meer van dit soort tochten te organiseren. Wel in kleine groepen – maximaal tien à twaalf deelnemers – zodat de beleving persoonlijk blijft. Eén ding is zeker: met Bas aan kop en Lex als weggapitein wordt elke fietstocht meer dan zomaar een ritje. Het wordt een herinnering voor het leven.

Arthur Marquard
Rob Kniesmeijer



experiment om armoede te bestrijden door mensen een nieuw bestaan te bieden op het platteland. Vandaag de dag ademt het dorp nog altijd die bijzondere geschiedenis en vormt het een sfeervolle bestemming voor bijvoorbeeld schoolkampen – zoals die van de Galvanischool uit Den Haag.

tegen wil je wel wat schakelmogelijkheden. Er gingen ook reservefietsen mee, want ja, 246 kilometer is niet niks. Ook de enthousiaste leerkracht Lex reed mee. De route werd in twee dagen gereden: op dag één maar liefst 173 kilometer tot Olst, net boven Deventer. Dag twee bracht het gezelschap

BOEK: DE FIJNE STAD

Het boek *De fijne stad* van Vincent Luyendijk is een inspiratieboek over stedenbouw, ontwerp en samenleven. Naast de Nederlandse fietsinfrastructuur zijn er voorbeelden uit binnen- en buitenland in te vinden over het prettiger, gezonder en socialer inrichten van steden. Meer informatie over dit in juni 2025 verschenen boek is te vinden op www.defijnestad.nl

Voor ons fietsers is de lijst van meest indrukwekkende fietsinfrastructuur in Nederland die door Chris Bruntlett van de Dutch Cycling Embassy werd samengesteld van belang. De lijst telt veertig infrastructurele werken, van fietsenstalling De Fietsappel in Alphen aan de Rijn tot spoor- en fietsbrug de Hanzeboog bij Zwolle, en is inclusief foto's ook online te bekijken. Je kan de lijst hier vinden. www.defijnestad.nl/fietsinfra



De fijne stad is een inspiratieboek over stedenbouw, ontwerp en samenleven. Geen dikke theorie, maar een boek vol voorbeelden, beelden en inzichten uit binnen- en

buitenland. Over stadsparken en speelplekken, over bibliotheken en buurtschuren, over stoepen en schoolstraten. Van Bogotá tot Zwolle, van Kopenhagen tot Rotterdam: overal zoeken steden naar manieren om prettiger, gezonder en socialer te worden. Dit boek brengt die ideeën samen en laat zien wat er gebeurt als je niet het verkeer, de regels of het geld centraal zet, maar de mens en de natuur. Voor ontwerpers, beleidsmakers en iedereen die zich afvraagt hoe de stad fijner kan. --- Vincent Luyendijk is schrijver, spreker en strateeg. In samenwerking met experts werkt hij aan steden en regio's van de toekomst.

Vincent Luyendijk – *De fijne stad*.
978-90-9039931-7

Ali Molenaar

OUDSTE FIETSERSBOND BESTAAT AL MEER DAN 150 JAAR

Dat de Fietsersbond zijn 50e verjaardag viert is natuurlijk prachtig - bij een huwelijk heb je dan zelfs goud! Maar het voertuig waar het allemaal om draait is natuurlijk veel ouder, al zeker

200 jaar. En de oudste fietsclub ter wereld wint het ook van ons. Op 22 juni 1870 richtten namelijk zes fietsliefhebbers, met een passie voor avontuur en literatuur, in het Downs Hotel in

de Londense wijk Hackney Downs, de Pickwick Bicycle Club op. Hij bestaat nog steeds. Op 22 juni vierden ze hun 155-jarig bestaan, met de Club Founder's Day Ride van Hackney Downs naar het Dickens Museum via een pub voor de lunch.

Lees hier meer over deze unieke club: <https://pickwickbc.org.uk/>

Henk Zwijnenburg



LEERMEESTER GLENN DOET ER IETS BIJZONDERS BIJ



Glenn is trots op zijn zelfgebouwde racefiets/bakfiets, ook al doet deze nu alleen dienst als koffietafel: 'Niemand heeft zoiets'.

Vintage racefietsen als passie

Het verhaal van de 33-jarige Hagenaar Glenn Rietveld is het verhaal van een wereld op wielen. Heel veel wielen. Niet van auto's, maar van treinen en vooral fietsen.

April dit jaar kwam Glenn in dienst van Biesieklette. Hij werd Leermeester Werkplaats in het hoofdkantoor in The New Farm aan de Televisiestraat. Daar worden fietsen gerepareerd, maar de werkplaats is in de eerste plaats een werkervaringsplek voor mensen met een afstand tot de arbeidsmarkt en belangstelling voor het vak fietsen repareren. Dit past bij de missie van Biesieklette om mensen via werkervaring te begeleiden naar regulier werk. Dat gebeurt in samenwerking met Den Haag Werkt van de gemeente.

COACHING HELPT!

Hoewel Glenn zelf een bovengemiddeld vaardig fietstechnicus is, is hij op de werkplaats om deze mensen te begeleiden en coachen. En hij doet dat zo gemotiveerd, dat hij er een intensieve gecertificeerde jobcoachopleiding op hbo-niveau voor over heeft. "Als je het in je werk naar je zin hebt, is hard werken prima", zegt hij. Trots vertelt hij hoe een van zijn pupillen na het leer-werktraject inmiddels een baan heeft bij NS Fiets, waar reizigers terechtkunnen voor reparaties.

83-JARIGE LEERMEESTER

De band van Glenn met de fiets is een oude. "Ik ben als 15-jarige Rotterdamse jongen in een Tweewieler winkel

terecht gekomen." Daar zijn hem de fijne kneepjes van het vak bijgebracht door een 83-jarige leermeester. Op zijn 17e was Glenn al afgestudeerd fietstechnicus. Maar hij heeft meer gezien dan tweewielers, doordat hij daarna in de Rotterdamse Haven goederentreinen ging repareren en de status bereikte van monteur, rangeerder en wagenmeester, naar volledig bevoegd machinist. Hij reed goederen het hele land door.



Met een echte vintage Pinarello

Eigen bedrijf

In 2018 kwam Glenn naar Den Haag. Naast het werken in het spoor-goedervervoer startte hij toen een eigen bedrijf, eerst aan huis. Gewoon fietsen repareren, want er moest brood op de plank komen. Zijn passie is minder alledaags. "Ik ben altijd geïnteresseerd geweest in vintage racefietsen – modellen van 45 à 50 jaar oud. De jaren '90 hebben ook nog wel mooie modellen opgeleverd, maar die zijn toch

duidelijk nieuwer." Glenn restaureert ze en dan rijden sportieve liefhebbers er volgens hem makkelijk moderne e-bikers mee voorbij.

Kenmerken van 'vintage' zitten voor Glenn in de techniek, de opbouw van de fiets en ze zijn 'niet kapot te krijgen'. Daardoor past Glenn's The Hague Bicycleshop perfect in The New Farm, waar alle bedrijven draaien om duurzaamheid en hergebruik. Vanuit een bescheiden werkruimte op de tweede etage biedt hij zijn bijzondere modellen te huur aan, voor een dag, weekend of week.

PERSOONLIJK KLANTCONTACT

Het is een niche-markt, maar echte liefhebbers weten hem te vinden en dat bezorgt Glenn bovengemiddeld leuk en persoonlijk klantcontact. Als voorbeeld noemt hij een vrienden-groep uit Zwitserland. Voor een vrijgezellenfeest wilden zij meedoen aan de Eroica Valkenburg, hét evenement voor liefhebbers van vintage racefietsen. Glenn mocht al hun fietsen leveren – hij moest ze wel naar Zuid-Limburg brengen, en weer ophalen, maar mocht op kosten van de Zwitsers overnachten. Voor Glenn was het een krent uit de vintage-pap. Zijn Bicycle-

shop is dat ook, want niemand kan leveren wat hij kan.

Hij doet deze dingen in zijn eigen tijd, helemaal los van zijn rol als leermeester en coach. Maar de energie, kennis en ervaring die hij opdoet via zijn passie en zijn eigen bedrijf neemt hij natuurlijk wel mee naar Biesieklette, waar hij elke dag anderen inspireert.

Henk Zwijnenburg

RIJWIEL EN DUINDOORN

Wij maken een permanente crisis door, mijn Berijder en ik. Mijn bericht aan u, lezers, zal daarom wat somber uitvallen. Maar het moet toch. U bent mijn enige uitlaatklep. Ik stel twee zaken aan de kaak.

Ten eerste: mijn spatborden worden geveld door een acute roestaanval. Het achterspatbord is al een tijd geleden losgeraakt van mijn frame, maar het bungelt nog ongeveer op de goede plaats. Het voorspatbord raakte kortgeleden in eenzelfde toestand, maar zakte voorover. Mijn voorwiel liep zodoende vast. De Berijder volstond met het terugduwen van het spatbord op zijn oude positie, maar het arme onderdeelje is te zeer verzwakt. Ik reken de spatborden niet tot mijn kernlichaam, maar je raakt na verloop van tijd toch enigszins aan die onderdelen gehecht. De noodoplossing die de Berijder vond, is te gênant: met een tie-wrap is het voorspatbord vastgehecht aan mijn voorvork. Nu zakt het niet meer op het wiel, maar het rammelt nog steeds. Het is een armzalige oplossing. De tie-wrap is mij een klap in het gezicht.

Ten tweede: al vrij lang word ik (Gazelle uit de goede tijd!) door mijn Berijder gesteld in een armzalig fietsenrekje voor het huis. De bestaande rijwielberging zou te vol staan met min of meer ordinair fietsvolk. Als ik daarin



geplaatst zou worden, zou ik te dicht bovenop dat plebs worden neergezet, en voorts het risico lopen om beschadigd te raken. Ten overvloede merk ik op dat een dergelijk argument door mijn Berijder alleen wordt opgevoerd als het hem uitkomt.

Het resultaat is dat ik nu al jaren in de wind sta, in het volle zicht, met een knalroze kinderfietsje aan mijn wielen. Dat is slecht voor mijn eergevoel en mijn gestel. Daarbij komt de doorlopende angst gestolen te worden, zoals de sterk verwaarloosde fiets van de dochter van mijn Berijder is overkomen. Intussen is, door het verhuizen van bovenburen, ruimte in de rijwielberging ontstaan. Herhaaldelijk heb ik deze mogelijkheid bij mijn Berijder naar voren gebracht, maar hij houdt

zich doof. Dit illustreert ten volle de lethargie van deze man! Buren spreken daar ook -en met mijn volledige instemming- schande van. Intussen scheidt de Berijder me af met kleine excursies, zoals onlangs naar de duinen waar hij met een snoeischaar illegaal duindoorntakken afknipte om de bessen, terwijl ik me kon verpozen in het kale duinzand. Uiteindelijk leverde hem dat een half potje duindoornjam op en mij een kort moment van frisse zeelucht.

Yde van der Burgh

BIESIE KLETTE

Biesieklette Kijkduijn & Scheveningen haven zijn weer open!

Kom je naar het strand? Parkeer je fiets veilig en zorgeloos bij onze Biesieklette - locaties 🚲

📍 KIJKDIJN
Hele jaar open!
• Dagelijks van 09:00 - 23:00 uur

📍 SCHEVENINGEN HAVEN
April, mei & september
• Dagelijks van 10:00 - 18:00 uur
Oktober t/m maart (alleen het weekend)
• Geopend van 10:00 - 18:00 uur
Juni, juli en augustus
• Dagelijks van 09:00 - 23:00 uur



Of je nu komt wandelen, uitwaaien of genieten van een dagje strand - je fiets staat bij ons veilig gestald!

Tot snel aan de kust!
www.biesieklette.nl

POSTER- CAMPAGNE VEILIG FIETSEN

De Fietsersbond zet zich al 50 jaar in voor veilig fietsen in Nederland. In het kader van het jubileumjaar beginnen wij dit najaar met een postercampagne waarin we het recht van kinderen om veilig te fietsen centraal zetten. We zijn van plan hiervoor samen te werken met scholen, sportclubs en andere naschoolse activiteiten uit de Haagse regio. De poster vind je in deze Fietsbel. Wil je een goed idee bijdragen aan deze campagne, of ken je een school of andere organisatie die mee wil werken aan veilig fietsen?

Laat het ons weten via:
haagseregio@fietsersbond.nl

Quan van der Knokke, Arno Odijk,
Youri van Nies, Frank Schipper



INFORMATIE VOOR FIETTERS

HANDIGE ADRESSEN

Fietsersbond Haagse regio
p/a Amsterdamse Veerkade 30
2512 AJ Den Haag
denhaag@fietsersbond.nl
haagseregio.fietsersbond.nl

Stichting Duurzaam Den Haag
Guntersteinweg 377
2531 KA Den Haag
☎ 070 - 3643070
info@duurzaamdenhaag.nl
duurzaamdenhaag.nl

Fietsersbond Zoetermeer
Contactpersoon: Theo Hebing
Salomeschouw 14 A
2726 JT Zoetermeer
☎ 06 - 36501379
zoetermeer@fietsersbond.nl

Fietsersbond, Landelijk Bureau
Niasstraat 6D
3531 WP Utrecht
☎ 030 - 291 81 71
info@fietsersbond.nl
fietsersbond.nl

Slecht wegdek, overhangend groen, glas op de weg, etc.: dat betekent werk aan de winkel voor de gemeente. U kunt op onderstaande adressen terecht met klachten over het beheer van de openbare ruimte in uw gemeente:

Den Haag

Spui 70
Postbus 12 600
2500 DJ Den Haag
☎ 14070
<https://www.denhaag.nl/nl/meldingen/melding-openbare-ruimte.htm>

Leidschendam-Voorburg

Servicecentrum
Koningin Wilhelminalaan 2
2264 BM Leidschendam
☎ 14070
Raadhuisstraat 47a
2271 DG Voorburg
leidschendam-voorborg.nl

Rijswijk

Generaal Spoorlaan 2
2283 GM Rijswijk
☎ 14070
Meldingen via BuitenBeter App
rijswijk.nl
stadhuis@rijswijk.nl

Wassenaar

Johan de Wittstraat 45
2240 AL Wassenaar
Postbus 499
☎ 14 070
wassenaar.nl

Zoetermeer

Engelandlaan 502
2711 EB Zoetermeer
☎ 14 079

MELDINGEN OPENBARE RUIMTE

UITNODIGING ALGEMENE LEDENVERGADERING

Datum : 10 december 2025

Tijd : 19:30 (inloop vanaf 19:15)

Plaats : Stayokay, Scheepmakersstraat 27, Den Haag

Agenda:

1. Opening
2. Mededelingen
3. Vaststellen verslag algemene ledenvergadering 25 juni 2025*
4. Vaststellen jaarplan en begroting 2026*
5. Rondvraag
6. Sluiting

* De stukken zijn t.z.t. te vinden op <https://haagseregio.fietsersbond.nl/>



We zijn nog bezig met de invulling van het thematische gedeelte van de ledenvergadering. Bezoek te zijner tijd onze website om te zien over welk onderwerp we in gesprek gaan.

Stuur uw reactie of bijdrage voor het volgende nummer voor **10 april 2026** naar fietsbel.denhaag@gmail.com



Fietsersbond
Haagse Regio

WORD LID

De Fietsersbond zet zich al 50 jaar in om van Nederland een veiliger fietsland te maken. Word nu lid op fietsersbond.nl/word-lid.

Verder ontvangt u als lid van de Fietsersbond:

- Twee keer per jaar de "Fietsbel"
- Elk kwartaal de "Vogelvrije Fiets"
- Korting op fietsproducten, fietskaarten en -gidsen