

De Fietsbel



Periodiek van de Fietzersbond Afdeling Den Haag e.o.



BERICHT VANUIT DE DODE HOEK
HAAGSE STOPLICHTEN KAMPEN MET VEEL ROODSTAND
SPITSROEDEN FIETSEN IN DE GEZONDE KERN

TPG Post

Port betaald
Port payé
Pays-Bas



INHOUD

2. INHOUDSOPGAVE EN VAN DE REDACTIE

3. BIESIEKLETTE WAAKT AL 20 JAAR OVER UW EIGENDOMMEN

4. DE PARIA-PAGINA

5 en 6. DEFENSIEVE FIETSERS LEVEN LANGER

7. DE POWERBIKE MOET NOG WAT GEFINETUNED

8 EN 9. HOPMAN HANNES BAANT ZICH EEN WEG

10-12. NIEUWS VAN DE WERKGROEP GEMEENTEPOLITIEK

13. KORT NIEUWS EN NIEUWS UIT DE ONDERAFDELINGEN

14. HET BENOORDENHOUT BRUIST

15. FIETSBEL POËZIEHOEKJE, COLOFON EN BON

16. HANDIGE ADRESSEN

Foto voorzijde:

Op papier valt in Den Haag prima te fietsen. De praktijk leert helaas vaak anders (foto: Bob Molenaar)

VAN DE REDACTIE

MEERVOUDIG RUIMTEGEBRUIK EN VERKEERSVEILIGHEID

Het was op een van die prachtige zonnige zondagochtenden waarmee we de laatste tijd zo rijkelijk bedeeld zijn, dat twee agenten (m/v) heerlijk keuvelend liepen te kuieren het fietspad langs het Zuiderpark. Ongetwijfeld dankzij het heerlijke zomerweer waren zij in een opperbeste stemming. Hun humeur was zelfs zó toppiejoppie dat het geen moment in oom en tante agent opkwam om de spookfietser die hen frontaal van de dienstrokken dreigde te rijden op de bon te slingeren. Probleemloos vervolgde eenieder zijns weegs.

Deze waargebeurde geschiedenis, geachte lezer, geeft een treffende illustratie van het principe van meervoudig ruimtegebruik. De meesten van u zullen het wel kennen uit de ruimtelijke ordening en stedenbouw, waarin het een van de belangrijkste geloofsbeginselen is. In en om Den Haag zijn er al enkele voorbeelden van te vinden. De kantoren die over de Utrechtsebaan heen gebouwd zijn, bijvoorbeeld. Voorburg bouwt woningen over een autoweg heen (het *Sijt-wende*-project) en in de toekomst verdwijnt het spooreplacement bij station Den Haag Centraal waarschijnlijk onder een gigantisch plateau met woningen, kantoren en bedrijven (het *Hoog Hage*-project). En dan zwijgen we nog maar over de Traumatunnel, die het mogelijk maakt dat enkele tramlijnen onder een tweelaagspaarkeergarage door rijden. (En door een affichegalerie heen, deo volente).

Uit deze voorbeelden blijkt al dat meervoudig ruimtegebruik vaak met verkeer te maken heeft. En ook door verkeersdeelnemers zelf wordt het principe vaak beoefend. Dat mensen op de stoep fietsen, is niet iets van de laatste tijd. Ze hebben het zich aangewend toen ze zich nog op een fietsje met stabilisatoren voortbewogen, en zijn het gewoon blijven doen. En van op het trottoir of fietspad geparkeerde auto's kijken veel mensen ook allang niet meer op. Maar drommen mensen die op het fietspad lopen alsof het hun natuurlijke habitat is: dat is iets van de laatste tijd. Evenals

fietsers die elkaar op een kruising in de flank rammen, opgevoerde scooters die in volle vaart tegen het verkeer in rijden en meer van dergelijke modernismen.

Iets als spookfietsen is natuurlijk niet goed te praten, maar toch is er in bepaalde gevallen een verzachtende omstandigheid aan te voeren. Namelijk dat fietsers zóver moeten omrijden dat zulks in redelijkheid niet van ze gevergd kan worden. (En als u vindt dat het nu al slecht gesteld is met de oversteekbaarheid van veel wegen: met de komst van Randstadrail zal het alleen nog maar rotter worden...) Een andere verzachtende omstandigheid is dat je wel over bovennatuurlijke gaven moet beschikken om te kunnen beoordelen welke vervoers-modus op een bepaalde plek is toegelaten dan wel verboden. Zo leent het plein voor Den Haag Centraal zich zonder meer uitstekend voor een aardige, langdurige speurtocht.

Geloof het of niet, toch is Den Haag de laatste jaren veiliger geworden voor de fietser. Bijvoorbeeld door scheiding van verkeersstromen, in de vorm van onder meer rotondes. Op de binnenpagina's wijst onze freelance-medewerker Hopman Hannes op de nadelige gevolgen hiervan. Ook kunnen fietsen veiliger gesteld worden, iets dat niet in de laatste plaats te danken is aan Biesieklette. De onderneming bestaat in augustus twintig jaar, vandaar dat we haar in het zonnetje zetten.

Maar we kunnen zelf ook wat doen in het belang van onze veiligheid. Hans Pars breekt een lans voor het defensief fietsen. Pars was jarenlang nauw betrokken bij de Fietzersbond voordat hij bij Radio West roem vergaarde als presentator van het *Gesprek van de Dag*. Speciaal voor De Fietsbel voerde hij een niet alledaags gesprek: met iemand die onder een vrachtwagen kwam en het kan navertellen.

De redactie hoopt u hiermee weer een interessant nummer voor te schotelen en op spoedige uitbreiding.

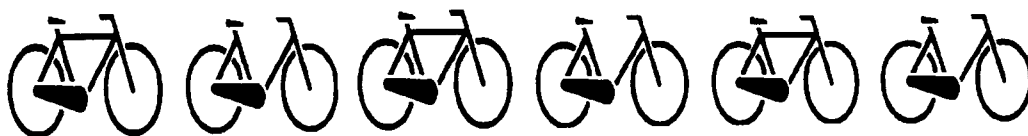
Jaarverslag 2003

Fietsersbond afdeling Leidschendam-Voorburg

- In het afgelopen jaar zijn er, naast diverse incidentele kontakten, in totaal drie gesprekken met de gemeente gevoerd die in verslagen zijn vastgelegd. Daarvan is één gesprek bijgewoond door de wethouder van o.m. verkeer heer Beenakker. Ondanks enkele personele wisselingen bij de gemeente is het overleg in dezelfde positieve geest als voorheen voorgezet. Ter illustratie een greep uit de belangrijkste onderwerpen die wij aan de orde hebben gesteld: de herinrichting van Prinsenhof en het Damcentrum, gratis bewaakte fietsenstallingen (te beginnen in Leidsenhage), het fietspad langs de Norah, de fietsroute naar het nieuwe ADO-stadion, de onveilige verkeerssituatie voor fietsers bij de Kerkbrug, het toelaten van fietsers in de Herenstraat.
- Ook dit jaar werd door ons deelgenomen aan de manifestatie Leidschendam Leeft. We kunnen terugzien op een geslaagde presentatie. Niet alleen werd onze kraam druk bezocht, ook schitterde de Fietsersbond in een dubbele presentatie op het podium ter gelegenheid van de anti-fietsdiefstal-actie Houd de Fiets!
- We hebben deelgenomen aan het rondetafelgesprek op 6 maart over het op te stellen Verkeers- en VervoersPlan voor onze gemeente. Vervolgens hebben we veel werk gemaakt van het geven van commentaar op het beleidsgedeelte van dit VVP. Aansluitend daarop hebben we gebruikgemaakt van de mogelijkheid te reageren op het zogenaamde Uitvoeringsprogramma van het VVP. Aan de leden die ons hun e-mail adres ter beschikking hebben gesteld is dat laatste commentaar ter kennisneming toegezonden.
- Bijgewoond zijn ook de vergaderingen van de raadscommissie Openbaar Gebied waarin fietsrelevante onderwerpen zijn behandeld (VVP, Damcentrum).
- Deelgenomen is aan de discussiebijeenkomst op 27 november van de PvdA over het VVP
- Enkele vergaderingen over de herinrichting van het Damcentrum werden door ons bijgewoond om daarin het belang van goede fietsvoorzieningen te bepleiten.
- Bijgewoond zijn de vergaderingen van de Fietsersbond afdeling Den Haag (van belang o.a. voor grensoverschrijdende fietsvoorzieningen). Het regionale werk in het Haaglanden Overleg en in de Zuid-Holland Raad vraagt steeds meer aandacht. De fietsers die de gemeentegrenzen overschrijden zijn dan ook talrijk en daarom is het belang om over de grenzen te kijken groot.
- We hebben zitting genomen in een begeleidingscommissie voor het Schenkgebied in het kader van Randstadrail. Deze commissie zal de uitwerking van de plannen moeten beoordelen voor een fietstunnel onder het spoor in het verlengde van de Spinozalaan.
- Deelgenomen werd aan de landelijke vergaderingen van de Ledenraad van de Fietsersbond.
- Medewerking werd verleend aan een landelijk onderzoek door het Landelijk Bureau van de Fietsersbond in Utrecht naar de toestand van fietsenstallingen bij supermarkten. Voor een aantal supermarkten in onze gemeente zijn door ons vragenlijsten ingevuld en aan het Landelijk Bureau ter beschikking gesteld.
- De NS is verzocht om uitbreiding van de fietsenstalling aan de noordzijde van het station Den Haag Mariahoeve.
- We blijven ons zorgen maken over de kwaliteit en de voortgang bij de aanleg van de (regionale) fietsvoorzieningen parallel aan de Norah (fietsbruggen over de A4 en de Vliet, kruising Noordsingel) en de kruising over de Norah bij de mgr. Van Steelaan (steile hellingen).

januari 2004

Zijdesingel 26, tel. 3275258.



Leidschendam, januari 2004.

Beste fiets(t)ers,

Hierbij ontvangt u het Jaarverslag 2003 van de afdeling Leidschendam-Voorburg van de Fietzersbond. Wij hopen dat uit dit verslag voor u opnieuw zal blijken dat de Fietzersbond op lokaal niveau veel doet om de belangen van fietsers te behartigen. De noodzakelijke werkzaamheden nemen echter toe. Dit houdt onder meer verband met de toenemende regionalisering van het werk. D.w.z. dat het de gemeentegrenzen overschrijdende overleg een grotere plaats gaat innemen. Daarbij moet men denken aan het belangrijker worden van het Haaglanden Overleg en van de Zuid-Holland Raad. is De werkgroep bestaat nu uit zes leden waarvan twee uit Voorburg en vier uit Leidschendam. We willen de groep graag uitbreiden met iemand uit Voorburg.

Werkgroep Fietzersbond

3277496	Breedevelt Dick	t Hert 61	2266 NC	Leidschendam
3278846	Hauber Anneke	Zijdesingel 23	2261 CA	Leidschendam
3876343	Marius Henk	Van Deventerlaan. 21	2271TT	Voorburg
3861681	Stoop Jan	Veenkade 4	2271VW	Voorburg
3271559	Veen Monique van	Wulplaan 7	2261 DG	Leidschendam
3275258	Waal Aat de	Zijdesingel 26	2261 CA	Leidschendam

Wilt u op de hoogte blijven van onze werkzaamheden, geef ons dan uw e-mail adres en we "praten" u regelmatig bij. Wilt u ons helpen, meldt ons dan wat er in onze gemeente naar uw mening op fietsgebied beter kan.

Met onze beste wensen voor een goed fietsjaar.

Fietzersbond
afd. Leidschendam-Voorburg
secretariaat:
Zijdesingel 26
2261 CA Leidschendam

P.S. : Mijn e-mail adres luidt aat.adriaan@planet.nl.

Z.O.Z.

BIESIEKLETTE WAAKT AL TWINTIG JAAR OVER UW EIGENDOMMEN

Stiekem roken in de fietsenstalling is er op een hoop scholen niet meer bij, want daar waakt Biesieklette. Een gesprek met directeur Herman de Graaff over het twintigjarig bestaan van zijn organisatie.

In 1983 ging het slecht met de economie. Heel slecht. Het land verkeerde in een recessie, werklozen meldden zich met duizenden tegelijk bij het arbeidsbureau en het consumentenvertrouwen bereikte duizelingwekkend lage waarden. Afijn, iedereen die het nieuws bijhoudt kan zich er wel een voorstelling van maken. Het was in datzelfde jaar dat een aantal projecten van de grond kwam om werkzoekenden weer bij het arbeidsproces te betrekken. En één van die projecten, gestart onder de vleugels van De Nieuwe Aanpak, bestaat nog steeds: fietsenstallingenexploitant Biesieklette.

SCHOLEN EN BUURTEN

Kende het project een aarzelende start, toen Herman de Graaff precies tien jaar geleden aantrad als directeur had Biesieklette 35 medewerkers die verantwoordelijk waren voor twaalf stallingen. Inmiddels telt de organisatie ruim 150 medewerkers en is het aantal stallingen uitgegroeid tot 65, verspreid over tien gemeenten in Haaglanden en Rijnmond. Met name het aantal stallingen bij scholen zit flink in de lift. De Graaff ziet bij de middelbare scholen nog veel groeipotentie.

Herman de Graaff: "We houden niet alleen maar toezicht. We bieden ook een stukje extra dienstverlening. Zoals het plakken van banden, zodat de leerling niet naar huis hoeft te lopen. En de beheerders hebben ook een sociale functie. Leerlingen vertellen hun vaak van alles wat hun hoog zit." Scholen moeten zelf opdraaien voor de kosten die de stalling met zich meebrengt, maar de gemeente Den Haag laat zich niet onbetuigd. De Graaff: "De gemeente is erg enthousiast. Ze hebben ervoor gezorgd dat fietsenstallingen gemoderniseerd werden en schoolpleinen werden opgeknapt, zodat we zó van start konden gaan."

Een andere recente activiteit is de exploitatie van buurtstallingen. In wijken waar bewoners hun fiets moeilijk kwijt kunnen - bijvoorbeeld omdat ze geen kelder hebben - kan Biesieklette op zoek gaan naar panden die als stalling kunnen worden ingericht. Momenteel zijn er twee van dergelijke stallingen in het Bezuidenhout en er komt er een in de Boksdooornstraat. Omdat ze onbemand zijn heeft Biesieklette er weinig werk aan, aldus De Graaff, maar het is wel een hele klus om betaalbare panden te vinden.

GAVE HUISJES

Maar meer dan van de school- en buurtstallingen zal het publiek Biesieklette kennen van de kunstzinnig vormgegeven beheerdershuisjes. De Graaff vertelt er met trots over: "De gemeente wil het fietsen stimuleren en moet dan ook accepteren dat die fietsen ergens neergezet worden. Om de kwaliteit van de openbare ruimte te verbeteren heeft ze besloten dat ook de hokjes van de beheerders een fraaiere aanblik moeten krijgen. Dit is het project Fiets en Stal geworden, waarin Stroom hcbk aan kunstenaars opdracht heeft gegeven om stallingen te ontwerpen. Daarvan worden er nu steeds meer opgeleverd. Aanvankelijk waren nogal wat beheerders verontwaardigd, maar nu vinden ze het 'toch wel gaaf'. De nieuwe behuizingen zijn ook veel comfortabeler."

Bijzonder trots is De Graaff op de stalling in aanbouw op het plein voor het Centraal Station. De beheerder zetelt in een glazen hok dat 's nachts een groen schijnsel uitstraalt en dan tegen vandalen beschermd wordt door een kooiconstructie. Overdag wordt die kooi eenvoudigweg opgeheven en torent dan boven het huisje uit. En niet alleen aan de beheerder wordt gedacht, maar ook aan de gebruiker van de stalling. De 332 fietsbeugels zullen aanzienlijk beter van kwaliteit zijn dan wat er nu staat of ligt. Overigens blijft het op het Koningin Julianaplein ook mogelijk om onbewaakt te stallen.

DE TOEKOMST

Zo enthousiast als De Graaff vertelt

over deze en andere innovaties - zoals het exploiteren van openbare toiletten en de verhuur van buggies, rol-lators en (strand-)rolstoelen - zo somber wordt hij als de toekomst van de 'Melkertbanen' ter sprake wordt gebracht. Voor een organisatie als Biesieklette is gesubsidieerde arbeid immers onontbeerlijk. De Graaff: "Wij exploiteren geen stationsfietsenstallingen, zoals de franchisehouders van de NS. Die kunnen commercieel opereren omdat ze minstens duizend stallingsplaatsen hebben, veel betaalde diensten aanbieden en zitten op knooppunten van woon/werkverkeer. Ze vragen een euro, wij maar 45 eurocent, en dat bedrag willen we niet echt verhogen. Mensen met een smalle beurs moeten in onze stallingen terechtkunnen."

Het ergste vindt De Graaff de kabinetsplannen echter voor zijn medewerkers: "Mensen die hun sociale leven net weer op de rit hebben dreigen voor de tweede keer in de steek gelaten te worden."

Vanaf 20 augustus is in het Atrium een fototentoonstelling aan Biesieklette gewijd. Op 27 augustus verschijnt een jubileumboek.

BOB MOLENAAR

(Dit interview verscheen eerder in *Branding*)

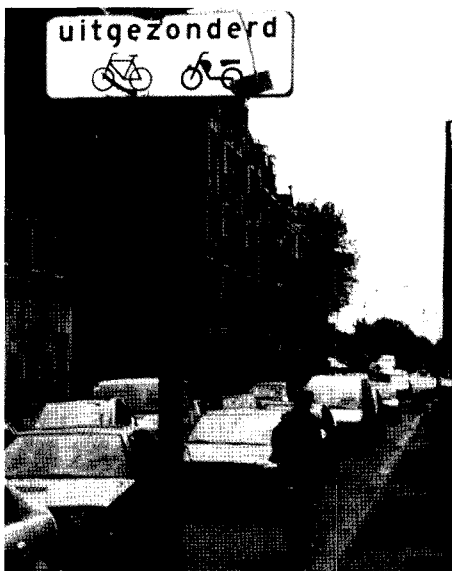
Advertentie



BIOLOGISCHE WINKEL
Brouwersgracht 21 A
Den Haag

SPITSROEDEN FIETSEN

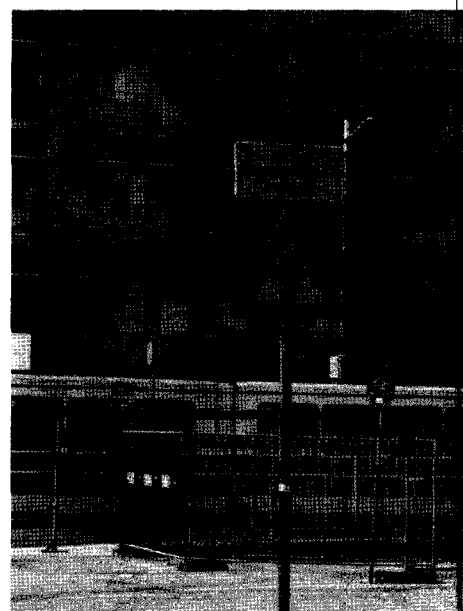
Boze tongen noemen 'De Kern Gezond' wel eens 'De Kern Gewond'. Nee, dit is geen oude koeien uit de sloot halen want de werkzaamheden in het kader van dit programma zijn nog altijd niet afgerond. Vandaar dat onze Werkgroep Gemeentepolitiek machteloos moet toezien hoe er af en toe plannen worden uitgevoerd die meer dan tien jaar geleden op de tekentafel ontstonden. Zoals ze destijds zijn bedacht en zonder dat de leden van de werkgroep zich erover uitgelaten hebben.



Dan krijg je dus dit soort situaties aan het Hoge Zand (die loopt van de Brouwersgracht naar de Lange Beestenmarkt). Ten behoeve van parkeerplaatsen en bredere trottoirs is de rijweg versmald. Fietzers mogen nog steeds 'tegen de richting in' rijden. Fijn. Maar je moet wel levensmoe zijn om dat nog te doen.

ZOEKPLAATJE

Onze verkeerswethouder Bruno Bruins is heus niet te beroerd om iets voor de fiets te doen. Hij moet af en toe alleen even herinnerd worden aan het bestaan van dit vervoermiddel. Maar dan komt hij ook onmiddellijk in actie. Al binnen een week nadat de vernieuwde gemeentelijke website www.denhaag.nl in de lucht was, werd de tekst op 'zijn' pagina veranderd. Nu ziet hij ook het stimuleren van het fietsgebruik als een probaat middel om de bereikbaarheid te stimuleren. Eerder was hierin alleen een rol voor de auto en het openbaar vervoer weggelegd. Dat ook bij zijn ambtenaren de fiets nog niet bepaald 'tussen de oren' zit, blijkt duidelijk uit het verkeersbord voor hun werkplek. Verplicht rechtdoor, behalve voor openbaar vervoer en taxi's? Hallo dames en heren, word eens wakker. Kijk eens goed wat daar rechts voor een bord staat aan het begin van de Kalvermarkt!



De Grote Marktstraat is een goed voorbeeld van meervoudig ruimtegebruik. Het trottoir wordt in beslag genomen door een terras, dus wijken de voetgangers uit naar het fietspad (jaja, die merkwaardige configuratie van bestratingen moet een fietspad voorstellen). En de fietsers zoeken hun heil dan maar op de rijweg, tussen de tramrails, de trottoirband en de bouwhekken.

DEFENSIEVE FIETSERS LEVEN LANGER

In 2002 kwamen in het Nederlands verkeer negen fietsers om het leven en belandden er 25 in het ziekenhuis omdat een rechtsafslaande vrachtauto hen niet in de gaten had.

Dat is aanzienlijk minder dan in de twee voorgaande jaren: in 2000 stierven 14 fietsers onder de wielen van een vrachtauto en in 2001 waren dat er 19. Het aantal gewonden was toen respectievelijk 42 en 47. De daling van het aantal slachtoffers van een botsing tussen een vrachtauto en een fietser in 2002 kan het gevolg zijn van het grotere aantal vrachtauto's dat over een dodehoekspiegel beschikt. Sinds 1 januari 2003 is zo'n spiegel in Nederland verplicht.

Toch is het nog maar de vraag of die dodehoekspiegel zoveel soelaas biedt. Daarvoor is het verschil tussen het aantal dodelijke slachtoffers in 2000 en 2001 te opvallend: ondanks de stijging van het aantal dodehoekspiegels vielen er in 2001 meer slachtoffers dan in 2000. Daarnaast is bekend dat ook vrachtauto's met een dodehoekspiegel dodelijke slachtoffers hebben gemaakt. Volgens mij is defensief fietsen de enige remedie tegen een botsing tussen een vrachtauto en een fietser. Maar nu eerst een praktijkgeval.



Foto: Jos van Leeuwen

'Die haalt het ook niet meer', hoorde Gabrielle van der Werff (33) een omstander zeggen toen zij in maart van dit jaar op het Finnenburg vastgeklemd lag onder een vrachtauto. Haar verwondingen waren zelfs voor een oppervlakkige toeschouwer niet mis te verstaan en aan de andere kant van de vrachtauto lag al iemand toegedekt onder een zeiltje. Voor Gabrielle was deze opmerking een reden om de kiezen nog eens extra op elkaar te klemmen maar voor Sarah was het te laat: zij lag dood naast de vrachtauto van het Haagse sloopbedrijf.

VOLUMEVERSCHIL

'Hoe kom je nu in hemelsnaam onder een vrachtauto?', zult u vragen. Dat gaat heel simpel. Een fietser gaat rechtdoor en een vrachtauto rechtsaf en kruist daarbij de route van de fietser zonder te remmen. Bij rechtsafslaand verkeer gaat er wel vaker wat fout maar bij een zo groot verschil in volume als tussen een vrachtauto en een fietser loopt het bijna altijd slecht af met de fietser.

En hoe kwam Gabrielle op het Finnenburg tussen de wielen? 'Ik werk voor de thuiszorg in Den Haag. Op 14 maart van dit jaar was ik 's ochtends vroeg in de weer geweest



met Sarah in Mariahoeve. Zij moest daarna naar het LMC in Leiden maar haar auto deed het niet. Omdat Sarah vlak bij het station woont komt er geen taxi en aangezien er ook niet snel een andere vorm van openbaar vervoer beschikbaar was, bood ik haar een lift op m'n fiets aan. Vanwege haar handicap kon ze zelf moeilijk fietsen. Van haar huis gingen we over de Hofzichtlaan naar station Mariahoeve, maar daar zijn we nooit aangekomen. Op de Hofzichtlaan moesten we wachten voor de verkeerslichten op de kruising met het Finnenburg. Toen het licht op groen sprong trok ik op met m'n fiets met Sarah achterop. Dat deed ook een vrachtauto naast ons maar die ging op hetzelfde moment naar rechts. Ik heb die vrachtauto wel gezien maar ging er vanuit dat hij rechtdoor zou gaan. Maar dat deed-ie niet. Hij ging rechtsaf en toen was het van pats boem. Daar lag ik met m'n fiets onder de vrachtauto. De klap ben ik kwijt maar daarna was ik bij bewustzijn en ben dat gebleven tot in de ambulance naar het ziekenhuis. M'n rechterbeen zat vastgeklemd onder m'n fiets en die fiets zat weer vast onder de vrachtauto. Ik kon Sarah nog wel zien liggen aan de andere kant van de vrachtauto, maar ik hoorde pas in het ziekenhuis dat ze was overleden. Gelukkig was er al vrij snel hulp: eerst de brandweer en een ambulance en later de politie. Maar het heeft ze nog heel wat moeite gekost om mij onder die vrachtauto vandaan te krijgen'.

1 DODE EN 1 ZWAARGEWONDE

Verkeerstechnisch is het ongeval van Gabrielle en Sarah een simpele zaak: rechtsafslaande vrachtauto verleent geen voorrang aan rechtdoorgaande fietser en veroorzaakt daardoor een botsing.

Vervolg z.o.z.

DEFENSIEF FIETSEN (VERVOLG)

De uitkomst van deze verkeersfout is minder simpel: een dode Sarah en een zwaargewonde Gabrielle. En, laten we dat niet vergeten, een nog jonge vrachtautochauffeur die sinds het ongeluk ziek thuis zit.

REVALIDATIE

Medisch gezien zijn de gevolgen van zo'n verkeersfout ook allesbehalve simpel. In ziekenhuis Leyenburg werden bij Gabrielle de volgende verwondingen genoteerd: een oor grotendeels afgescheurd, snijwonden in wangen en bovenlip, hersenschudding, twee gebroken nekwervels, 3 gebroken ribben, ingeklapte long, gebroken schouderblad, ernstige wond aan rechterbeen, knieband gescheurd, uitgescheurde grote teen en andere teen afgescheurd en een breuk in een middenvoetsbeentje.

Maar de medische wonderen zijn de wereld nog niet uit: 'Het is nu bijna vier maanden geleden en ik ben er weer redelijk aan toe. Ik heb zes weken in het ziekenhuis gelegen en kon daarna naar het revalidatiecentrum. Ik ben zeer tevreden over de hulp die ik in het ziekenhuis en het revalidatiecentrum heb gekregen. Bij mijn

genezing heeft ook geholpen dat ik nog jong ben en op het moment van het ongeluk in een goede conditie was. Als ik een stuk ouder was geweest en in een mindere conditie was het waarschijnlijk minder goed afgelopen. Maar ik ben er nog niet. Mijn schouder is zo zwaar beschadigd dat het nog steeds de vraag is of dat ooit nog goedkomt en ook heb ik nog veel last van m'n rechtervoet. Ik ben waarschijnlijk nog wel een aardig tijdje bezig met revalideren. Maar ik heb onlangs een nieuwe fiets gekocht en heb alweer een stukje gefietst. Wat er over is van m'n oude fiets kan ik bij de politie gaan ophalen. Ik weet nog niet wat ik daarmee doe. Volgens sommigen heb ik m'n leven aan die fiets te danken omdat het frame mij nog een soort bescherming heeft gegeven'.

LERING UIT LEED

Onder automobilisten is het vrij normaal om bij een ongeval op de weg gas terug te nemen om eens goed te kunnen kijken wie er nu weer uit een gekreukelde auto moet worden gezaagd. Dit 'leedvermaak' veroorzaakt met enige regelmaat flinke files. Onder fietsers komt deze vorm van ram-pentoerisme maar weinig voor. Ook het verhaal van Gabrielle dient niet om de sensatiezucht van de lezers van dit blad te stimuleren. Haar lot past in mijn overtuiging dat defensieve fietsers een langer leven zijn beschoren. De basisregel van defensief fietsen is het besef dat je als fietsen-de verkeersdeelnemer altijd de zwakste partij bent. Al sta je duizend keer in je recht, bij het uitoefenen van dat recht heb je geen 'machtsmiddelen'. Op z'n oud-Nederlands gezegd: beter blo Jan, dan do Jan. In het geval van fietsers en vrachtauto's is defensief fietsen betrekkelijk simpel. Ga ervan uit dat de vrachtautochauffeur je per definitie *niet* ziet. Dodehoekspiegels veroorzaken een vals gevoel van veiligheid. Als de chauffeur niet de moeite neemt om in de spiegel te kijken ben je het haasje.

LIEVER DOOR ROOD DAN DOOD

Blijf daarom uit de buurt van vrachtauto's. Ga op een weg met stoplichten zonder fietspad nooit naast een

vrachtauto staan, maar altijd erachter. Als er wel een fietspad is, vergewis je er dan van of er links van je een vrachtauto staat bij een stoplicht. Als er een vrachtauto staat, fiets dan pas op als je zeker weet of die vrachtauto rechtdoor gaat in plaats van rechtsaf. Een andere oplossing is om de wet aan je laars te lappen en bij verkeerslichten waar een vrachtauto staat te wachten door het rood te rijden. Weliswaar schept dat weer andere gevaren maar in het leven is het altijd kiezen uit de minst kwade oplossing.

Wees wijs en word vrachtautobewust. Gabrielle heeft me verzekerd dat ze graag voor 14 maart van dit jaar had geweten wat defensief fietsen is.

HANS PARS

GEEF KINDEREN EEN KANS

Gemiddeld één op de zeven basisschoolleerlingen wordt met de auto naar school gebracht. Uit tijdsbepa-ring, of omdat ouders de weg naar school te gevaarlijk vinden voor kinderen te voet of op de fiets. Maar hoe meer kinderen met de auto naar school worden gebracht, des te gevaarlijker wordt het voor degenen die (nog wel) lopen of fietsen.

Het Haags Milieucentrum gaat na de zomervakanties ouders van basisscholieren in groepsverband begeleiden bij het verkeersveiliger maken van de eigen schoolomgeving: het KANS- project (Kinderen Anders Naar School).

Gebruikmakend van de lokale kennis en inzet van de (verkeers)ouders wordt zowel aan de infrastructurele als aan gedragskant van het verkeer gesleuteld.

Kent u in uw omgeving een typische autoschool die u graag veranderd zag in een fietsschool, of wilt u zelf als vrijwilliger actief meehelpen aan een veiliger en fietsvriendelijkere schoolroute? Geef dit door aan Marc Beek van het Haags Milieucentrum: (070) 30 50 286.



Gabrielle nu (foto: Robin Lutz)

DE POWERBIKE MOET NOG WAT GEFINETUNED

Veel mensen gebruiken voor het woon-werkverkeer de auto, al draagt de afstand soms niet meer dan een kilometer. En maar weinig mensen pakken de fiets als ze verder dan pakweg een kilometer of zeven van hun werk wonen. Kan dat nou niet anders? Het beste van twee werelden - relatief snel vervoer van deur tot deur zonder bezweet op je werk aan te komen - biedt de Powerbike.

De Powerbike is een modern vormgegeven fiets die dankzij een elektrische motor trapondersteuning biedt. Hierdoor zou fietsen vijftig procent minder energie kosten, en je actieradius dus verdubbeld worden. Door losjes mee te trappen kunnen volgens de importeur snelheden tot 25 km/u worden behaald.

Deze fiets met hulpmotor bij uitstek is dit jaar op verzoek van het Vervoer-CoördinatieCentrum Bezuidenhout gedurende een week getest door veertien ambtenaren. Ze werden vanwege hun woon-werkafstand (gemiddeld 9,4 km.) geselecteerd uit zo'n honderd geïnteresseerden. Van de veertien gebruikt de helft normaliter het openbaar vervoer, vijf de fiets en twee de auto.

Voor meer dan de helft van de proefpersonen betekende de Powerbike een bekorting van de reistijd, voor de fietsers zelfs van gemiddeld 35 naar 26,75 minuten (de resultaten van één supersnelle fietser buiten beschouwing gelaten). Dit lijkt triviaal, maar studies naar vervoerswijzekeuze geven aan dat fietsers bij een bepaalde overschrijding van de reistijd abrupt overstappen op andere vormen van vervoer. Overigens beklagde een van de fietsers zich erover dat zijn gemiddelde snelheid door de zwaardere Powerbike sterk achteruit was gegaan.

De actieradius van de Powerbike bleek nogal tegen te vallen. De afstand die met gebruik van de hulpmotor kan worden afgelegd werd verschillend gewaardeerd. Dit wordt veroorzaakt door verschillen in gebruik. Zo heeft het regelmatig gebruiken van de boost-stand (de stand waarbij de motor het meeste vermogen levert) en het niet meetrappen enorm veel negatieve invloed. Daarnaast ervoeren de fietsers het gewicht van de accu als een probleem: het stallen van de Powerbike vereist flink wat kracht.

Zeven personen zeiden de Powerbike

niet als alternatief vervoermiddel voor hun woon-werkverkeer te zien. Zes deelnemers vonden juist van wel, terwijl één persoon zich hierover niet uitgesproken heeft. Vanwege een lekke band had ze te weinig gereden om zich een oordeel te kunnen vormen. Onder de positieve beoordelaars was een van de twee automobilisten. Hij gaf aan misschien tot aanschaf van een Powerbike te zullen overgaan. Voor automobilisten zijn de aanschafkosten (1.300 tot 2.200 euro) nog wel te overzien, maar fietsers schrikken bij het horen van dergelijke bedragen al snel terug.

De hoge aanschafprijs is een duidelijk knelpunt. Het zou een idee kunnen zijn om de werkgever eraan te laten meebetalen, bijvoorbeeld als medewerkers een parkeerplaats inleveren of aangeven niet meer per auto naar het werk te reizen.

Het is niet denkbeeldig dat meer automobilisten de Powerbike als een goed alternatief zullen gaan beschouwen. Maar dat geldt misschien nog wel meer voor de minder flitsende conventionele fiets.

MARC BEEK

Advertentie



Bewaakte stallingen in Den Haag, Kijkduin, Scheveningen, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Zoetermeer, Delft, Pijnacker-Nootdorp en diverse evenementen.
Ook stallingen bij scholen.

Heeswijkplein 86-87,
telefoonnummer 070 394 2211

HOPMAN HANNES BAANT ZICH EEN WEG

Door Bob Molenaar en Hans Ruitenbergh



Van weerloos welpje groeide hij uit tot DE SUPERSPEURDER ONDER DE SCOUTS. Het woord 'omweg' komt in zijn exemplaar van het groot padvindershandoek niet voor. Geen doorsteekje blijft voor zijn adelaarsoog verborgen. Spring achterop bij HOPMAN HANNES!

Het is een schitterende zomerdag als man Hannes besluit om wat door de randgemeenten te gaan fietsen. Vanuit zijn sloopwoning in Den Haag Zuidwest rijdt onze held de belangrijkste verbindingsweg de Erasmus weg af en bereikt al snel zijn doel: de aansluiting op het Laakhavengebied. Voor wie dit niet kent: dit voormalige haven- en industrieterrein wordt ontwikkeld tot Haagse hotspot, met onder meer een upgradering van de achterkant van station Hollands Spoor, met de Haagse Hogeschool, de Gamma, de Laakhaven Megastores, tal van kantoren, en veel meer. Uiteraard getuigt de kortste verbinding per fiets van overeenkomstige allure.



Voor wie om wat voor reden dan ook dit schitterende fietspad niet wil gebruiken zijn er maar liefst twee alternatieven: Troelstrakade/Fruitweg/Parallelweg/Calandstraat of Hildebrandplein/Laakkade/Slachthuisstraat/Leeghwaterplein.

.....

De verkeersveiligheid is gediend bij scheiding van verkeersstromen. Dat klinkt ingewikkelder dan het is. In de praktijk komt het gewoon hierop neer: auto's kunnen lekker doorrijden, fietsers worden tientallen meters omgeleid naar een verkeerslicht dat op rood staat tegen de tijd dat ze daar arriveren. Zoals hieronder, waar Hannes vanuit de Dribergenstraat de Soestdijksekade nadert. Scheiding van verkeersstromen? Je reinste discriminatie! Daar kan Hannes helemaal niet tegen. Dus Hannes heeft schijt aan zo'n scheiding!





Tijdens zijn omzwervingen is onze held ook genoodzaakt de Hoornbrug te passeren. Bij de reconstructie van de brug, een paar jaar geleden, zijn de fietspaden verlegd. Met de nadruk op ver: VER-legd. Links ziet u Hopman Hannes vanaf de Hoornbrug uitkijken over de weg naar Delft: een van de steden die hij wil aandoen.

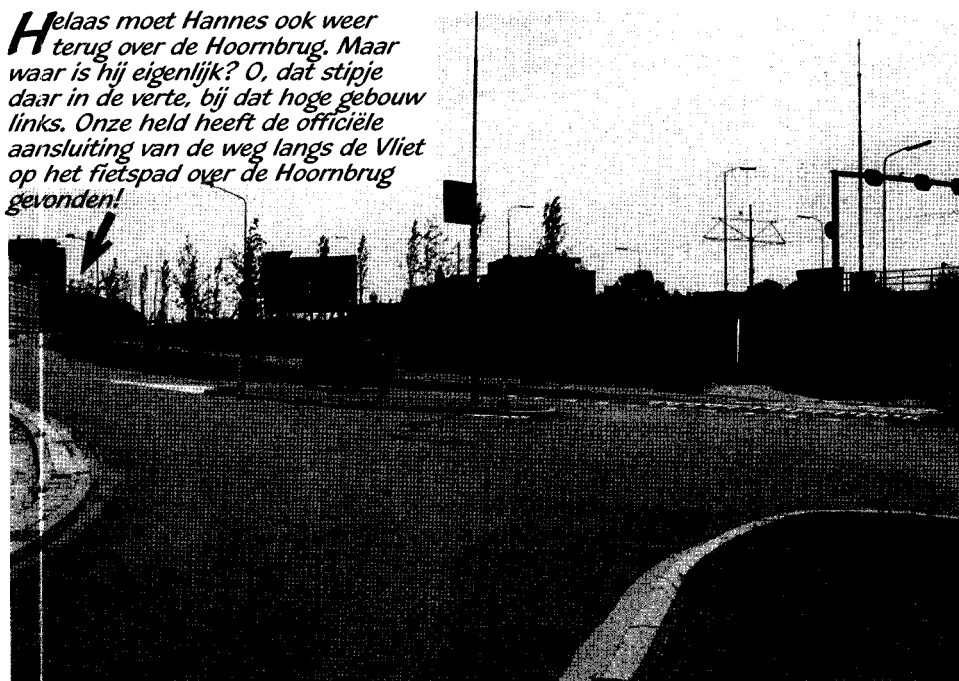
Het oude fietspad naar beneden bevond zich ongeveer ter hoogte van de linker-rand van de foto.

Voor Hannes is het oude fietspad goed genoeg. Hij is gekke Henkie niet!



Ik ben gekke Henkie niet!

Helaas moet Hannes ook weer terug over de Hoornbrug. Maar waar is hij eigenlijk? O, dat stipje daar in de verte, bij dat hoge gebouw links. Onze held heeft de officiële aansluiting van de weg langs de Vliet op het fietspad over de Hoornbrug gevonden!



Ze hebben hier wel een hekel aan fietsers, zeg!

Maar ook hier is de oude route voor Hannes goed genoeg. Jammer dat de natuurvriendelijke oevers in Rijswijk langs de rijweg lopen!

NIEUWS VAN DE WERKGROEP GEMEENTEPOLITIEK

Een van de grootste ergernissen voor fietsers is het verkeerslicht, want wees nou eerlijk, dit geeft veel vaker rood dan groen aan.

Van verschillende automobilisten heb ik begrepen dat ook zij deze mening zijn toegedaan. Bij sommige met verkeerslichten beveiligde kruisingen wachten fietsers en automobilisten even lang op het groene licht, uitgezonderd diegenen die menen het zonder licht te kunnen stellen. Dat zijn kruispunten zonder aparte verkeerslichten voor afslaand verkeer.

Vrijwel alle overige met verkeerslichten beveiligde kruispunten kosten de fietser - vooral als je linksaf wil slaan - vaak veel oponthoud en dus tijd. Het is niet goed te praten, maar toch kunnen we begrip opbrengen voor fietsers die 'hun' verkeerslichten negeren.

DOORSTROMEN

Een wegbeheerder heeft mij wel eens uitgelegd, dat de verkeerslichten zó worden ingesteld, dat het verkeer zo goed mogelijk, dus snel, kan doorstromen. Met verkeer wordt dan wel bedoeld gemotoriseerd verkeer en eventueel openbaar vervoer. De fiets telt hier dus niet mee.

Dat dit toch niet helemaal eerlijk is, is nu ook op het stadhuis doorgedrongen. Wij hebben het verzoek gekregen een lijst samen te stellen met fietsonvriendelijke verkeerslichten. Het is dan de bedoeling dat deze besproken wordt, waarna mogelijk, misschien en als 'het verkeer' niet te veel opgehouden wordt, de lichten wat vriendelijker voor fietsers zullen worden afgesteld.

MAIL OF BEL ONS!

Inmiddels hebben wij het hiernaast afgedrukte lijstje aangeleverd. Het pretendeert niet volledig te zijn. Dus: staat een volgens u fietsonvriendelijke verkeerslichteninstallatie niet vermeld, laat ons dat zo spoedig mogelijk weten per telefoon (3975116) of email (veiligfietsen@denijs.net).

DAAN GOEDHART

DE RODE LIJST (VOLGORDE IS WILLEKEURIG):

- Alle fietsverkeerslichten zonder extra lichten op ooghoogte, terwijl je vlak voor of zelfs onder de lichten staat
- Alle fietsverkeerslichten die met een knop bediend moeten worden; vaak is deze dan ook nog veel te dicht bij of op de paal zelf aangebracht
- Houtrustbrug (vooral voor fietsverkeer van Sportlaan/Houtrustweg naar Van Boetzelaerlaan)
- Lijnbaan / Prinsegracht / Buitenom
- De 'Zevensprong' (Loosduinseweg/-kade / De la Reyweg / Beeklaan / Regentesselaan / Apeldoornselaan / Paul Krugerlaan) vooral het overstekende (over de Loosduinseweg/-kade) fietsverkeer
- Bosbrug en omgeving
- Koningskade / Zuid-Hollandlaan
- Benoordenhoutseweg / Boslaan / Jozef Israëlslaan
- Juliana van Stolberglaan vanaf de Adelheidstraat t/m busstation CS en omgekeerd
- Laakweg / Rijswijkseweg
- Rijswijkseweg / Neherkade richting centrum
- De Savornin Lohmanplein / Laan van Meerdervoort (vooral het Laanverkeer)
- Lorentzplein v.a. Goeverneurlaan linksaf naar Van Musschenbroekstraat
- Parallelweg / Vaillantlaan richting Fruitweg
- Grote Marktstraat richting Grote Markt t.o. Lutherse Burgwal (geen fietsverkeerslicht nodig). Vanuit andere richting lang wachten
- Prinsegracht richting Lijnbaan / Jan Hendrikstraat (apart rechtsaf verkeerslicht nodig)
- Loosduinsekade richting centrum / Uitenhagestraat en Monstersestraat
- Volendamlaan / Soestdijksekade (fietshoofdroute) bij brug Veenendaalkade in beide richtingen lang wachten
- Haagweg richting Rijswijkseweg linksaf naar Jan van der Heijdenstraat
- Troelstrakade richting Soestdijksekade bij Veluweplein
- Soestdijksekade rechtdoor bij Soestdijkseplein
- Spui / Zieken / Pletterijkade zowel voor rechtdoor als afslaand fietsverkeer (nabij Uilebomen, Groenewegje en Bierkade)
- Vaillantplein vanaf Delftselaan linksaf naar Buitenom
- Zwolsestraat richting Boulevard bij Harstenhoekweg (door in-/uitrit parkeergarage)
- Valkenbosplein (het meeste afslaande fietsverkeer)
- Westvlietweg / Kerkbrug (bij Voorburg)
- Melis Stokelaan / Anna Bijnslaan
- Vreeswijkstraat / Loevesteinlaan richting Driebergenstraat en omgekeerd
- Bezuidenhoutseweg over de Utrechtsebaan

PLANNEN EN PROGRAMMA'S

Sinds de vorige Fietsbel heeft de Werkgroep Gemeentepolitiek niet alleen alle vergaderingen van de commissie Verkeer bijgewoond, maar is ze ook aanwezig geweest bij een vergadering van de commissie Stedelijke Ontwikkeling en de stadsdeelcommissie Leidschenveen/Ypenburg.

In de commissie Stedelijke Ontwikkeling kwam het Masterplan CS-kwadrant aan de orde, in het bijzonder de ontwikkeling van het Centraal Station. We merkten op dat in dit plan extra aandacht besteed moet worden aan de toegangen naar de fietsenstalling. Ook deze toegangen moeten, net als het hele project, transparant en doorzichtig zijn. Wethouder Bruins zegde ons tijdens de vergadering toe dat met die wensen rekening gehouden zal worden en dat de Fietzersbond op de hoogte gehouden wordt.

In de commissie Verkeer kwam op 2 april het Meerjarenprogramma Fiets 2003 t/m 2006 aan de orde. Dit plan ziet er goed uit. We hebben van de gelegenheid gebruikgemaakt om nog eens te wijzen op de invloed die een

slecht wegdek heeft op het gedrag van fietsers:

- ze letten niet meer op het verkeer;
- ze kiezen voor een alternatief, of de rijweg of het trottoir;
- ze nemen voortaan de auto.

Verder wezen wij op het gevaar van fietsstroken:

- er staan auto's, glazenwassers, verhuizers e.d. op geparkeerd;
- snelverkeer rijdt vlak langs de fietsers, waardoor ze schrikken;
- uitstappende automobilisten veroorzaken ongelukken.

In onze ogen is een fietsstrook alleen acceptabel als er rechts geen auto's geparkeerd kunnen worden, maar het liefst hebben we overal fietspaden.

Ten slotte hebben we gewezen op het belang van een goede fietsverbinding tussen de VINEX-wijk Ypenburg en diverse delen van Den Haag. Er moet een fietsviaduct komen over de A4. Het Meerjarenprogramma is te vinden op de website van de gemeente Den Haag, www.denhaag.nl

Op 11 juni werd het Verkeersveiligheidsplan 2003-2006 behandeld. Ook dit plan zag er goed uit. Glanzend papier, mooie grafieken, veel goede bedoelingen, maar weinig geld. Wij hebben wat kritische kanttekeningen geplaatst, zoals waarom 3VO en de Fietzersbond niet meepraten in het verkeersveiligheids-overleg en wel de HTM en de politie. En wat de taak is van de ambtelijke vertegenwoordigers in de werkgroep verkeersveiligheid. Vooral dit tweede punt zit ons dwars. Er wordt een prachtige nieuwe wijk aangelegd, Wateringse Veld, maar het fietsen erheen moet via de Tomatenlaan. Al jaren wordt erop gewezen dat dit levensgevaarlijk is. Tegenover het ontwikkelings- en ingenieursbureau Wateringse Veld aan die laan is een mooi parkeerterrein aangelegd voor de auto's van ambtenaren en bezoekers. Zou dit zijn omdat men het te gevaarlijk vindt om op de fiets te komen?

De gemeente heeft het hier ook moeilijk mee. Dé oplossing zou natuurlijk zijn de Tomatenlaan af te sluiten voor snelverkeer, maar dan moet dat verkeer omgeleid worden via de zelfstandige buurgemeenten Rijswijk en/of Wateringen.

Dat levert natuurlijk ook weer problemen op. In ieder geval werkt men hard aan de Laan van Wateringseveld die hopelijk snel gereed is.

Verder stonden er in het rapport nog een paar fouten, die ondanks de ambtelijke bemoeienis met het concept niet ontdekt waren, en een op zijn minst discutabel cijfer over het terugdringen van het aantal fietsongevallen. We zijn natuurlijk heel gelukkig dat tussen 1986 en 2000 het aantal fietsongevallen met 40% is afgenomen, maar natuurlijk alleen als het aantal fietsers gelijk is gebleven. Als het aantal fietsers tot nul daalt zal het aantal ongevallen ook nul zijn.

Behalve de Fietzersbond hadden ook insprekers namens wijkberaden e.d. zo hun bedenkingen.

De vraag is of het al onze moeite loont. Wij denken van wel. We zien toch dat de raadsleden van de commissie Verkeer veel aandacht besteden aan de onderwerpen die over de fiets gaan en dat zijzelf ook allemaal in meer of mindere mate fietsen. Dat moet ook wel als je het ver wilt brengen in je partij.

BEN DE NIJS

RECHTSAF DOOR/VOOR ROOD

In Den Haag mogen op veel kruispunten fietsers bij rood licht rechtsaf. Met enige vertraging is deze verkeersregel uit de Verenigde Staten en Canada ook in Nederland ingevoerd. Tot nu toe alleen voor fietsers, want we willen natuurlijk niet als al te volgzzaam te boek komen te staan. Toch maak ik een kanttekening. Mensen die met kinderen fietsen die de tekst 'rechtsaf door rood toegestaan' nog niet kunnen lezen, komen met hun verkeers-opvoeding in de problemen. Je leert ze namelijk dat ze voor rood moeten stoppen. In de auto is dat altijd zo. Die kleintjes komen daardoor in verwarring. Voordat we een groep pedagogen uitgebreid onderzoek laten doen stel ik voor om, als je met kleine kinderen fietst, toch maar voor rood te stoppen en als je erge haast hebt de kindertjes even af te leiden en snel rechtsaf te slaan.

BEN DE NIJS

De gemeente Den Haag werkt met het systeem van 'garantiegroen': het verkeerslicht staat voor de fietser minimaal vijf seconden per cyclus groen. Dat is niet lang, vijf seconden.

Hier op de kruising van de Oudemansstraat en de Gouverneurlaan wordt dat minimum maar net gehaald. Daarna staat de fietser zo'n 65 seconden naar oranje en rood licht te kijken. Behalve als er een tram aankomt. Dan duurt het langer.



BUURTSTALLINGEN

In het begin van de twintigste eeuw was fietsen slechts weggelegd voor de 'happy few'. In die tijd werden in Den Haag wijken aangelegd voor burgers die met hun broodtrommel onder de arm naar het werk liepen. Zij woonden in huizen waarbij een berging bestond uit een kolenhok. Toen in de dertiger jaren deze burgers ook een fiets konden kopen kon die rustig buiten blijven staan, als het regende werd de fiets in de huiskamer geparkeerd. Diefstal kwam bijna niet voor, een eventuele dief werd door de toen nog 'sterke arm' in de kraag gevat. De tijden zijn veranderd, maar de wijken waar ik het over heb niet.

Bewoners van deze wijken kunnen hun fietsen niet in hun huis stallen en moeten dat noodgedwongen buiten doen. Vastgeketend aan hekken. Onze vorige voorzitter heeft in diverse media laten zien dat een fietsendief altijd een slot open krijgt. Dat wisten de bewoners van de wijken zonder stalling allang en dus nemen ze geen fiets, maar in het gunstigste geval het openbaar vervoer en in het ongunstigste geval de auto voor hun verplaatsingen. Daarom probeert de

gemeente om buurtstallingen van de grond te krijgen. Eenvoudig is dit niet, want er zal in een wijk een locatie moeten worden gevonden waar men fietsen kan stallen. De coördinerend fietsambtenaar kan niet door alle wijken gaan en kijken of er ergens een geschikt pand is dat als buurtstalling dienst kan doen.

Hierbij doen wij een beroep op u. Als u ergens in uw wijk een geschikte locatie weet die als buurtstalling dienst kan doen, laat het ons dan weten. Misschien kan er iets geregeld worden. De gemeente heeft er wat geld (geen tonnen) voor beschikbaar.

BEN DE NIJS

NIEUWE CITO-FIETSKAART

Enige jaren geleden heeft Citoplan een stadsplattegrond met aanbevolen fietsroutes in Den Haag en omliggende gemeenten uitgegeven. De kaart kwam tot stand met medewerking van de gemeente Den Haag en de Fietzersbond.

De kaart is uitverkocht, maar er blijft vraag naar bestaan. Daarom heeft Citoplan de gemeente verzocht om gegevens aan te reiken voor een nieuwe, herziene kaart. Op zijn beurt heeft fietsambtenaar Nico de Koning ons weer gevraagd mee te helpen genoemde kaart te herzien. Zowel Nico de Koning als wij zijn geporteerd van de fietskaart van Amsterdam. Die ziet er anders uit dan met de Haagse. De Haagse kaart beveelt voornamelijk fietsroutes aan langs hoofdverkeerswegen als bijvoorbeeld de Laan van Meerdervoort, Benoordenhoutse-weg, Loosduinseweg en -kade, Rijswijkseweg, Koningskade, Raamgracht en nog vele andere. De Amsterdamse kaart echter beveelt fietsroutes aan die zoveel mogelijk de hoofdverkeerswegen mijden. Dat is een wezenlijk andere benadering.

Natuurlijk, juist langs hoofdverkeerswegen liggen vaak fietsvoorzieningen in de vorm van fietspaden en/of stroken, maar er is ook veel stank-, fijnstof- en geluidsoverlast. Ook geven de vele (rode!) verkeerslichten veel oponthoud. Nu is Den Haag Am-

sterdam niet, maar alternatieve routes evenwijdig aan de hoofdverkeerswegen zijn wel degelijk te vinden.

Zelf spreek ik regelmatig bekende, maar ook onbekende, fietsers aan om iets te weten te komen over hun route door de stad naar hun werk, winkel of school (voor een rood verkeerslicht sta je anders toch maar niets te doen). Dan blijkt dat veel gerouteerde fietsers voor zichzelf al alternatieve routes hebben gevonden (niet zelden 'binnendoor'). Anderen fietsen min of meer automatisch langs hoofdroutes ("Ik fiets altijd zo"). Weer anderen proberen ver van het autoverkeer en de verkeerslichten hun weg door de stad te vinden, vaak steeds weer op een andere wijze.

En dan zijn er nog de mensen die ik in mijn buurt spreek die **niet** fietsen, of hooguit in de directe omgeving van hun huis. Maar zij willen het eigenlijk wel. Zij durven niet: "Te druk"; "Ik weet de weg niet".

Naar onze mening kan een nieuw opgezette fietskaart in een grote behoefte voorzien. De Fietzersbond ziet ook graag meer en beters doorgaande fietsroutes door het centrum, ook 'binnendoor'. Daar liggen nu straten die ogenschijnlijk hetzelfde zijn ingericht, maar door de ene mag je in één richting fietsen (b.v. Westeinde) en de andere in beide richtingen (b.v. Prinsestraat). Waarom? Er valt voor fietsers nog een wereld te winnen!

Wij hebben een voorstel gedaan. Of onze wensen ook vervuld zullen worden is maar zeer de vraag. De gemeente propageert graag zijn fietsvoorzieningen en ziet deze dan ook graag op de nieuwe fietskaart aangegeven. Naar onze mening dient in ieder geval de fietser het uitgangspunt te zijn en niet zonder meer de bestaande fietsvoorzieningen.

Op dit moment zijn de besprekingen hierover nog niet afgerond. Suggesties zijn van harte welkom! Bel ondergetekende (397 5116) of mail naar veiligfietsen@denijs.net. De Fietzersbond telt zo'n 2000 leden in Den Haag en omgeving, dus wij verwachten de nodige reacties!

DAAN GOEDHART



Deze oplossing voor het stallingsprobleem (aan de Laan van Meerdervoort) zal voor veel fietsers wel te hoog gegrepen zijn.

KORT NIEUWS

FIETSENDIEFSTALSCAN

De Fietzersbond en de gemeente Den Haag gaan samen met de politie de Fietsendiefstalscan van de bond uitvoeren. De scan onderzoekt alle aspecten die van invloed zijn op preventie, handhaving en opsporing van fietsendiefstal en heling. De eindrapportage zal een advies bevatten waarin leerzame ervaringen uit andere gemeenten zijn verwerkt. Ook bevat de rapportage een concreet uitgewerkt Actieplan Fietsdiefstalbestrijding, inclusief prioriteiten en uitvoeringsschema's. Aan de scan kan iedereen meedoen. Meer weten? Bel of mail naar Marc Beek, Haags Milieucentrum, tel. 305 02 86, e-mail marc.beek@haagsmilieucentrum.nl

FIETS-WIJZER

De Provincie Zuid-Holland heeft haar Fiets-Wijzer uit 2001 geheel herzien. De 2003-editie van de Fiets-Wijzer Zuid-Holland - met onder meer veel routekaarten, adressen van fietsverhuurders, stallingen, fietsersclubs en handige weetjes voor fietsers en hun werkgevers - is gratis te bestellen bij de afdeling Communicatie van de Provincie, telefoon (070) 441 6622.

Advertentie



Schoolstraat 21 2511 AW Den Haag
telefoon 070-3 65 73 06 fax 070-3 89 77 94
www.denhaag.org/livingstone

NIEUWS UIT DE ONDERAFDELINGEN

LEIDSCHENDAM-V'BURG KRIJGT VERKEERS- EN VERVOERSPLAN

Voor de eerste keer verschijnt er binnen niet al te lange tijd een Verkeers en VervoersPlan (VVP) voor het gefuseerde gebied Leidschendam-Voorburg. Je kunt je voorstellen dat zo'n geïntegreerde aanpak veel voeten in de aarde heeft. Maar uiteindelijk staat het integrale VVP dan toch op het punt geboren te worden.

Het eerste deel - het zogenaamde beleidsgedeelte - is al verkennend besproken in de commissie Openbaar Gebied (OG). Die bespreking, op 6 mei jl., heeft bij ons goede verwachtingen gewekt. Verscheidene fracties spraken zich met verve uit voor een daadkrachtig fietsbeleid. Bijzonder aan dat beleidsgedeelte vonden wij dat daarin een apart hoofdstuk over het fietsbeleid voorkwam. In het verleden kwam het fietsbeleid, min of meer terloops, ter sprake bij elk onderwerp dat daartoe aanleiding gaf. Je begrijpt dat wij zo'n apart hoofdstuk van harte toejuichen. We vleien ons met de gedachte dat de soms mooie voornemens die daarin staan, mede door ons toedoen tot stand zijn gekomen.

FIETSBALANS

Kort samengevat is volgens het VVP het beleid van de gemeente erop gericht het fietsgebruik te bevorderen met infrastructurele en flankerende maatregelen. Daarbij zal gebruik worden gemaakt van de uitkomsten en aanbevelingen van de Fietsbalans in Leidschendam en Voorburg. Het gaat hierbij om het verminderen van het omrijden, een betere afstelling van de verkeerslichten, vervanging van geregelde kruisingen door rotondes, verbetering van het wegdek, de aanleg van ontbrekende schakels, (meer) stalvoorzieningen bij OV-haltes, gratis bewaakt stallen, en een duurzaam veilige inrichting van verkeerswegen en woongebieden.

Belangrijke knelpunten die bij het te voeren beleid zullen worden betrokken zijn:
'de hinder die fietsers ondervinden van het doorgaand autoverkeer via het oude, nauwe centrum (Damlaan,

sluisbruggen, Delftsekade waar fietsvoorzieningen ontbreken);
'de Stompwijkseweg, waar eveneens fietsvoorzieningen ontbreken;
'de Noordelijke Randweg (de toekomstige barrière voor fietsers door een zes meter hoog gelegen fietsviaduct met steile hellingen bij de kruising met de Noordsingel)

REGIONALE VERBINDINGEN

In het VVP zijn ook enkele nieuwe regionale fietsverbindingen gepland:

- tussen Zoetermeer (langs de N469)-Leidschenveen-Voorburg/Leidschendam-Den Haag langs de Norah met fietsbruggen over de A4, de Schie en een tunnel onder de spoorlijn Leiden-Den Haag;
- met Den Haag, door een fietstunnel onder het spoor in het verlengde van de Spinozalaan richting IJscubweg;
- naar de Binckhorst, over de Utrechtsebaan ter hoogte van de Lodesteijnlaan;
- met het Forepark, in het verlengde van de Wijkerbrug via een fietsbrug over de A4;
- tussen Den Haag en Gouda, langs de A12 buiten het oude centrum van Voorburg in het verlengde van de Huygensstraat.

Belangrijk is natuurlijk tot welke concrete maatregelen (d.w.z. met tijdschema en beschikbaar gestelde budgetten) al die voornemens straks zullen leiden. Dat weten we pas als het tweede deel van het VVP verschijnt - in de wandeling 'het Uitvoeringsprogramma' genoemd - want daarin staat dat allemaal beschreven. De verantwoordelijke wethouder (Beenakker) heeft met de commissie OG afgesproken dat in september beide delen van het VVP, zowel het herziene beleidsgedeelte als het uitvoeringsprogramma, aan de commissie zullen worden aangeboden. Na bespreking gaat het geheel de inspraakprocedure

AAT DE WAAL

HET BENOORDENHOUT BRUIST

De Wijkvereniging Benoordenhout en Shell zijn niet meer on speaking terms. Beide partijen overwegen de gang van zaken rond de nieuwbouw-activiteiten van Shell aan de rechter voor te leggen. En ook de gemeente heeft het bij de bewoners verbruid. Hieke Snijders-Borst zit namens de Fietsersbond in de begeleidingscommissie voor de werkzaamheden rond de Van Bylandtlaan. Hieronder schetst zij hoe de gemoederen zo hoog konden oplopen in de wijk waar Shells wil wet is.

Het begon met het afsluiten van de 't Hoenstraat tussen Raamweg en Burnierstraat, want het pand op de hoek van de Raamweg moest wijken voor een kantoorgebouw. De aannemer, Schouten uit Leidschendam, ging keurig te werk. Maar helaas zou dit niet maatgevend blijken voor het vervolg van de werkzaamheden.

Bij de daaropvolgende herinrichting van de Laan Copes van Cattenburch en de brug was uiteraard veel onbegaanbaar. Wij vonden het erg vervelend dat het werk soms onnodig lang stillag en dat hopen puin en rotzooi alsmaar bleven liggen. Inmiddels begon de Gemeente ook het fietspad van de Raamweg langs de Shell en het parkeerterrein midden in de Groenhovenstraat op te breken. Wekenlang was maar de helft te benutten en die lag dan nog vol met stenen. Het trottoir trouwens ook.

PUINREGENS

Doordat de Gemeente in de Oostduinlaan 'oren' gemaakt aan de hoeken met de zijstraatjes, was veel parkeer-ruimte verdwenen. Tegelijk was de rijrichting in de Groenhovenstraat-zuidzijde veranderd. De auto's moesten nu zowel vanaf de Raamweg als vanaf de Oostduinlaan door de Groenhovenstraat langs de Shell-gebouwen. Ze konden dan in het middenstukje oversteken naar de andere zijde en eventueel naar de zijstraten. Maar de gemeente had er geen acht op geslagen dat zij Shell toestemming had gegeven verbouwingswerkzaamheden te verrichten aan beide gebouwen die van de Carel van Bylandtlaan

doorlopen tot de Groenhovenstraat. Shell mocht daarbij het puin afvoeren aan de Groenhovenstraatzijde. Nou is aan de andere kant het trottoir zo breed dat daar niemand hinder van werkzaamheden en puinafvoer zou hebben gehad. Maar natuurlijk moet het Shell vergund zijn zijn representatieve voorzijde intact te houden en komen de bewoners er niet op aan. Die stonden doodsangsten uit dat in het nauwe straatje puin op hun auto zou regenen en moesten 's nachts slalom om de steenhopen rijden. Gelukkig mocht je in in die periode op de fiets nog door de Groenhovenstraat aan de Noordzijde.

MAXIMALE CHAOS

Daarna grendelde de Gemeente het wijkje nog verder af. Kabels werden verlegd in de buurt van de Shell-gebouwen en de riolering werd vernieuwd. Hierbij kwam niet alleen het schuine stukje Oostduinlaan zo goed als dicht te zitten, maar werd ook een aantal stukken straat geheel afgesloten. Zelfs voor fietsers en voetgangers was de brug naar de Laan Copes via de Burnier- en Groenhovenstraat onbereikbaar geworden. Omdat de Gemeente iedere keer te laat was met het verzetten van de verkeersborden, was de chaos maximaal. Auto's reden zowel voor- als achteruit tegen de rijrichting in, zodat fietsers en voetgangers in het gedrang raakten.

VAN GEZAPIG NAAR GEWELDDADIG

Op verzoek van de bewoners draaide de Gemeente vervolgens de rijrichting om in de Burnierstraat-oostzijde en de Dedelstraat (het middelste van de straatjes tussen Oostduinlaan en Burnierstraat). Helaas kregen de bewoners daarvan pas een paar dagen later bericht in de bus. Die bleven dus de oude voorgeschreven richting volgen, terwijl inmiddels de taxichauffeurs met 55 km-vaart vanaf de Oostduinlaan de Dedelstraat insjeesden. In geval van tegenliggers namen ze met dezelfde vaart het trottoir, vlak langs spelende kinderen. Eén vader die een taxichauffeur erop aansprak kreeg het antwoord dat hij een mes in zijn rug kon krijgen. Het Benoordenhout be-

gon zijn beruchte gezapigheid aardig te verliezen.

Inmiddels stond de Gemeente Shell toe om de Carel van Bylandtlaan af te sluiten. Daar zouden de volgende bouwwerken verrijzen: een nieuw kantoorgebouw, een tamelijk hoog 'logeer'gebouw (voor Shell-personeel in opleiding) en een 20 meter diepe parkeergarage. We kregen een kaartje van de Gemeente dat we met de auto nog alleen naar de Raamweg konden via de Oostduinlaan en de Wassenaarseweg of, richting Scheveningen, via de Oostduinlaan, de Ruygrocklaan, de Van Hogenhouck-laan en de Waalsdorperweg. Het stoplicht bij de kruising van die laatste twee is daar niet op ingesteld, zodat daar nu de hele dag files van honderden meters staan.

TE BEGROTELIIK

Nadat een eerste ontwerp als te begrotelijk was afgewezen, wordt het logeergebouw weer zo iets doodsaaits en lelijks als het gebouw uit 1985. Maar de Shell denkt dat de Carel van Bylandtlaan straks zo'n fraaie middenberm krijgt - ja, ja, boven de 20 meter diepe garage met de bomen in bakken, alsof het viooltjes zijn - dat daar wisselende kunstexposities kunnen komen, zoals op het Lange Voorhout. Gezien het verschil in de kwaliteit van de entourage lijkt me dat wat simplistisch. Gelukkig is de noordzijde van de Groenhovenstraat nu weer open.

Voor de Shell-bouwactiviteiten zullen straks tegen de zeventig zware vrachtauto's per uur de buurt doorkruisen. De stoplichten bij de kruising Raamweg/Carel van Bylandtlaan worden op den duur aangepast. Het voornaamste vrachtautoverkeer zal via de Wassenaarseweg en de Oostduinlaan gaan. Bij het Prins Clausplein komt een wachtterrein om de vrachtauto's druppelsgewijze de stad binnen te laten komen. De Shell hoopt midden 2005 klaar te zijn.

Mijn auto doe ik maar weg tot die tijd. Fietsen is toch veel prettiger.

HIEKE SNIJDERS-BORST

COLOFON

De Fietsbel is een periodieke uitgave van De Fietzersbond Afdeling Den Haag en omstreken

Redactieadres:
Postbus 11638
2502 AP DEN HAAG
E-mail:denhaag@fietzersbond.nl

Redactie:
Bob Molenaar

Aan dit nummer werkten mee:
Marc Beek, Daan Goedhart, Ben de Nijs, Hans Pars, Hans Ruitenberg, Hieke Sniijders-Borst en Aat de Waal.

Foto's:
Bob Molenaar, Jos van Leeuwen (blz. 5) en Robin Lutz (blz. 6).

Opmaak:
Bob Molenaar, met dank aan Peter Blair (Haags Milieucentrum DTP Service)

Oplage van deze editie:
2000 exemplaren

ISSN 0920-0363

FIETSBEL POËZIEHOEKJE

ZOMERIDYLLE ANNO 2003

Graag maak ik lange ritten door het zomers zonnegloren.
De zon vibreert de lucht,
de wind streelt zachtjes door het koren met een ingehouden zucht...
Wat jammer nou van al die rot-motoren.

Op florarijke dijken voel ik mij welhaast herboren.
Het stadsgewoel ontvlucht,
fiets ik zonovergoten door een stil en slaperig gehucht.
Wat jammer nou van al die rot-motoren.

Een koor van duiven koert wat op een kloeke klokketoren,
een gierzwaluw gilt 'schrie!'
maar hun geluiden gaan verloren door een amateur-TT.
Wat jammer nou van al die rot-motoren.

Dan zijn er plots een luide kreet en krachttermen te horen:
sportieve lieden die
per se een toptijd moeten scoren; ze passeren drie aan drie.
Wat jammer nou van al die groepen racefietsers.

BOB MOLENAAR

Wilt u lid van de Fietzersbond worden of iemand anders een abonnement op De Vogelvrije Fietser schenken? Knip dan onderstaande bon uit en stuur deze in een ongefrankeerde envelop naar de Fietzersbond, Antwoordnummer 4309, 3500 VE UTRECHT.

Ik word lid van de Fietzersbond. Ik kies voor een:

- ☐ Lidmaatschap met elke 2 maanden het tijdschrift Vogelvrije Fietser (22 euro)
☐ Steunlidmaatschap zonder Vogelvrije Fietser (12 euro)
☐ Jeugdlidmaatschap met tijdschrift. Ik ben jonger dan 18 jaar (9 euro)

Achternaam: _____

Tussenvoegsel: _____

Voorletters: _____

Geslacht : man / vrouw*

Geboortedatum (dd/mm/jjjj): _____

Straat: _____

Huisnummer: _____

Postcode: _____

Woonplaats: _____

* doorhalen wat niet van toepassing is

Als welkomstcadeau kies ik:

- ☐ de CD King of the Road met swingende fietsliedjes
☐ de Fiets-Ideeën-Kaart: een handig overzicht van recreatieve fietsvoorzieningen in Nederland

De inhoud van de artikelen in De Fietsbel geeft niet per definitie het officiële standpunt van De Fietzersbond Afdeling Den Haag e.o. weer.

GROENE SPEURKAART

Lekker fietsen in het groen, wie wil dat nou niet. Maar eerst moet je nog die stad uit zien te komen. De Groene Speurgids en -kaart Haaglanden helpen een handje. Ze beschrijven aantrekkelijke routes voor fietsers, kano-ers en wandelaars, slimme doorsteekjes, onverwachte mooie plekjes en ga zo maar door. Ook is er veel aandacht voor de geschiedenis van belangrijke plekken in stad en omgeving. Stof tot nadenken over mogelijkheden en bedreigingen.

De Groene Speurkaart en -gids (alleen gecombineerd verkrijgbaar) is een uitgave van het Haags Milieucentrum en Uitgeverij Open Kaart. Verkrijgbaar in de betere boekhandel voor 11,50 euro. Meer info: zie www.haagsmilieucentrum.nl onder 'Winkel'.



KLACHTEN

Slecht wegdek, overhangend groen, glas op de weg, etc., etc.: dat betekent werk aan de winkel voor de Dienst Stadsbeheer. Het algemene telefoonnummer, van toepassing op alle stadsdelen, is (070) 353 3000. Of mail naar contactcentrum@dsb.denhaag.nl.

Als het goed is, zou DSB binnen drie dagen in actie moeten komen. Is het probleem na enige tijd nog niet verholpen, meld dit dan ook aan ons secretariaat. Als uw klacht wel effect gesorteerd heeft willen we dat natuurlijk ook graag horen!

Afzender:
Postbus 11638
2502 AP DEN HAAG

HANDIGE ADRESSEN

Fietzersbond
Landelijk Bureau
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
030 - 291 81 71
info@fietzersbond.nl
www.fietzersbond.nl

Haags Milieucentrum
Groot Hertoginnelaan 203
2517 ES Den Haag
070 - 305 02 86
info@haagsmilieucentrum.nl
www.haagsmilieucentrum.nl

Gemeenten in de regio

Leidschendam
Raadhuisplein 1
2264 BP Leidschendam
070 - 337 83 00

Rijswijk
Generaal Spoorlaan 2-4
2283 GM Rijswijk
070 - 395 99 11

Voorburg
Herenstraat 42
2271 CH Voorburg
070 - 300 83 00

Wassenaar
Johan de Wittstraat
2242 LV Wassenaar
Postbus 499
2240 AL Wassenaar

Stadsdeelkantoren Den Haag

Algemeen telefoonnummer:
353 30 00

Centrum (stadhuis)
Spui 70
2511 BT Den Haag

Escamp
Genemuidenstraat 210
2545 NZ Den Haag

Haagse Hout
't Kleine Loo 364
2592 CK Den Haag

Laak
Slachthuisplein 25
2521 EC Den Haag

Loosduinen
Kleine Keizer 3
2553 CV Den Haag

Scheveningen
Scheveningseweg 303
2584 AA Den Haag

Segbroek
Sportlaan 40
2566 LB Den Haag

Advertentie

Kemper

vouw- en ligfietsen specialist



challenge rainbow optima
m5 sinner nazca

dealer van: Giant, Batavus en Gazelle
groot assortiment onderdelen en accessoires
div. kinder- en bagagekarren
elektrische fietsen

birdy
dahon
di-blasi
batavus
neobike
brompton



piet heinstraat 42 2518 cj den haag 070 3459696 www.kemperfietsen.nl