

De Fietsbel



Periodiek van de Fietzersbond Afdeling Den Haag e.o.



FIETSENDIEFSTALLEN TEISTEREN AUTOVRIJE DAG
DE OPMARS VAN DE SPOOKFIETSERS
VERKEERSLICHTEN ONDER DE LOEP

PTT Post

Port betaald
Port payé
Pays-Bas

INHOUD

2. VAN DE VOORZITTER
3. HOEVEEL FIETTERS TELT DEN HAAG IN 2010? - DE FIETS IN HET VERKEERSPLAN
4. AUTOVRIJ OP Z'N HAAGS / WORKSHOP FIETSENDIEFSTAL
5. HAAGSE GEMEENTEBEGROTING
6. ONDERZOEK NAAR VERKEERSLICHTEN
7. NIEUWS VAN DE WERKGROEP GEMEENTEPOLITIEK
- 8 en 9. ER IS EEN SPOOKFIETSER GESIGNALEERD / OVERPEINZINGEN OVER OVERSTEEKBAARHEID
10. FIETSEN(UIT)STALLINGEN
11. NIEUWS UIT DE ONDERAFDELINGEN
12. DE FIETS, VOGELVRIJ IN MADRID
13. VINEX-VERKEERSCHAOS / HET DIGITALE FIETSPAD
14. KORT NIEUWS
15. UITNODIGING VOOR LEDENVERGADERING + COLOFON
16. HANDIGE ADRESSEN

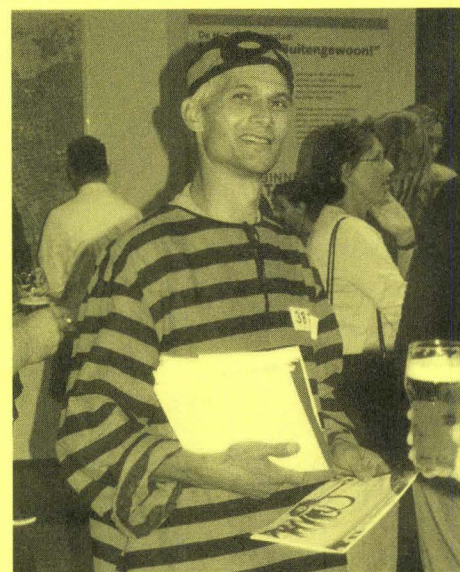
Foto voorzijde:

Torderen lijkt wel echt werk. Zie voor een verslag van de Workshop Fietsendiefstal op 22 september jl. pgs. 4 en 5. (Foto: Heimerik Lukkien)

TWEEDELING

Een leuke band verplichtte mij ertoe om de reis huiswaarts, ook gezien de eindeloos vallende regen, verder maar per tram af te leggen. De fiets zou ik de volgende dag wel ophalen. Dat werd vanzelf pas drie dagen later. En toen dus helemaal niet: de fiets was gestolen. Het dikke pantserslot lag nog wel op de bewuste stallingsplaats geheel nutteloos te wezen. Zo werd ik in de gelegenheid gesteld om het digitale aangiftesysteem van de politie Haaglanden te beproeven: www.politiehaaglanden.nl. Nu ben ik geen echte computeranalfabeet, maar over het invullen van het bewuste scherpje deed ik toch meer dan een kwartier. Vervolgens kreeg ik een papieren bevestiging van mijn aanmelding toegestuurd. Nu snap ik dat digitale documenten juridisch geen bewijskracht hebben, maar ik snap niet dat deze brief van de politie zowel door een verbalisant als door diens ploegchef ondertekend moest worden. En ik snap deze werkverschaffing al helemaal niet wanneer ik niet lang daarna een brief thuisgestuurd krijg (datum zie poststempel) met de opmerking dat 'er geen nader onderzoek naar het door u aangegeven strafbare feit zal worden ingesteld'. De politie vindt al dat administratieve gedoe met die aangifte van fietsendiefstal blijkbaar zelf ook te complex en heeft daarom de juridische afwikkeling in één keer geheel gestroomlijnd: ze maakt gewoon bekend dat voor het opsporen van fietsendieven geen capaciteit wordt vrijgemaakt!

Juridisch-administratief lastige procedures kunnen met enige goede wil toch praktisch worden uitgevoerd. Zo bewijst althans het fietsverwijdersteam van de gemeente Den Haag. Allereerst worden de gebieden waar fietswrakken zullen worden verwijderd in enkele persberichten aangegeven. Dan worden de eigenaren van fietswrakken die overduidelijk te lang in het fietsenrek staan te verroesten, nog eens persoonlijk op de dreigende verwijdering van hun eigendom geattendeerd. Dit gebeurt zeer zorgvuldig door een rood-wit Politie-Haaglanden-lint zichtbaar aan de fiets te



bevestigen. Aan dat lint hangt bovendien ook nog een beleefd kaartje met het verzoek het wrak vóór een bepaalde datum te verwijderen, danwel contact op te nemen met het gemeentelijke fietsverwijdersteam. En dan komt het! In tegenstelling tot wat bij de aanpak van fietsendiefstal gebruikelijk is, wordt hier wel actie ondernomen: de fiets wordt na de afgesproken datum resoluut door het fietsverwijdersteam verwijderd en ter vernietiging aangeboden aan de afvalverwerking!

De gemeente Den Haag besteedt de komende collegeperiode een flink deel van haar budget aan het veiliger (anti-fietsendiefstal) en schoner (fietsen verwijderen) maken van de stad. Zo komen er vooral voor de duurdere fietsen meer (bewaakte) stallingen, waar fraaie fietsen veilig achter een hekwerk gestald kunnen worden. Ook komen er meer fietsverwijdersteams, zodat het losjes achterlaten van een gammele fiets in de binnenstad een nog riskantere zaak wordt. Er ontstaat hierdoor een ware tweedeling in Den Haag: dure fietsen krijgen voortaan extra bescherming, terwijl roestige oude fietsen voor hun bestaanszekerheid moeten gaan vrezen. En zo raakt Nederland, ooit een gidsland op fietsgebied, nog verder de weg kwijt.

MARC BEEK,
VOORZITTER AFDELING DEN
HAAG E.O.

HOVEEL FIETTERS TELT DEN HAAG IN 2010?

DE FIETS IN HET VERKEERSPLAN

De beantwoording van de inspraakreacties op het Verkeersplan tot 2010 van de gemeente Den Haag is een boekwerk van 150 pagina's geworden. Daarvan hebben er zo'n veertien – een kleine tien procent – direct betrekking op de fiets, die overigens ook aan de orde komt in andere hoofdstukken.

Zijn cijfers belangrijk? Ja, cijfers zijn belangrijk, want ze geven aan waar prioriteiten en sterke en zwakke punten liggen en waar extra inspanningen moeten worden verricht. Zo is het belangrijk om te weten dat het fietsgebruik in Den Haag tussen 1995 en 2000 weliswaar gegroeid is, maar toch achterblijft vergeleken met andere grote steden. Het is de vraag, of de in het Verkeersplan geformuleerde ambities voor een inhaalslag kunnen zorgen.

De prioriteit van de gemeente ligt bij het voltooien van het hoofdroute-netwerk, met name naar de VINEX-wijken. Op alle schakels van dit grofmazige netwerk moeten uiteindelijk vrijliggende fietspaden liggen. In haar beantwoording van de inspraakreacties onderkent de gemeente echter dat fietsers vaak meer hebben aan een stervormig patroon rond de 'attractiepunten'. Er zal dan ook tevens gewerkt worden aan een fijnmaziger, aanvullend routenetwerk dat leidt tot minder omrijden. Waar de veiligheid van fietsers ernstig bedreigd wordt, zullen fietspaden worden aangelegd. Dit zal ook het geval kunnen zijn op plaatsen waar fietsers zich onveilig voelen, zonder dat daar nu direct slachtoffers vallen. Maar het belang van andere functies kan hier zwaarder wegen.

Ook onderkent de gemeente dat er met name op kruispunten nog veel te winnen is voor fietsers. In de komende periode zal de aandacht vooral uitgaan naar het verbeteren van de positie van de fiets op geregelde kruispunten. De suggestie van de Fietzersbond om fietsers uit alle richtingen groen te geven, wordt echter uitvoerig gemotiveerd van de hand

gewezen. Kern van de zaak is dat het juridisch onmogelijk is.

Naar de oversteekbaarheid van de hoofdroutes zal apart onderzoek worden gedaan. Kruisingen worden in principe gelijkvloers uitgevoerd, wellicht met uitzondering van punten op de hoofdroutes. Dat is beter dan dat je als fietser of voetganger moet gaan klimmen of in een tunnel afdalen, maar daar is dan ook alles mee gezegd.

STALLINGEN

Tot slot zal de komende acht jaar worden gezocht naar duurzame oplossingen voor het behoud van de bewaakte stallingen in de Binnenstad en naar een zowel kwalitatieve als kwantitatieve verbetering van bewaakte stallingen. En ook moet het aantal stallingsmogelijkheden in voorlogse wijken met portiekwoningen worden uitgebreid, al geeft de gemeente duidelijk aan dat we daarvan vooral niet teveel moeten verwachten.

In aansluiting op de stallingsproblematiek heeft de Fietzersbond in haar inspraakreactie gewezen op het lage oplossingspercentage van fietsendiefstallen. 89% van de Haagse fietsers is hierover ontevreden. De Fietzersbond heeft de gemeente dan ook geadviseerd om de Politie Haaglanden hiervan serieus werk te laten maken - burgemeester Deetman is immers korpsbeheerder - maar de gemeente gaat hier niet op in.

TOT SLOT

Als algemeen commentaar heeft de Fietzersbond gesteld dat ruim aandacht wordt besteed aan voorzieningen voor de fiets. Daar is uw commentator het mee eens, maar vooralsnog bestaan die voorzieningen alleen op papier. Voornemens kunnen nog zo mooi zijn, maar het gaat erom of en hoe ze worden uitgevoerd. In het licht hiervan is het gemeentelijke antwoord op de inspraak van het Regionaal Netwerk Ouderenbonden Den Haag en Randgemeenten tamelijk ontluisterend. Het ouderennetwerk beklagt zich over de slechte staat van het wegdek door achterstallig onderhoud of gebrekkig herstel na

aanleg van kabels (dan wel lege kabelgoten die wellicht nooit gevuld zullen worden, BM).

Het antwoord van de gemeente luidt als volgt: "Helaas is door de aanleg van kabels en leidingen op bepaalde punten de kwaliteit verder achteruit gegaan. Daarom is er jaarlijks extra geld beschikbaar voor bestrijding van excessen".

Geachte wegbeheerder, ik zal het nog één keer uitleggen: die excessen zijn zo talrijk dat het geen excessen meer zijn en aannemers die een puinhoop achterlaten moet u voor de rechter slepen.

BOB MOLENAAR

advertentie



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

AUTOVRIJ OP Z'N HAAGS

Jammer, jammer, maar het is alweer voorbij: de jaarlijkse autovrije dag. Wat zegt u? Niets van gemerkt? De Binnenstad Buitengewoon Bereikbaar, zegt dat u iets? Dat was namelijk de invulling die de gemeente Den Haag aan de Europese Autovrije Dag op 22 september gegeven had.

In het centrum van de stad waren vier straten afgesloten die dat normaliter niet zijn en je kon er met het openbaar vervoer gratis naartoe. Ook aan de fietser was gedacht. De Biesieklette-stallingen in de binnenstad deden hun nuttige werk op die vierde zondag in september geheel en al belangeloos. Nu mijdt uw verslaggever de binnenstad 's zondags meestal angstvallig, maar hij zou wel eens willen weten hoe weinig fietsen er in de stalling van de Snoep-trommel staan als er wel voor betaald moet worden. Maar dit terzijde.

Behalve de HTM en Biesieklette (en natuurlijk de gemeente, met Wipneus en Pim) hadden ook de Fietzersbond en rijwielhandel Kemper groot uitgepakt. Op Het Plein was met hekken een flink parcours afgescheiden waar waaghalzen hun eerste rit op een ligfiets konden maken. Kemper had een flinke variëteit aan fietsen be-

schikbaar gesteld, waaronder een variant die ligfiets wordt genoemd omdat mensen er de hele tijd mee op de grond liggen.

De luide uitingen van leedvermaak van de toeschouwers wisten heel wat publiek naar Het Plein te lokken. Dat werd daar getraceerd op een cursus fietsenstelen door Marc Beek, de voorzitter van onze afdeling, die zich in een prachtig kanariegeel boevenpak had gehesen. Hij werd omringd door fietswrakken en een grote verzameling doorgeknipte sloten, op een middagje verzameld voor het Centraal Station. Fietsenbezitters die hier geconfronteerd werden met het inwendige van hun dure slot, zullen zich ongetwijfeld bekocht hebben gevoeld. Gelukkig vertelde Marc hun hoe ze het dieven zo moeilijk mogelijk kunnen maken. Tijdens zijn verblijf in de gevangenis (hij werd op heterdaad betrapt bij het slikken van een dertigtal achterlichtjes) heeft hij hierover een informatief boekje geschreven: 'Fietsendiefstal – Hoe steelt men een fiets (en hoe juist niets)'. Het is ondermeer verkrijgbaar bij het Haags Milieucentrum.

DE WEST

Veel aandacht trokken ook de laatste uitbreidingen van het wagenpark van de Haagse afdeling van de Fietzersbond: twee authentieke Indonesische betjaks. Mensen die dat wilden konden zich in deze fietstaxi's gratis laten vervoeren binnen het autovrije gebied. Enkele moessonregens droegen er zeker toe bij dat zij zich in De West waanden. Een gemeenteambtenaar met gevoel voor PR vroeg uw verslaggever, die een van de betjaks bestuurde, of hij bereid was verkeerswethouder Bruno Bruins een eindje mee te nemen. Dat was hij, maar een collega-ambtenaar vond het geen geslaagd idee. "Dan is Bruins echt zo'n *eppo*", meende hij. Dat kan zijn, maar dat kwam dan toch voornamelijk door de petjes die de gemeente speciaal voor deze dag had laten vervaardigen. Overigens bleek de wethouder - met pet - liever met de open bus te gaan die rondritten door het centrum maakte. De uitlaatgassen die het voertuig in de richting van de bet-

jak spuwde droegen er zeker toe bij dat de bestuurder zich in Djakarta waande.

De betjaks en de workshop Fietsen-diefstal trokken veel belangstelling, zowel van het publiek als van de media. Ze waren opvallend aanwezig in de reportage die TV West maakte over deze dag. De Stadskrant van 2 oktober bracht een foto van de workshop fietsendiefstal. En de Posthoorn bracht een groot verslag van *De Derde Dinsdag in Dudok*, het milieucafé waarop Marc Beek met een gemeenteambtenaar discussieerde over de Haagse interpretatie van de Europese Autovrije Dag.

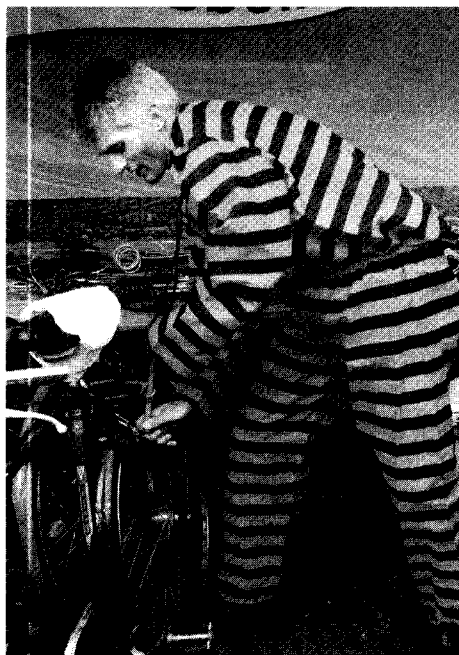
BOB MOLENAAR

WORKSHOP FIETSENDIEFSTAL

Een opvallend verschijnsel op de Binnenstad Buitengewoon Bereikbaar-dag was de Workshop Fietsen-diefstal. Deelnemers konden zich, onder deskundige begeleiding, op een tiental uitgestalde fietsen bekwaamen in het onopvallend, snel en vakkundig openkrijgen van diverse typen fietssloten.

Wie gevraagd werd om een slot van een hiervoor speciaal beschikbaar gestelde fiets open te breken, stapte meestal direct op het uitgestalde zware gereedschap af. Maar helaas: zo gaat een professionele fietsendief niet te werk. Die neemt een losstaande fiets namelijk gewoon in zijn geheel mee, bijvoorbeeld door de fiets achteloos in een busje te zetten. Of door een haak, bevestigd aan een touwtje aan de broekriem, onder het zadel te haken om zo het achterwiel voldoende op te tillen om met de fiets weg te kunnen lopen. Thuis aangekomen slijp je dan het slot binnen een minuut open met een slijptol: wel even tegen de burens zeggen dat je aan het verbouwen bent of beeldend kunstenaar bent geworden, want het slijpen maakt een hels lawaai. Zelfs het bekende Axa-ringslot, dat standaard op de meeste fietsen is gemon-





Meesterkraker Marc Beek, op de foto links samen met F. v.d. S. te D.H. (Foto's: Heimerik Lukkien)

teerd, kreeg de ervaren klusser en HMC-directeur Frans van der Steen tijdens de workshop binnen een minuut open.

Behalve de fiets meenemen kun je ook proberen het slot met een loper open te krijgen. Hiervoor heb je immers alleen een bos sleutels en geen opvallend, zwaar gereedschap nodig. Bij een eventuele 'verdenking van poging tot fietsendiefstal' heb je dan geen bewijsmateriaal 'op je lichaam'. Een jochie van een jaar of zes leefde zich geheel in de rol van fietsendief in en heeft lang geprobeerd om met een gebogen ijzerdraadje een slot open te prutsen. Vervolgens kwam hij zelf met het criminele idee om een bank te gaan overvallen: dat zou sneller gaan en bovendien meer geld opleveren!

ECHT WERK

Een andere methode die weinig bewijsmateriaal oplevert, is het geheel openwringen (torderen) van een kabelslot met behulp van de fietsstandaard. Hierbij wordt het noodzakelijke gereedschap dus door de te stelen fiets zelf aangevoerd! Deze methode was, samen met het in zijn geheel rondraaien van een fiets die met een beugelslot aan een verkeers-

paal vast stond, de enige methode die tijdens de workshop echt goed werkte. Maar ik moet wel zeggen dat dit een zeer vermoeiende bezigheid is, die warempel op echt werken begint te lijken. Fietsenstelen is blijkbaar een vak, want voor het openknippen van ringsloten met een betonschaar had geen enkele deelnemer aan de workshop voldoende kracht in huis. Dit lukte overigens wel met de bekende zwarte Hema-beugelsloten, en dit zelfs verbazend gemakkelijk.

Maar ook het openslaan en -wringen van sloten met een ijzeren staaf bleek teveel kracht te kosten en beschadigde de fiets bovendien meestal onherstelbaar. Totdat een elfjarig jongetje kwam uitleggen hoe het wel moest en dat ik niet het goede gereedschap gebruikte. Op de vraag hoe hij dit toch allemaal wist, wees hij naar zijn fiets en zei: "Hoe denk je dat ik die fiets heb gekregen?". Tsja. Pas later die middag kon ik mij als dief beter profileren: tijdens de afsluitende gemeentelijke borrel na afloop van het BBB-evenement stal ik de trompet van de ingehuurde muzikanten en liep ik in dievenpak al toeterend het Bureau Binnenstad uit.

MARC BEEK



En als de gemeente zegt 'autovrij', dan bedoelt ze ook autovrij! - De Prinsessewal in Den Haag, twee dagen na het overlijden van Prins Claus. (Foto: Bob Molenaar)

HAAGSE GEMEENTEBEGROTING

Veiligheid: dat is het thema in de begroting voor 2003 van de gemeente Den Haag. Het College van Burgemeester en Wethouders gaat fors investeren in het bestrijden en voorkomen van criminaliteit en onveiligheid in het algemeen.

Maar het aanpakken van de onveiligheid is geen zaak van de gemeente alleen. Ze zal nadrukkelijk ook een beroep doen op ieders eigen verantwoordelijkheid, ook in het verkeer.

Omdat een schone en leefbare woon- en werkomgeving in belangrijke mate bijdraagt aan de veiligheidsgevoelens van burgers, zullen de straten vaker worden geveegd en komen er meer openbare toiletten en fietsverwijdersteams. Binnen de portefeuille Verkeer, Binnenstad en Monumenten wordt structureel extra geld beschikbaar gesteld voor fietsenstallingen, fietsvoorzieningen en verkeersveiligheid.

ONDERZOEK NAAR VERKEERSLICHTEN

Medio vorig jaar werd het Fietsberaad in het leven geroepen, bedoeld om bestuurders van (samenwerkende) gemeenten en provincies te helpen bij het opstellen van een goed fietsverkeers-beleid. Het beraad doet dit vooral door kansen, knelpunten en bedreigingen voor het fietsgebruik te analyseren en oplossingen te zoeken.

Momenteel lopen er in onze regio twee door het Fietsberaad geïnitieerde onderzoeken. Eén hiervan is gericht op de effectiviteit van de door de Nederlandse Spoorwegen gestandaardiseerde aanpak bij het herinrichten van de fietsenstallingen bij grotere stations. De aanleiding tot het onderzoek is tweërlei: het aantal gestalde fietsen groeit na verbetering van een stationstalling meer dan verwacht en in grotere steden wordt een belangrijk deel van de relatief kostbare stallingsplaatsen lang bezet door 'stationsbarrels': een tweede, derde of zelfs vierde fiets die voor eventueel later gebruik permanent bij een station gestald wordt.

Maar dit artikel gaat vooral over het tweede onderzoek, dat betrekking heeft op de afstelling van verkeerslichten voor fietsers. Een oproep per e-mail aan leden resulteerde in een lijstje met voorbeelden van goede en slechte fietsverkeerslichten, die we ten behoeve van het onderzoek als volgt hebben ingedeeld:

WACHTTIJD

Vooraf bij de wat oudere kruispunten of de wat drukkeren wegen is de wachttijd voor fietsers aanmerkelijk langer dan die voor automobilisten. Soms slaat de groenfase voor fietsers zelfs een beurt over (vaak vanwege voorrang van het openbaar vervoer):

- Kruispunt 'de Zevensprong' (Regentesselaan/Paul Krugerlaan/Loosduinseweg/Beeklaan/ De La Reyweg/ Apeldoornselaan);
- Kruispunt Oude Haagweg/Houtwijklaan/Groen van Prinstererlaan;
- Kruispunt Buitenhof/Prinsegracht richting Lijnbaan (slaats beurt over);
- Kruispunt Lijnbaan/Noordwest-buitensingel richting Loosduinseweg (slaats beurt over);

- Oversteek Lijnbaan richting West-einde Ziekenhuis (speciale fietsers-oversteek): licht gaat niet gelijk op met afslaand autoverkeer of voetgangers, maar volgt om onbekende reden een geheel eigen leven.

OPSTELRUIMTE

Regelmatig is de voor wachtende fietsers gereserveerde ruimte te krap:

- Korte Voorhout richting Koekamp-laan bij oversteken van de Koningskade (curieus: alleen rood licht, men moet naast het tramspoor opstellen om op knop te kunnen drukken...)
- Alexanderstraat richting Parkstraat bij oversteken van de Mauritskade.

OVERSTEEKTIJD

Kruispunten met veel tramlijnen worden steeds ruimer uitgevoerd om in de nabije toekomst doorgang te kunnen verlenen aan sneltrams. De afstanden die fietsers en voetgangers moeten afleggen om aan de overkant te komen worden hierdoor steeds groter, zonder dat ze daarvoor merkbaar meer tijd krijgen.

- Kruispunt Pres. Kennedylaan/Stadhouderslaan komend vanaf Scheveningen: als fietsers halverwege het kruispunt zijn mogen de auto's op de (stadssnelweg) van de President Kennedylaan alweer rijden.

- Kruispunt Oudemansstraat/Neherkade: de racebaan op de Neherkade heeft bijna voortdurend groen en er denderen ook nog eens de hele tijd trams langs die de cycli verstoren.

ACTIVERING

Het licht kan met regelmatige intervallen op groen springen of door een drukknop of detectielus in het wegdek geactiveerd worden. Elke methode heeft afhankelijk van de situatie voor- en nadelen:

- Rijswijkseplein (vanaf Stationsplein richting Pletterijkade of vanuit Pletterijkade richting Rijswijkseweg): detectielussen en lichten op halve hoogte zijn goed, maar de opstelruimte is extreem krap. Dat fietsers geen groen krijgen terwijl dit voor voetgangers wel zo is, schept verwarring en lokt rijden door rood uit;
- Prins Bernardviaduct komende vanuit de Juliana van Stolberglaan: op



Fotoimpressie van het Haagse verkeersbeleid: de fiets staat voorop maar de tram staat meer voorop dan dat de fiets voorop staat. (foto: George Orwell)

een plek waar eerder de stadsbussen de fietsers van de sokken reden is nu een snel werkende detectielus aangevuld met een drukknop, maar waarom is er niet (ook) een detectielus voor de uitrit van de bus?

- Kruispunt Laan van Meerdervoort/Kon.Emmakade, richting centrum: hier krijgen fietsers iets eerder groen licht dan andere verkeersdeelnemers. Het afslaand verkeer op dezelfde weg ziet je dan goed rijden, maar gevaarlijk wordt het weer wanneer (vracht)-auto's uit de tegenovergestelde richting de Kon.Emmakade willen opdraaien. Omdat dit verboden is rijden de auto's extra hard en proberen ze nog vlak voor je langs te schieten.

HORS CATÉGORIE

Tot slot wat onbegrijpelijke gevallen:

- Prinsegracht naar Lutherse Burgwal: fietsers krijgen rood op de naar rechts doorgaande weg wanneer de auto's wel de Lutherse Burgwal in mogen rijden en krijgen groen wanneer voetgangers die naar en vanuit de Grote Marktstraat oversteken de doorgang belemmeren;
- Hoek Prinsessewal/Hoge Wal: fietsers vanuit het centrum die willen oversteken naar de Kortenaerkade of linksaf willen krijgen slechts zeer kort groen, en dan nog alleen op aanvraag (drukknop). De weg wordt heel vaak versperd door afslaand autoverkeer dat tegelijk groen heeft dan wel massaal het rode licht negeert.

NIEUWS VAN DE WERKGROEP GEMEENTEPOLITIEK

De gemeenteraadsverkiezingen in maart hebben niet tot grote verschuivingen geleid, behalve dat Leefbaar Den Haag met vier zetels in de raad is gekomen. Het college – uitgebreid met één wethouder – blijft steunen op dezelfde partijen en wethouder Bruins houst verkeer in zijn portefeuille.

OPNIEUW: THORBECKELAAN

In een van de eerste raadsvergaderingen in de nieuwe samenstelling kwam het oorspronkelijke voorstel van de wethouder voor de Thorbeckelaan aan de orde: zwart asfalt vervangen door rood. In de commissie was hierover al zo vaak gesproken dat het nu maar direct aan de raad werd voorgelegd. Tijdens de inspraak hebben wij nogmaals duidelijk gemaakt dat fietsstroken, of ze nu in zwart of in rood zijn uitgevoerd, gevaarlijk zijn. Zeker daar! De stemming verliep heel spannend. De Partij van de Arbeid - collegepartij - stemde tegen het voorstel. D66, in de commissie nog vóór, was ook tegen. De Politieke Partij Scheveningen (PPS), in de commissie tegen, was nu voor. Alles hing af van Leefbaar Den Haag. Zij vroegen een schorsing aan en besloten daarna met PvdA en oppositie (excl. PPS) mee te stemmen. Het voorstel van de wethouder was dus in de Raad verworpen.

We moeten nu echter niet direct denken dat er fietspaden komen in de Thorbeckelaan, want de wethouder heeft geen geld om hier fietspaden

aan te leggen en geen ruimte om de parkeerplaatsen te compenseren die door aanleg hiervan verloren gaan. Hij denkt na hoe hij de raad achter een gewijzigd plan kan krijgen. Tot nu toe, 19 oktober, is ons bekend dat er gewerkt wordt aan een voor iedereen aanvaardbaar plan, maar details ontbreken nog.

De werkgroep bemoeit zich in principe niet met het onderhoud van de fietsvoorzieningen. Wel laten we regelmatig weten dat asfalt onze voorkeur heeft.

Voor goed onderhoud is veel te weinig geld beschikbaar. De slechte financiële situatie van de gemeente van enkele jaren geleden heeft tot een achterstand in het onderhoud geleid. Die is nog lang niet weggevoerd en het ziet ernaar uit dat dat voorlopig ook niet het geval zal zijn. Leden die klachten hebben over het wegonderhoud kunnen het best zelf klagen bij de wegbeheerder van het desbetreffende stadsdeel. Als u een klacht hebt ingediend, laat het dan ook aan ons weten.

De volgende keer leest u natuurlijk weer over de Thorbeckelaan en als u klachten aan ons hebt doorgegeven ook wat we ermee gedaan hebben.

POSITIEF

Als een wegbeheerder zelf fietst, is dat soms te merken.

Verkeersdrempels die er al jaren liggen en van een verouderd model zijn, worden door veel fietsers verfoeid om hun steilheid. De wegbeheerder van het stadsdeel Loosduinen, de veel fietsende heer Schoon, heeft een 'potje' gevonden om de verkeersdrempels in de Notenbuurt zodanig aan te passen dat ze voor alle weggebruikers vriendelijker worden, zonder afbreuk te doen aan de remmendewerking. Hij hoopt in de toekomst meer drempels te kunnen aanpassen. Graag, zeggen wij dan!

Iets voor de andere wegbeheerders om ook te gaan zoeken naar een 'potje' voor dit doel? Ze voorkomen er een hoop gemopper mee.

NEGATIEF

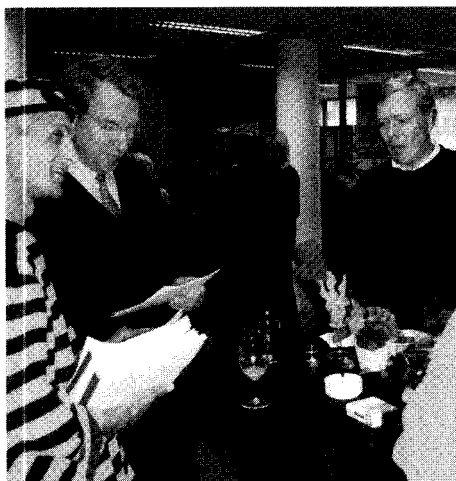
In Mariahoeve moet een deel van het

door boomwortels aangetaste fietspad opgeknapt worden. Er wordt een vernieuwd pad gepland, op grotere afstand van de bomen. Daartoe moeten zeventien andere bomen verwijderd worden. Onze gedelegeerde in het stadsdeel Haagse Hout wil van de gemeente weten waarom dit allemaal zo moet gebeuren en vraagt of dit niet anders kan.

In plaats van de gegevens te mogen inzien, krijgt zij de mededeling dat ze geen belanghebbende in deze zaak is. Het aanmerken van ons lid als niet-belanghebbende is voor het bestuur reden geweest om haar een bezwaarschrift te laten indienen. Dit leverde vanuit het Stadhuis een boze reactie op in de richting van de werkgroep gemeentepolitiek. Op het Stadhuis volgt een gesprek. Men biedt ons excuses aan en alle gegevens worden verstrekt. Het bezwaarschrift is daarop ingetrokken.

**BEN DE NIJS EN
DAAN GOEDHART**

advertentie



Wethouder Bruno Bruins kijkt belangstellend toe hoe Marc Beek zijn brochures 'Fietsendiefstal' uitdeelt. (Foto: Heimerik Lukkien)

DE

Brouwersgracht n^o 21A

GOEDE
ZAAK

telefoon 070 3808336

ER IS EEN SPOOKFIETSER GESIGNALEERD....

EEN POGING TOT DUIDING VAN EEN MAATSCHAPPELIJKE BEWEGING

Aan het verkeersgedrag kan men de mate van beschaving van een land aflezen. Geen wonder dus dat in Nederland, waar dagelijks vermoord, verkracht, geroofd en gefraudeerd wordt, het verkeersgedrag ook niet zo best is. En vrijwel iedere categorie van weggebruikers doet eraan mee: automobilisten, bromfietzers, fietsers en voetgangers. Nu kan men uiteraard van de meeste automobilisten niet veel beschaving verwachten en van losgeslagen pubers op hun scheurijzers al helemaal niet. Maar dat zoveel fietsers, jonge en oude, vandaag de dag alle regels aan hun laarzen lappen, dat doet oprecht zeer. Het verschijnsel 'spookfietsen' in zeer kort bestek.

In 1991 ben ik weer gaan fietsen, na vijftien jaar lang lui gebruik van het openbaar vervoer te hebben gemaakt. Wat me toen opviel was de chaos die inmiddels was ontstaan in het wegverkeer. Stond je in 1975 braaf met je fietsje te wachten voor het rode stoplicht, in 1991 werd ik door medefietzers voor 'klootzak' uitgescholden omdat ik de boel achter me ophield door keurig netjes te wachten voor het rode fietserslicht.

Het zal twee jaar later zijn geweest toen ik op de fietsstrook ter hoogte van de toenmalige Bibliotheek aan de Bilderdijkstraat een plotseling tegemoetkomende fietser probeerde te ontwijken. Ik belde nog meerdere keren en riep nog "Hé joh", maar dit alles zonder resultaat. Tot overmaat van ramp weken we naar dezelfde kant uit. En zo botsten we toch nog met een aardig gangetje op elkaar. De jongeman (type gesjeesde student) was geschrokken en putte zich uit in verontschuldiging. Ik daarentegen was kwaad; was ook geschrokken; bovendien dacht ik dat hij of in de war was of dronken of gewoon gek. Want wie haalde het nou in z'n stomme kop om tegen de richting in aan te komen fietsen?

"Je moet aan de overkant fietsen en kijk voortaan uit", voegde ik hem nog toe. Ik had hem zijn bril gegeven die op de grond was gevallen en die won-

der boven wonder niet stuk was. Dit nu, zo heb ik later pas begrepen, was dus mijn eerste ervaring geweest met het verschijnsel spookfietsen. Maar toen dacht ik nog aan een ietwat verknipte jongeman, die blijkbaar iets te lang had 'doorgelezen' in de bieb, daardoor wat in de war was geraakt, opeens aan de verkeerde kant van de weg was beland en zodoende op 'mijn' fietsstrook in de verkeerde richting was gaan fietsen. Een vergissing, dus.

Maar het was geen vergissing. Dit warhoofd had blijkbaar een trend gezet, die later massaal navolging zou vinden door allerlei slag fietsers: opa's, oma's, aso's, studenten, moeders met kinders, moeders zonder kinders, kantoorpikken, kortom iedereen. Spookfietsen kortom, oftewel het moedwillig tegen het verkeer in fietsen omdat oversteken te veel tijd en moeite kost, daarbij andere fietsers in gevaar brengend. Zelden of nooit lees ik daarover in de krant. Ook nooit in De Fietsbel. Zelden of nooit lees ik over frontale botsingen die een gevolg kunnen zijn van dit gedrag. Vreemd, wat ik weet dat ze gebeuren, met alle fatale gevolgen van dien (denk maar aan racefiets contra pizzabezorger op opgevoerde bromfiets). Spookfietsen is iets van de laat-

ste tien jaren; in de jaren tachtig kwam het hoegenaamd nog niet voor.

OVERSTEEKBAARHEID

Nou is de oversteekbaarheid in Nederland en vooral in Den Haag steeds kleiner geworden, dus het is een ontwikkeling die niet op zichzelf staat. Niettemin kan ik mij herinneren dat fietsers in de jaren zeventig en tachtig dan een stukje omfietsen of verderop overstaken, omdat 'spookfietsen' niet eens in hun hersens opkwam. Als dat incidenteel wel eens gebeurde, dan vatte oom agent je wel in de kraag of werd je wel even onderhouden over je gedrag door de een of andere medefietser ("Hé, lul, we wonen hier niet in Engeland!") Maar oom agent zit vandaag de dag zijn processen-verbaal te tikken achter z'n bureau of bolletjes (nee, geen tulpenbollen) uit een of andere aars te persen. En een willekeurige medefietser fietst strak voor zich uit kijkend verder en wordt wellicht even later zelf spookfietser.

BEDREIGEND

Het heeft iets bedreigends, dat spookfietsen. Je weet namelijk nooit of ze niet opeens toch recht op je af komen fietsen - vooral wanneer je aan het inhalen bent - en of ze je überhaupt wel in de gaten hebben. Vooral 's avonds is dat het geval, zeker als ze

OVERPEINZINGEN OVER OV

Het is alweer een flinke tijd geleden dat het verkeerslicht bij het zebra-pad over de Hofweg tussen Spuistraat en Lange Poten is verwijderd. Dat leidde toen tot nogal wat consternatie. Maar de gemeente Den Haag had er een goede reden voor: de overstekende voetganger liet zich nu eenmaal niets aan het licht gelegen liggen, en dan biedt het alleen maar schijnveiligheid. Uw redacteur verwachtte eigenlijk niet anders dan dat binnen luttele maanden tal van andere veelvuldig genegeerde verkeerslichten hetzelfde lot zouden ondergaan, maar dat bleek niet zo te zijn.

Wel is gesnoeid in het aantal zebra-paden in het Centrum. In de Grote



geen licht hebben. Het heeft ook geen zin om iets te zeggen of boos te kijken, want de spookfietser denkt echt dat een fietspad bestemd is voor beide richtingen. En de arme Medelander, die weet niet beter of er heersen in Nederland blijkbaar Engelse toestanden en hij past zich wat dit betreft prima aan.

Spookfietsende schoolmeisjes, met z'n drietjes naast elkaar, gezellig koutend, het is eerder regel dan uitzondering. Spookscooterende pizza-bezorgers, veelal zonder licht, ze zijn me een gruwel in deze donkere tijden. Om nog maar te zwijgen over spookskatende pre-pubers en skateboarders die opeens voor je opdoemen!

Toen de fietsers massaal het rode licht gingen negeren, gingen de automobilisten dit massaal nadoen; toen de fietsers massaal hun poten niet meer uitstaken bij het afslaan, zetten vele automobilisten ook hun knipper-tje niet meer uit. En nu spookfietsen 'usance' is geworden, vrees ik dat we echt heel rare toestanden gaan krijgen als straks opeens de eerste auto's links gaan houden. Dan is het leed echt niet meer te overzien. Maar ja, elke bolletjesdemocratie krijgt de verkeersdeelnemers die ze verdient.

HANS RUITENBERG

TEEKBAARHEID

Marktstraat is bijvoorbeeld tussen Grote Markt en Hofweg geen zebra-pad meer te vinden. Je denkt dan al snel dat dit te maken heeft met de permanente staat van ontreddering waarin deze plafondbekleding van de tramtunnel zich bevindt. Maar er zou iets anders aan de hand kunnen zijn: in de eerste editie van *De Derde Dinsdag in Dudok*, Den Haags Milieu-café, baarde immers een verkeers-ambtenaar opzien met de stelling dat de gemeente zebra-paden bewust ver-wijderd. Dit zou hebben geleid tot een daling in het aantal letselslachtoffers onder voetgangers (overigens blijkt niet iedereen binnen het gemeentelijk apparaat dit met hem eens te zijn).

Die - vermeende - vergrote veiligheid is natuurlijk leuk voor de voetgangers, maar de situatie is er voor fietsers niet op vooruitgegaan. De Grote Marktstraat mag dan in principe afgesloten zijn voor auto's - maar wat heeft Den Haag toch veel bestemmingsverkeer! - dat betekent niet dat de fietser er nu ongestoord kan doorrijden. In plaats van zoals vroeger slechts te hoeven afremmen bij nadering van een zebra-pad, moet hij er nu constant op bedacht zijn dat een voetganger de straat op kan schieten. Bijvoorbeeld omdat de T-shirts aan de overkant nog twee europa-cent goedkoper zijn. Of omdat de GSM-ontvangst aan gene zijde beter is. Kortom: de verbetering van de oversteekbaarheid voor voetgangers komt de doorstroming van het fietsverkeer bepaald niet ten goede.

MOBILITEIT

Maar niet alleen voetgangers hebben te maken met 'oversteekbaarheid'; ook fietsers. En voor hen is de situatie er de afgelopen tijd bepaald niet op vooruitgegaan, als gevolg van een aantal ontwikkelingen.

Zo is de vraag naar 'oversteekbaarheid' drastisch toegenomen. Men wordt eenvoudigweg vaker gedwongen zich te verplaatsen. De dichtheid van voorzieningen wordt bijvoorbeeld kleiner. Dit verschijnsel heeft diverse oorzaken en redenen, maar één ervan is het toegenomen autobezit: naarmate mensen zich gemakkelijker kunnen verplaatsen, wordt het mogelijk om voorzieningen elders te huisvesten. Denkt u hierbij aan zaken als supermarkten (waar de kleine middenstand niet tegenop kan concurreren), sportvelden (die in toenemende mate naar de rand van de stad worden verplaatst) en fuserende ziekenhuizen.

Daarbij komt dat Den Haag steeds verder uitbreidt. De VINEX-wijken worden van de 'oude stad' gescheiden door brede autowegen, die zich slecht laten oversteken. Heel vervelend voor met name kinderen die in zo'n nieuwbouwwijk wonen, maar hun



Een lesfiets voor spookrijders

'oude' school blijven bezoeken. Elders in dit nummer wordt dieper ingegaan op deze problematiek.

ROODLICHTNEGATIE

In de tweede plaats moeten we constateren dat kruispunten steeds ruimer worden uitgevoerd. Dat komt bijvoorbeeld doordat een weg wordt verbreed, maar ook doordat een nieuwe tramverbinding via dat kruispunt loopt. Een schrijnend voorbeeld is de kruising Oudemansstraat/Gouverneurlaan, die stukken ruimer is geworden terwijl de fietser navenant minder lang groen licht krijgt. Roodlichtnegatie in de vorm van meerijden met de tram biedt hier ook nauwelijks soelaas, want die maakt een bocht.

In dit kader moet zeker ook de Haagse manier van het creëren van verkeersveilige situaties worden genoemd. Blijkbaar vanuit de gedachte 'stilstaand verkeer kan niet op elkaar botsen' staan verkeerslichten steeds langer voor alle rijrichtingen tegelijk op rood. En het gevolg laat zich raden: roodlichtnegatie is hier aan de orde van de dag.

VERBLIJFSGEBIEDEN

Een derde ontwikkeling is dat de gemeente er sinds een aantal jaren naar streeft om verkeersluwe 'verblijfsgebieden' te creëren. De verkeersafwikkeling moet zoveel mogelijk plaatsvinden via verkeersaders erbuiten. Op zich een loffelijk streven, wat de 'leefbaarheid' (wat dat dan ook zijn moge) zeker ten goede zal komen.

(wordt vervolgd op pag. 12)

FIETSEN(UIT)STALLINGEN

Woonwijken uit de jaren vijftig en zestig kennen nog steeds een grote variëteit aan fietsenstallingen, zoals de beugel naast de portiekingang, de gebogen klem op een blok beton in de grond of aan de muur en het overbekende rekje hoge en lage klemmen op een rij. Al deze stallingen stammen uit een tijd waarin de fiets voor velen het belangrijkste vervoermiddel was en winkeliers maar al te graag voorzieningen voor deze (potentiële) klanten troffen. Zo liggen er bijvoorbeeld voor Moerwijkse bakkers- en slagerswinkels nog steeds stoeptegels met een gleuf erin. Een heerlijk nostalgisch beeld, want wie tegenwoordig zijn fiets in zo'n gleuf stalt, vindt deze met krom wiel (vandalisme) of geheel niet meer (fietsendiefstal) terug.

Voor wèl aan de tijd aangepaste fietsenstallingen bestaat sinds twee jaar een heus keurmerk: het *FietsParkeur*. De Fietzersbond en de fabrikanten van fietsenstallingen hebben samen de eisen opgesteld waaraan een moderne fietsenstalling moet voldoen.

Het zijn de volgende:

- 1) *Gebruikersvriendelijkheid*: de fiets moet gemakkelijk in en uit te plaatsen zijn, zonder dat de gebruiker of de fiets daarbij beschadigd kan raken;
- 2) *Diefstalbestendigheid*: de fiets moet gemakkelijk aan de fietsenstalling vastgezet kunnen worden met behulp van een hang- of beugelslot en de stalling zelf moet kraakbestendig zijn;
- 3) *Veiligheid en reinheid*: de stalling moet vandalismebestendig en gemakkelijk schoon te houden zijn en op een sociaal veilige plaats staan (in de loop en goed verlicht);
- 4) *Bereikbaarheid*: de afstand tussen stalling en weg mag niet te groot zijn (wettelijk wordt voor fietsenstallingen bij NS-stations een afstand van maximaal 50 meter aangehouden).

Bij de aanschaf van een fietsenstalling spelen de kosten natuurlijk een belangrijke rol. Maar wie een duurzame stalling koopt waaraan de gebruikers zich nu en in de toekomst niet groen en geel ergeren is op ter-

mijn toch goedkoper uit. Zo verzamelen de eerder genoemde gleuven in de stoeptegel alleen nog maar vuil en fungeren ze in het gunstigste geval slechts als alternatieve plantenbak.

BOMENBUURTSTALLING

In het januarinumnummer van dit jaar besteedden we aandacht aan de inspanning van de buurtfietsenstalling in de Acaciastraat. We meldden toen dat deze bij de buurtbewoners zo populair was, dat uitbreiding met een verdieping noodzakelijk was geworden. Inmiddels is deze een feit. Welzijns-wethouder Jette Klijnsma kwam speciaal per betjak langs om de vernieuwde stalling feestelijk te openen. Dankzij een een zgn. 'velovator' lift, een zeer eenvoudig te bedienen fietsen-ophangstelsysteem, is de capaciteit uitgebreid van 33 naar 58 plaatsen. Doordat de gemeente en het Europese Fonds voor 'innovatieve projecten' flink in de buidel tastten, betalen stallers slechts 5 euro per maand. Maar het lijkt de gezondheidszorg wel: er is nog altijd een wachtlijst.....

advertentie



Bewaakte stallingen in
Den Haag, Kijkduin,
Scheveningen,
Leidschendam, Rijswijk,
Zoetermeer, Delft, Pijnacker
en diverse evenementen
Nu ook bij scholen!

Heeswijkplein 86-87, telefoon-
nummer 070-394.22.11

Jaarabonnement fiets: fl. 75,-
met ooievaarspas: fl. 37,50

NIEUWS UIT DE ONDERAFDELINGEN

FIETSBELEID LEIDSCHENDAM MOET BETER

Op 2 juli heeft de onderafdeling Leidschendam-Voorburg van de Fietzersbond het eindrapport van de Fietsbalans Leidschendam aangeboden aan de leden van de raadscommissie Openbaar gebied.

Het rapport maakt duidelijk wat de sterke en zwakke punten zijn van het fietsklimaat in Leidschendam. De sterkste kant van het fietsklimaat in Leidschendam - in vergelijking met andere kleine steden - is de hoge stedelijke dichtheid: gemiddeld bijna 2000 omgevingsadressen per km². Dit houdt in dat veel bestemmingen binnen fietsafstand liggen. Voorburg, waar op 11 juni 2002 een Fietsbalans-onderzoek is gehouden, heeft een nog hogere dichtheid van bijna 3000 adressen per km². Andere positieve punten in Leidschendam zijn het relatief lage verkeersongevallenrisico en de geringe hinder die fietsers ondervinden van verkeerslawaai.

Maar er zijn ook zwakke punten, die duidelijk verbetering behoeven. Het gaat hierbij om het lage fietsgebruik, minder directe fietsroutes (omrijden), oponthoud bij verkeerslichten, hinder van autoverkeer, te smalle fietspaden en -stroken, discomfort door ongelijke verharding en het fietsbeleid.

STRUCTURELE AANPAK

Volgens de onderafdeling Leidschendam-Voorburg is het nu tijd voor een structurelere aanpak om het fietsgebruik te bevorderen. Dat is nu laag door de mindere kwaliteit van de fietsvoorzieningen in combinatie met de sterke positie van de auto. De gemeente wordt gevraagd om een integraal fietsbeleidsplan op te stellen met daarbij de nodige programma's voor de aanleg, de verbetering en het onderhoud van fietsvoorzieningen. Ook moeten hiervoor voldoende financiën worden gereserveerd.

Knelpunten die op korte termijn om een oplossing vragen zijn de verkeersafwikkeling in het centrum van Leidschendam, de barrièrewerking van de Vliet en de A4, de lange wachttijd bij verkeerslichten, discomfort door ongelijke verharding en diefstal.

Om het fietsgebruik verder te stimuleren pleit de Fietzersbond onder meer voor infrastructurele maatregelen als herinrichting van de Damlaan met bredere fietsstroken, aanleg van fietsbruggen over de Vliet ten noorden en ten zuiden van de sluis en over de A4, het vervangen van verkeerslichten door rotondes met fietsers in de voorrang (o.a. bij de Noordsingel), asfaltering van fietspaden en het weren van doorgaand autoverkeer in het Damcentrum en op de Delftse kade. Andere fietsbevorderende maatregelen kunnen zijn het strekken van de indirecte fietsroute in Prinsenhof, een fietsvriendelijker programmering en afstelling van verkeerslichten (met name bij de Heuvelweg/Burg. Banninglaan), regelmatig onderhoud van klinker- en tegelverharding, en het invoeren van gratis bewaakt en overdekt parkeren voor fietsers in het winkelcentrum Leidsenhage. Voor auto's stellen we hier betaald parkeren voor.

DICK BREEDEVELD

DE WESTLANDSE ZOOM: WAT, WAAROM EN HOE?

Onlangs zijn de plannen voor de Westlandse Zoom de inspraak ingegaan. Verschillende organisaties, waaronder de Fietzersbond, hebben van die gelegenheid gebruikgemaakt om hun opmerkingen in te sturen. Ook de gemeenteraden van de betrokken gemeenten Den Haag, Monster en Wateringen hebben dat gedaan. Ikzelf zit in de raad van Monster en hieronder staan de opmerkingen die ik naar voren heb gebracht. Ik heb daarvoor onder andere gebruikgemaakt van punten van de Werkgroep gemeentepolitiek van de Fietzersbond.

Maar eerst wat over de ontstaansgeschiedenis van De Westlandse Zoom. Het initiatief voor dit plan om in de strook ten zuiden van Den Haag een tweede Wassenaar te bouwen, komt van Den Haag. De twee Westlandse gemeenten Monster en Wateringen voelden er niet veel voor, omdat op

die manier de groen/agrarische buffer tussen de stad en het platteland zou verdwijnen. Maar Den Haag had een sterke troef in handen om haar plan door te zetten: Den Haag en de omliggende gemeenten werken op veel terreinen samen in het Stadsgewest Haaglanden. Onder meer op het gebied van de ruimtelijke ordening hebben al die gemeenten hun bevoegdheid tot het ontwikkelen van toekomstige plannen (zgn. structuurvisies) aan Haaglanden gedelegeerd. En aangezien Den Haag de meeste stemmen in het dagelijks bestuur van Haaglanden heeft, kan er geen plan doorgaan als Den Haag niet wil. Welnu: Den Haag heeft gezegd tegen het Integraal Ontwikkelings Plan Westland) te zullen stemmen, als de twee Westlandse gemeenten niet zouden instemmen met De Westlandse Zoom. Om die reden hebben Wateringen en Monster besloten mee te gaan doen en nu maken ze zich sterk om voor de twee betrokken dorpen Wateringen en Poeldijk zoveel mogelijk positieve zaken binnen te halen.

Voor de inspraakreactie van de Monsterse gemeenteraad heb ik op fietsgebied de volgende punten aangedragen:

- De geplande fietsverbindingen zijn slechts op enkele plaatsen breed genoeg om hierop ook skaters, ruiters of wandelaars te kunnen toelaten. Daarom moet dit medegebruik tot die plaatsen beperkt blijven;
- Over medegebruik van fietspaden door bromfietzers wordt in de visie met geen woord gerept, maar in verband met het profiel van de verbinding is het nodig hierover van tevoren een standpunt in te nemen;
- De aanleg van ongelijkvloerse oversteken voor fietsers is positief; maar de snelheidswinst die fietsers kunnen boeken wordt tenietgedaan door de voor fietsers zeer ongunstige provinciale voorrangregeling op rotondes.

JEANNET HUBBELING

NB: reacties/aanvullingen/suggesties worden zeer op prijs gesteld: over De Westlandse Zoom is het laatste woord nog niet gezegd.

DE FIETS, VOGELVRIJ IN MADRID



Hagenaar Tjade Witmaar verruilde twaalf jaar geleden Nederland voor Madrid, waar hij werkt als grafisch ontwerper. Voor de Fietsbel zette hij zijn herinnering aan die migratie op papier.

Toen ik in 1990 definitief naar Spanje emigreerde, nam ik per trein in een enorme doos een bescheiden selectie van bezittingen mee. Daarnaast had ik geen afscheid kunnen nemen van de fiets waarop ik enkele zomers eerder met drie Nederlandse vrienden de Pyreneeën troseerde en *en passant* op een camping mijn huidige echtgenote leerde kennen. Deze, bij mijn aankomst echter nog altijd *novia* (verloofde, red.), kwam mij op Chamarín ophalen met haar vader's auto. Maar omdat naast de enorme doos de fiets er niet meer bijpaste, besloot ik erop naar ons huis te fietsen.

ONBETWISTE HEERSER

Dat ging dus over de Castellana, en ik moet zeggen: het was een zwaardere rit dan de beklimming van de Somport of de rit naar Cerler. Hier werd ik er definitief van doordrongen dat de onbetwiste heerser van de Spaanse wegen de auto is. Later zouden grote wielertalenten in Spanje, als Anton Martín, Mariano Rojas en een halve tweeling Ochoa, in het zadel hun laatste adem uitblazen dankzij een roekeloze automobilist.

Ook zou ik later de wat macabere bewering horen dat het wielerspad langs de M-607, de weg van Madrid naar Colmenar Viejo, rood is om zo al het gespilde bloed te camoufleren. Maar op dat moment laveerde ik nog tussen claxonnerende auto's door, zo lang mogelijk de adem inhoudend, bij gebrek aan een gasmasker. Zelfs op de busrijstrook was mijn vege lijf niet veilig met al die invaderende taxi's.

BARCELONA

De vorige minister van Milieu, Isabel Tocino, schijnt gezegd te hebben dat de kou in sommige delen van het land geen excuus mag zijn om de fiets als vervoermiddel tegen te houden. Desondanks zijn er nog maar bar weinig Spaanse steden die denken aan enige infrastructuur hiervoor. Barcelona is een van die zeldzaamheden, waar ongeveer 50.000 fietsers per dag gebruik maken van een ongeveer 100 km lang wielerspad. In de komende jaren zal dit pad met ongeveer 94 km uitgebreid worden. De metro staat bovendien het vervoer van een fiets buiten de spitsuren toe.

Ook Victoria, San Sebastián, Valencia en Córdoba geven een voorbeeld van hoe het ook kan, maar een zo moderne stad als Madrid blijft zich ertegen verzetten. In de hoofdstad is er op dit moment sprake van zo'n 20 km waarover een fietser met enige garantie kan rijden. Het project *anillo verde*, ongeveer 60 km lang, zal ook van enkele wielerspaden worden voorzien. Maar vooralsnog bestaat er vanuit het centrum geen verbinding mee, noch via fietspaden noch met de metro, die vervoer van een fiets slechts in het weekend toestaat.

**TEKST EN ILLUSTRATIE:
TJADE WITMAAR**

OVERSTEELBAARHEID

(vervolg van pag. 9)

Maar het gevaar dreigt dat die gebieden een soort enclaves worden, ingesloten tussen brede wegen waarop auto's vrij spel hebben.

GEDOOGD SPOOKFIETSEN

Dit probleem wordt nog vergroot door het typisch Haagse verschijnsel van de tram. Weliswaar heeft dit vervoermiddel een veel beter imago dan de bus, een groot nadeel is dat het op rails rijdt. Geen nadeel voor de inzittenden, want qua comfort gaat er weinig boven, wel een nadeel voor het kruisende verkeer. Lange, vrijliggende tracé's zijn vaak slecht over te steken - op de Meppelweg, tussen de Dedemsvaartweg en het volkstuintcomplex, heeft de wegbeheerder het spookfietsen zelfs geïnstitutionaliseerd! - en daarvan dreigen er door invoering van Randstadrail alleen nog maar méér te komen. Het is dringend gewenst dat bij de planontwikkeling wordt voorzien in voldoende mogelijkheden om het tracé te kruisen.

ONDERZOEK

Uit het Verkeersplan tot 2010 blijkt dat het streven naar rustige verblijfsgebieden met daaromheen ontsluitings- en hoofdwegen versterkt zal worden voortgezet. Wel geeft de gemeente in dit plan tegelijk aan, dat veel aandacht moet worden gegeven aan het probleem van de oversteekbaarheid. Er komt daarom een onderzoek naar de vraag hoe die het beste gegarandeerd kan worden. En dat is niks te vroeg.

Overigens zijn deze kanttekeningen niet bedoeld om het spookfietsen te rechtvaardigen. Integendeel zelfs: ter bestrijding van dit verschijnsel past mijns inziens *zero tolerance*!

BOB MOLENAAR

VINEX-VERKEERSCHAOS

De nieuwbouwlocatie Ypenburg wordt omsloten door twee snelwegen (A4 en A12) en een vaarweg (de Vliet) en wordt door maar weinig wegen ontsloten. Voor de vorige bestemmingen van dit gebied, als vliegveld en geheimzinnig TNO-onderzoeksterrein, was de afgelegen ligging geen enkel bezwaar. Maar voor de projectontwikkelaars van het gebied, met het Monopoly-doel zoveel mogelijk bouwgrond te kopen om er zoveel mogelijk huizen op te zetten, heeft de ontsluiting van het gebied nooit een hoge prioriteit gekregen.

Zelfs de overheid werkt niet echt mee aan het verbeteren van de ontsluiting: de subsidies voor de aanleg van openbaar-vervoervoorzieningen worden pas verstrekt nadat bijna alle woningen zijn afgebouwd! In een verkeersmodel van Ypenburg loopt het autoverkeer dan ook iedere ochtend muurvast. Dat dit in werkelijkheid nog maar 'in beperkte mate' gebeurt, komt doordat de inwoners van Ypenburg tot voor kort nog beperkt waren in de keuze van hun vervoermiddel. Immers, oorspronkelijk was er in Ypenburg per woning voor 'slechts' 1 1/3 auto een parkeerplaats beschikbaar. Maar door de slechte ontsluiting van Ypenburg per openbaar vervoer en fiets is het aantal tweede auto's in de wijk ondertussen enorm toegenomen, evenals het gebrek aan parkeerplaatsen.

PARKEERNORM

Deze parkeerproblematiek heeft de voor dit gebied verantwoordelijke Haagse wethouder Smits (CDA) doen besluiten om dan maar de geldende parkeernorm te verruimen tot 1,5 parkeerplaats per woning. Neemt vervolgens het autobezit in Ypenburg nog verder toe, dan wordt volgens het verkeersmodel aan alle eisen voor het volledig vastlopen van het verkeer voldaan: matige ontsluiting, beperkte alternatieven voor het autoverkeer en te veel auto's. Het Stads-gewest Haaglanden is daarom hals-over-kop een onderzoek begonnen naar 'hoe de aanschaf van nog meer tweede auto's nog is af te remmen'. Ook de Fietzersbond Afdeling Den

Haag wordt actief betrokken bij het denken over een betere invulling van het 'mobiliteitsmanagement' in en om Ypenburg.

VOORZIENINGEN

Een probleem van dit soort nieuwe wijken is dat er maar weinig voorzieningen zijn: werken, winkelen en recreëren gebeuren nog voornamelijk elders. Als er vervolgens aan het groeiende autobezit geen beperkingen worden opgelegd, zal autorijden al snel de weg van de minste weerstand blijken te zijn. Er moeten dan ook alternatieven komen om in de bestaande vraag naar mobiliteit te voorzien: carpoolen, gezamenlijke kinderophaal- en wegbrengdiensten, een boodschappenservice, betere fietsvoorzieningen, etc.

Dat we mogen meedenken stellen we zeer op prijs, maar liever hadden we gezien dat de huidige situatie was voorkomen. Bijvoorbeeld door, desnoods vooruitlopend op rijkssubsidies, sneller voorzieningen voor het openbaar vervoer, de fiets en winkels aan te leggen.

LEIDSCHENVEEN

Ook over de ontwikkeling van Leidschenveen praat de Fietzersbond mee. Onze vroegtijdige betrokkenheid lijkt hier vruchten te gaan afwerpen: zo komt er een fietsbrug over de A4, die het Forepark met Voorburg verbindt. En krijgt Leidschenveen aan de Randstad-rail een NS-station met veel voorzieningen voor de gestalde fiets. Onder de A12 wordt een fiets- en voetgangerstunnel gerealiseerd. Dit laatste is een waar kantelpunt in het denken over fietsverkeer in Haaglanden. Eindelijk constateerden de verkeersdeskundige planologen gezamenlijk dat het goedkoper is om gelijktijdig voorzieningen voor openbaar vervoer (tunnel voor tramlijn 19) en langzaam verkeer aan te leggen dan later alsnog voorzieningen voor fietsers te moeten aanbrengen! Nu is het wachten alleen nog op de daadwerkelijke aanleg van tramlijn 19. De oorspronkelijk geplande datum van 2006 zal wel niet gehaald worden. En, zoals bekend, heeft ver-

keerswethouder Bruno Bruins over de aanleg van Randstad Rail ook nog heel wat noten te kraken. Ronald Hendriks, woonachtig in Leidschenveen, ziet er namens de Fietzersbond op toe dat de brug en de tunnel werkelijk fietsvriendelijk worden uitgevoerd.

HET DIGITALE FIETSPAD

Duurzaam Veilig is een begrip, maar wat betekent dat nu eigenlijk? Zijn de aantallen verkeersslachtoffers onder oudere fietsers in Zuid-Holland de laatste jaren nu gedaald of gestegen? Op deze en andere vragen vindt u het antwoord op de nieuwe website www.povzuidholland.nl, die zal worden uitgebouwd tot een echt kenniscentrum voor verkeersveiligheid.

Met de scan (vragenlijst) op www.3vo.nl/terplekkeactief kunnen groepen ouders aangeven welke punten in de route naar de basisschool zij onveilig vinden. Het is handig om zoveel mogelijk ouders van kinderen van dezelfde school dit te laten doen. Na het invullen van de scan komt er automatisch een advies uitrollen waarmee de meest urgente problemen kunnen worden aangepakt. Voor meer informatie is ook www.3vo.nl/ verkeersouder interessant.

LUCHTVERONTREINIGING

Een informatieve site met heel veel informatie over de milieueffecten van verkeer is www.rivm.nl. Dagelijkse updates van de luchtverontreiniging in en om Amsterdam, Utrecht, Rotterdam en Den Haag zijn te vinden op www.lml.rivm.nl. In de herfst bereiken de ozonwaarden niet dezelfde hoogten als 's zomers, maar nu de kachels weer branden zullen de koolmonoxidewaarden weer gaan stijgen....

FIETSBALANS

En vergeet u ook niet te kijken op www.fietsbalans.nl. Op deze website van de landelijke Fietzersbond zijn sinds kort de resultaten van de Fietsbalans tot in detail te vinden. U kunt hier precies zien op welke punten uw gemeente trots mag zijn en waar ze de kantjes ervan af loopt.

KORT NIEUWS

JONG VERKEERSSLACHTOFFER

Een dertienjarige scholier van het Aloysius College is op 23 september verongelukt. Hij kwam met de fiets op de uitrit van zijn woonhuis aan de Nieuwe Parklaan onder de tram. Het is extra pijnlijk dat juist een scholier van het Aloysius College, waar het fietsen en de veiligheid van de schoolroutes erg hoog op de agenda staan, dit moest overkomen. De middelbare school had overigens de jaarlijkse actie 'Fiets je Fit', bedoeld om scholieren vaker met de fiets naar school te laten komen, al om organisatorische redenen afgeblazen.

WATERTORENROUTES

Recreatieve fietsers kennen ongetwijfeld de duinroutes door Solleveld, de Westduinen, de Oostduinen, Meijendel en de Ganzehoek. Maar voor wie wat minder bekend is in dit waterwin gebied en voor wie vrienden eens aangenaam wil verrassen, heeft de afdeling Communicatie van het Duinwaterbedrijf Zuid-Holland (070-357 76 37) een leuk boekje uitgebracht. Het beschrijft twee fietstochten van elk iets meer dan dertig kilometer. De twee routes komen bij de watertoren van Scheveningen samen, zodat er ook een fietstocht van meer dan zestig kilometer is te rijden. Ze worden duidelijk met kaartjes en een routebeschrijving (linksaf, rechtdoor of rechtsaf) aangegeven.

Wist u overigens dat de Scheveningse watertoren uit 1874 stamt en nog steeds in gebruik is om drukverschillen in het drinkwaternet te kunnen opvangen? Het reservoir van de toren bevat 600.000 liter drinkwater, net genoeg om bij stroomuitval de druk zes minuten lang op peil te kunnen houden voordat de aggregaten zijn opgestart.

GROENE FIETSRoutes

Bomen bepalen het karakter van een straat. Wijk- en buurtparken bieden ruimte om te recreëren en de grotere groengebieden bieden rust en ruimte. Om hiermee zorgvuldig om te gaan maakt de gemeente een beleidsplan

voor het Haagse groen, waarin ze voor de periode 2003-2010 haar visie op het gebruik, de inrichting en het beheer van de groene ruimte formuleert. De belangen van het groen en van de gebruikers ervan kunnen door deze opzet beter afgewogen worden tegen de belangen van andere plannen, bijvoorbeeld op stedenbouwkundig en verkeersgebied.

De Fietzersbond doet mee aan twee discussiebijeenkomsten, waarbij we ons uiteraard gaan inzetten voor het stimuleren van het fietsgebruik: fietsers vragen minder ruimte voor verkeer en parkeren dan automobilisten en openbaar vervoer en laten daarvoor openbare ruimte vrij voor de aanleg van meer groen. Meer fietsers betekent meer ruimte voor groenstroken en straatbomen en een fietsroute door het groen is voor fietsers weer aantrekkelijk. Maar alleen wanneer je hiervoor niet al te veel hoeft om te rijden en er ook een alternatieve fietsroute langs een drukke weg beschikbaar is, want in het donker door teveel afgelegen groen moeten fietsen vindt niet iedereen even plezierig.

TIENDE FIETSDRIEDAAGSE

In augustus vond voor de tiende keer de Haagse Fietsdriedaagse plaats. Er is veel animo voor deze fietstochten: de organisatie mag jaarlijks rekenen op 300 deelnemers, vooral van boven de 55 jaar. De Haagse Fietsdriedaagse wordt financieel mogelijk gemaakt door de gemeentelijke afdeling Verkeer en georganiseerd door de gemeentelijke dienst Sportsupport en de stichting Welzijn Ouderen Rijswijk. Naast het laten bewegen van de senioren en een kennismaking met de natuur in de regio is het ook de bedoeling om de verkeersveiligheid hoger op de agenda van de senioren te zetten. Want de kans op ernstige verkeersongelukken onder fietsers neemt boven de 55 met het klimmen der jaren flink toe. Senioren zijn daarom gebaat bij meer vrijliggende fietspaden, oppassende mede-weggebruikers en verstandig verkeersgedrag.

Behalve bekendheid met de verkeersregels en acceptatie van de eigen fysieke beperkingen is een zelfbewust weggedrag van de senioren fietser gewenst. De Fietzersbond heeft over dit laatste een brochure geschreven getiteld *Het Recht van de Sterkste*, te bestellen bij het secretariaat van de afdeling Den Haag.

OV-FIETS IN TWAALF STEDEN

Onlangs is Den Haag (toegetreden tot de lijst van gemeenten waar op NS-stations een OV-fiets gehuurd kan worden. Het totaal komt hiermee op twaalf. In de omgeving van Den Haag behoren ook Delft, Leiden en Alphen aan de Rijn tot de deelnemende gemeenten. Het is maar dat u het weet als u daar regelmatig moet zijn en het bezwaarlijk vindt om erheen te moeten fietsen of uw fiets in de trein mee te nemen.

Zoals de naam al aangeeft, is een OV-fiets een huurfiets voor het openbaar vervoer. Op vertoon van een OV-fietspas krijgt u bij iedere OV-fietsenstalling in Nederland (in Den Haag gaat het om het Centraal Station) een OV-fiets mee. Zonder wachttijd en zonder rompslomp als legitimatie tonen en borg betalen. Tijdrovende handelingen zijn geautomatiseerd. De huurprijs bedraagt slechts 2,50 euro voor een periode van 20 uur met een maximum van 22,50 euro per maand. Voor dat maandbedrag kunt u dus onbeperkt fietsen. Betaling vindt achteraf plaats via automatische incasso.

Voor meer informatie en aanmelding voor een OV-fietspas kunt u terecht op de website www.ov-fiets.nl

COLOFON

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

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

Redactie:
Bob Molenaar

Aan dit nummer werkten mee:
Marc Beek, Dick Bredeveld, Daan Goedhart, Jeannet Hubbeling, Ben de Nijs, Hans Ruitenbergh.

Foto's:
Heimerik Lukkien, Bob Molenaar

Opmaak:
Bob Molenaar,

Technische assistentie:
Peter Blair (Haags Milieucentrum DTP Service)

Opplage van deze editie:
2100 exemplaren

ISSN 0920-0363

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

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

LEDENVERGADERING

Hierbij nodigt het bestuur u uit voor een ledenvergadering op woensdag 27 november in het HOF, Riviervismarkt 2 te Den Haag. Aanvang 20:00 uur.

Agenda:

1. Opening

2. Mededelingen:

Den Haag; Werkgroepen; Onderafdelingen

3. Bespreking werkplan 2003:

- 3VO verkeersouders: samenwerken aan veilige schoolroutes naar basisscholen;

- Mobiliteitsdag: in het jaar van de gehandicapte medemens aandacht geven aan aangepaste fietsen tijdens een proefrittendag (draaiboek, subsidie en medewerking zijn al geregeld);

- Onderafdelingen: Westland en Wassenaar oprichten, Leidschendam-Voorburg en Rijswijk zelfstandiger verder (eigen vertegenwoordigers in website en Fietsbel-redactie, Ledenraad, Zuid-Hollandse Raad en op te richten Haaglanden Overleg);

Stadsdelen van Den Haag: overleg met stadsdeelbeheerders, bespreken van stadsdeelplan met stadsdeelwethouders;

- Aankondiging aftreden en onherkiesbaar stellen van voorzitter, penningmeester/ secretaris eind 2003.

4. Rondvraag en sluiting (om 22.00 uur)

Het is jammer genoeg niet mogelijk om uw fiets bij Biesieklette te stallen, dus vergeet niet uw slot mee te nemen of kom met tramlijn 3.

O Ik word lid van de Fietsersbond en ontvang iedere twee maanden het tijdschrift 'Vogelvrije Fietser' voor minimaal EUR 22.

O Ik word steunlid (zonder tijdschrift) voor minimaal EUR 12.

O Ik ben jonger dan 18 jaar en word jeugdlid (met tijdschrift) voor minimaal EUR 9.

O Ik geef een jaarabonnement op het tijdschrift 'Vogelvrije Fietser' cadeau voor minimaal EUR 12 aan:

Naam nieuw lid:

O Dhr. O Mw.

Straat:

Postcode:Geboortedatum:

Plaats:

Bij cadeau-abonnement:

Naam geefster/gever:

O Dhr. O Mw.

Straat:

Postcode:

Plaats:

Ik ontvang een lidmaatschapskaart en/of een acceptgiro.

Als gratis cadeau kies ik (één cadeau aankruisen s.v.p.)

O de cd 'King of the Road' O de 'Fiets-Ideeën-Kaart'

KLACHTEN

Heeft u klachten over slecht wegdek, overhangend groen, glas op de weg, etc. etc., meld dat dan bij de Dienst Stadsbeheer. Het algemene telefoonnummer, van toepassing op alle stadsdelen, is 070 353 3000. Of mail naar contactcentrum@dsb.denhaag.nl.

Is het probleem na enige tijd nog niet verholpen, meld dit dan ook aan het secretariaat van de Fietzersbond Den Haag e.o. of bel voorzitter Marc Beek, tel. 070 345 4395.

Als uw klacht wél effect gesorteerd heeft willen we dat natuurlijk ook graag horen!

DE DERDE DINSDAG

In Den Haag slechts één BBB-straat waar ('de Binnenstad Buiten-straat' bereikbaar), maar een DDD-straat waar liefst elke maand. Die afkorting staat namelijk voor *De Derde Dinsdag in Dudok*, het milieucafé dat op die dagen in het gelijknamige grand café gehouden wordt. Iedere keer staan er drie natuur- en/of milieuonderwerpen op de agenda, waarover deskundigen scherpzinnig discussiëren in een Barend en Van Dorp-achtige setting. Ja, muziek is er ook, en elk café wordt geopend met een column door iemand die daarvoor doorgeleerd heeft.

De Derde Dinsdag in Dudok: elke derde dinsdag van de maand om 21.00 uur, Grand Café Dudok, Hofweg 18 in Den Haag, toegang gratis.

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
Paviljoensgracht 1
2512 BL 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
Duinstraat 10
2584 AZ Den Haag

Segbroek
Sportlaan 40
2566 LB Den Haag

advertentie

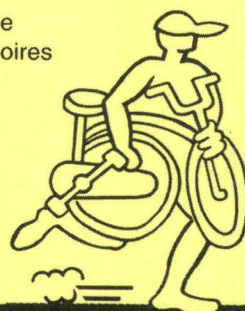
Kemper

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