

De Fietsbel

juli 2001

Kwartaalblad van de Fietsersbond Afdeling Den Haag e.o.



Gedeputeerde gedupeerd: fiets gesnaaid

De Fietsbalans: de Haagse cijfers

Fietsveiligheidsoffensief

PTT Post
Port betaald



Inhoud

- Pag. 2. Van de voorzitter
- Pag. 3. Kan het nu ook voor de fietser wat veiliger?
- Pag. 4. Vacature POV
- Pag. 5. Driehoeken
Meer rood op straat
- Pag. 6. Rijswijk boekt resultaten
- Pag. 7. Jaarverslag 1999-2000
- Pag. 8. Tram of trolley?
- Pag. 9. Wie weinig ruimte heeft moet slim zijn.
Haags snelverkeersplan
- Pag. 10. Het verwijderen van wrakken
- Pag. 11. Fietzers pas op voor voorrang
- Pag. 12. Fiets verdwijnt met noorderzon De Fietsbalans in Zuid-Holland
- Pag. 13. Financieel overzicht
- Pag. 14. Beter op de fiets in Den Haag
- Pag. 15. Uitnodiging voor ledenvergadering
- Pag. 16. Adressen en De Verhuizing

Voorpagina:

Op de hoek van de Voltaweg en de Schieweg in Delft werd onlangs een overlaadstation geopend, dat het afval van tien gemeenten op schepen takelt. Tijdens het werk moet de gebruiker van de Midden-Delflandroute maar even om dit terrein van 120 x 100 meter heen fietsen.

Foto:
Bob Molenaar

Fiets van de zaak

Het bedrijfsleven heeft de fiets herontdekt! Dankzij de goedlopende verkoop van de bedrijfsfiets kon de totale verkoop van fietsen vorig jaar met vijf procent stijgen, tot ruim anderhalf miljoen stuks. Een nieuw Nederlands record! Files en de toegenomen parkeerproblematiek (lees: de hoge kosten van grondgebruik) hebben de bedrijven ertoe gedwongen om voor een deel van de medewerkers alternatieven voor het autogebruik te zoeken. Net zoals het transport van goederen al jaren een taak voor het management is (logistiek) wordt nu ook het personenvervoer bedrijfsmatig aangepakt: vervoersmanagement. Want voor pakweg vijfendertig procent van de automobilisten kan wel degelijk een geschikt alternatief gevonden worden: openbaar vervoer, carpoolen, pendelbus en de fiets. Om de mogelijkheden van de fiets opnieuw onder de aandacht te krijgen was wel een *beetje* hulp van de Rijksoverheid nodig: aanschafprijs, verzekering en onderhoud van de bedrijfsfiets zijn voor een fors deel aftrekbaar van de belasting. Bovendien kan het bedrijf door grootschalig in te kopen vaak een flinke korting bedingen. Desnoods kan zelfs het opzetten en uitvoeren van een bedrijfsfietsenplan geheel verzorgd worden door een bedrijf, zoals Nationale Fiets Projecten (NFP) uit Heerenveen (0513-653 444). Doen!

Maar ook de plaatselijke overheid zet zich actief in voor het verbeteren van de bereikbaarheid van de bedrijven in de regio door het gebruik van de fiets te promoten. Zo heeft de gemeente Rijswijk samen met het stadsgewest Haaglanden in een convenant met het bedrijfsleven vastgelegd op welke wijze de kantorenlocatie Hoornwijck moet worden ontwikkeld. In dit convenant is een strenge parkeernorm (één parkeerplaats per vijf werknemers) opgenomen en de belofte om, indien het bedrijf een fietsenstalling plaatst, goede fietsvoorzieningen naar het bedrijf aan te leggen. Aanvullend heeft de gemeente Den Haag het plan ontwikkeld om een openbaar netwerk voor fietsenverhuur op te zetten. De komende maanden start een proef om forenzen in staat te stellen gemakkelijk

een fiets te huren voor het afleggen van korte afstanden. Bedrijven kunnen in de toekomst voor personeel en bezoekers abonnementen nemen. Voor meer informatie kunnen bedrijven contact opnemen met Nico de Koning, fietscoördinator van Den Haag (070-353 4878). Laten doen!

Naar verwachting zal het fietsen in en om Den Haag een stuk fraaier worden. Niet zo zeer voor de fietser die op bezoek gaat, boodschappen doet, naar school gaat of gewoon een leuk tochtje maakt. Er worden immers alleen voor bedrijven met een fietsenstalling en forenzen goede fietsvoorzieningen aangelegd! Maar toch zal iedere fietser profijt hebben van deze eenzijdige overheidsacties. Zo zal het bedrijfsleven al snel gaan aandringen op een verbetering van de huidige kwaliteit van de fietsvoorzieningen en zich gaan verbazen over de geringe uitgaven die hiermee gemoeid zijn. Zo kost alleen al het oplossen van de piepende wielen van de trams van de HTM de gemeenschap evenveel als wat jaarlijks als budget beschikbaar is voor de fietsvoorzieningen in Den Haag: zes miljoen. Te verwachten is dat, gesteund door het economische belang van het bedrijfsleven, de Fietserbond de belangen van *alle* fietsers alleen maar krachtiger kan gaan behartigen: op de fiets werkt nu eenmaal stukke beter!

Marc Beek
Voorzitter

Roskott exit

Mark Roskott, jarenlang steunpilaar van de Fietzersbond als bestuurslid van de enfb Den Haag e.o. en Fietsbelredacteur, heeft de afdeling vaarwel gezegd. Reden is zijn verhuizing van Voorburg naar Voorschoten, dat nu eenmaal buiten ons werkterrein ligt. Snel annexeren dan maar?

Mark: hartstikke bedankt voor alles wat je voor ons betekend hebt en veel succes in je nieuwe woonplaats!

Kan het nu ook voor de fietser wat veiliger?

Ik heb het gevoel dat het fietsen in Den Haag steeds onveiliger wordt. Een blik op de cijfers van een aantal recente jaren leert dat dit gevoel voor een groot deel door de beschikbare gegevens wordt gerechtvaardigd. Want voor automobilisten, voetgangers en bromfietsberijders blijkt het aantal aanrijdingen te zijn afgenomen; maar voor fietsers is dat niet zo. Er worden vermoedelijk nog steeds evenveel fietsers aangereden als tien jaar geleden. De Gemeente heeft voor de fietsers te weinig gedaan. We willen veiliger fietsen, maar we hebben machtige tegenstanders, vaak uit ongedachte hoek. Wat doen we eraan? Wie helpt mee?

Voelt ú zich veilig op de fiets?

Ik in ieder geval steeds minder. Er komen steeds meer auto's, en ze rijden ook steeds agressiever, als u het mij vraagt. Sommige personenauto's, de jeeps en de space-modellen worden steeds breder, en ook de bedrijfsbusjes van bouw- en installatiebedrijfjes. Ze krijgen ook steeds grotere zijspiegels en steeds vaker passen ze je rakelings, zonder snelheid te minderen. Bijvoorbeeld op een van die Haagse rotstraten waar nog steeds geen enkele fietsvoorziening is aangelegd.

Er is een aantal straten waar inmiddels fietsstroken zijn. Maar het lijkt wel alsof fietsstroken steeds vaker worden gebruikt voor kort parkeren. Er is een cultuur ontstaan van: de knipperlichten aan, en dan mag er op de fietsstrook geparkeerd worden. De politie doet niks, alhoewel het op een fietsstrook staan voor auto's verboden is, en er een bon van 160 gulden gegeven kan worden. Het lijkt wel alsof een gevoel van onveiligheid op de fiets typisch is voor Den Haag. Tenminste, ik voel me in steden als Leiden of Delft veel veiliger dan in Den Haag, je fietst daar rustiger, en wordt minder bedreigd.

Wat zeggen de cijfers?

De enige gegevens die wij kennen

over verkeersslachtoffers zijn gemaakt op basis van de verslagen die de politie maakt bij aanrijdingen. Aanrijdingen waar geen politie bij komt komen niet in de statistieken terecht. De politie maakt ook geen verslag bij licht letsel. Ook dat komt niet in de statistieken. Er is dus een onderregistratie van aanrijdingen. Niemand weet precies hoe groot die is. De verslagen die de politie wel maakt worden door een rijksdienst verzameld en worden met een model geanalyseerd. De Gemeente Den Haag gebruikt het VERAS-model hiervoor. De Dienst Stedelijke Ontwikkeling vermeldt de gegevens voor Den Haag in het Verkeersveiligheidsplan 1999-2002. Daarin staat ook een onderverdeling van het totale aantal ongevallen naar voetgangers, fietsers, bromfietsers en overig (auto's dus vooral), het meest recent voor 1997. Het blijkt dat het aantal ongevallen voor voetgangers in de tien jaren van 1988 tot en met 1997 met een derde is afgenomen (van 316 naar 212), dat is mooi. Van de overigen, automobilisten vooral, is het aantal aanrijdingen ook met een derde afgenomen (van 671 naar 455), ook mooi. Maar er zijn 10 procent meer aanrijdingen gekomen met bromfietsen (van 404 naar 440) en voor de fietsers is het aantal aanrijdingen gelijk gebleven (van 458 naar 460).

Het verkeersveiligheidsbeleid van 1988 tot 1997 is in Den Haag gunstig geweest voor voetgangers en automobilisten, maar niet voor fietsers, terwijl het voor bromfietsers in die periode zelfs slechter is geworden. Maar het afgelopen jaar is de veiligheid voor bromfietsers gelukkig sterk verbeterd: ze mochten gaan rijden op het voor de auto's bestemde gedeelte van de weg en worden daardoor minder aangereden door auto's die rechts- of linksaf slaan. Hun verkeersveiligheid is daarmee in één klap sterk verbeterd. De beschikbare gegevens tonen daarom aan dat alleen voor de fietsers geen verbetering is opgetreden in de verkeersveiligheid; voor alle andere

weggebruikers wel. Hoe heeft dat kunnen gebeuren, en hoe ziet de toekomst er voor de fietser uit? Wat doen we eraan?

Wat is het beleid?

In 1986 is het Rijk gestart met de actie: 'min 25%', waarvan de bedoeling was om in 2000 25% minder verkeersslachtoffers te hebben. In Den Haag is hieraan uitvoering gegeven met de zogenaamde 'black spot' benadering. Black spots zijn plaatsen (bijvoorbeeld kruispunten) waar relatief veel ongevallen plaatsvonden. Die konden met het VERAS-model worden opgespoord. Hierop is beleid gezet, bijvoorbeeld de aanleg van rotondes is tamelijk effectief, en daarmee lijkt de 'min 25%' doelstelling gehaald te worden. Dat is mooi, maar het blijkt dat de fietser daar niets aan heeft gehad. De reden voor de ineffectiviteit van het beleid voor fietsers lijkt te zijn dat fietsers nauwelijks op 'black spots' worden aangereden: de ongevallen met fietsers en bromfietsers gebeuren heel verspreid, constateert het Verkeersveiligheidsplan; maar juist voor auto's en voetgangers was het op de black spots vaak raak. De gekozen methode was daarom ook (alleen) in hun voordeel.

Naast het 'black spot' beleid is nu het beleid volgens 'duurzaam veilig' in gang gezet. Dat is een convenant tussen onder meer de Rijksoverheid en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten, om de wegen en straten van een gemeente in te delen in belangrijke doorstroomwegen en woonstraten. In die woonstraten mag maar 30 km/u worden gereden en hoeven dus geen fietsvoorzieningen te zijn. Op de doorstroomwegen moeten die er wel zijn. We vinden dat dit in Den Haag traag op gang komt. In belangrijke straten als de Goudenregenstraat ligt nog niks. Waarschijnlijk heeft ook dit beleid nu nog geen grote invloed op de veiligheid voor de fietser. Inmiddels hebben fietsers van rechts voorrang gekregen. We moeten goed in

de gaten houden hoe dit uitpakt voor de veiligheid, omdat de beschikbare gegevens uitwijzen dat fietsers vaak worden aangereden doordat auto's geen voorrang geven.

Wat kunnen we doen?

We moeten verder onderzoek gaan doen. Want er is veel te weinig bekend van de omstandigheden waaronder fietsers nu precies worden aangereden. Is het hun eigen schuld misschien (omdat ze door rood rijden of geen licht op hebben), of is het de schuld van anderen (auto's die geen voorrang geven bijvoorbeeld) of ligt het aan de infrastructuur (zou de fietser niet zijn aangereden als er een fatsoenlijk fietspad had gelegen). Dit soort onderzoek is nodig om goed gemotiveerd verzoeken te kunnen richten aan bijvoorbeeld de politie (om meer handhaving) of aan de gemeente (bijvoorbeeld om meer verkeersles op school of om meer fietspaden op gevaarlijke routes). Met dit onderzoek zijn voorlopig twee leden, Hugo van der Laan en Machiel Mulder, begonnen. Maar er moet natuurlijk ook wat gaan gebeuren. We zouden bijvoorbeeld beter kunnen samenwerken met buurtorganisaties die spontaan ontstaan rond

verkeersvraagstukken. Meestal daarin gaan coördineren. Bijvoorbeeld klachten gaan inbrengen in lopende projectbesprekingen, en nagaan wat ermee gebeurt. En ten slotte is het ook nodig om met gemeenteraadsleden afzonderlijk en met de wethouder te gaan overleggen over de verkeersveiligheid voor fietsers. Overleg met de politici van Den Haag hebben we te weinig, dat moet op termijn nu vorm gaan krijgen.

Wie kan helpen?

Wij zoeken mensen die kunnen gaan meewerken aan het veiligheidsvraagstuk voor fietsers. We denken bijvoorbeeld aan mensen die onderzoekservaring hebben. We denken ook aan iemand die klachten (van bijvoorbeeld onze eigen meer dan 2000 leden) zou kunnen gaan begeleiden. We denken bijvoorbeeld ook aan mensen die lid zijn van een politieke partij en in staat zijn om op afdelingsniveau dit vraagstuk aan de orde te stellen; mensen die bereid zijn om te gaan fungeren als waakhond van een gemeenteraadslid, om met hem zijn standpunten terzake van de veiligheid van het fietsverkeer te bespreken. Er is genoeg te doen voor mensen met belangstelling en talent voor bestuur-

lijke zaken. Als u een idee heeft kunt u bellen met Drs Hugo van der Laan, 070 3509931, of mailen naar hugovdla@wxs.nl

Hugo van der Laan

INBURGERINGSCURSUS

Voor niet-westerse allochtonen is niet alleen de Nederlandse taal een vreemd vehikel, ook de fiets is dat voor velen van hen. In het kader van de verplichte inburgeringscursus schiet de Fietsersbond te hulp met het ABC van het Haagse fietsverkeer.

Fietspad: trottoir waar fietsers worden gedoogd, zie ook: parkeerplaats

Fietslicht: niet te verwarren met verkeerslicht, want een fietslicht is nooit rood en een verkeerslicht altijd.

Fietsuggestiestrook: strook waarvan gesuggereerd wordt dat je erop kunt fietsen.

Parkeerplaats: ieder deel van de openbare weg waar auto's niet rijden (met uitzondering van files)

Trottoir (spreek uit: tgotwâhg): parkeerplaats

Vacature

De Fietsersbond zoekt voor de Commissie Provinciaal Orgaan Verkeersveiligheid Zuid Holland (POV)

Een Commisielid POV.

Dit lid zal samen met de partners binnen dit orgaan werken aan de verbetering van het draagvlak voor de verkeersveiligheid in Zuid Holland. De commissie vergadert ongeveer 4 keer per jaar (overdag). Daarnaast zijn er een aantal subcommissies en werkgroepen die specifieke taken hebben. Deelname aan een van die groepen is mogelijk. Namens de Fietsersbond is er momenteel een lid en een plaatsvervangend lid.

Doel van de commissie is voornamelijk via gedragsbeïnvloedende maatregelen de verkeersveiligheid te bevorderen. Hiertoe werken in de commissie verschillende organisa-

ties samen. Dit zijn o.a. de kaderwetgebieden, de verschillende gemeentelijke regio's, de waterschappen, de provincie, het openbaar ministerie, 3vo, de politie en de Fietsersbond.

De commissie beschikt zelf over een budget waaruit de verschillende partners t.b.v. projecten kunnen putten. Veel van de onderwerpen binnen het POV hebben betrekking op het onderwijs en fietsers. De komende jaren is het onderwerp Permanente verkeerseducatie een belangrijk speerpunt.

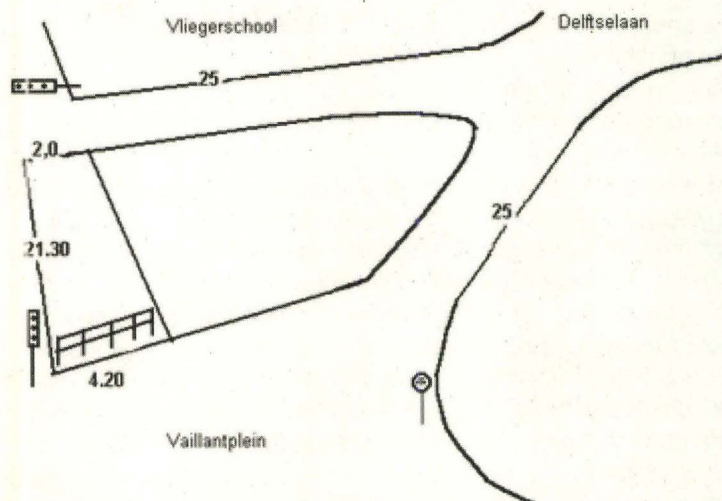
In dat kader wordt nu een nieuw lid gezocht dat affiniteit heeft met de volgende vijf aspecten: fietsers, verkeersveiligheid, draagvlak, onderwijs en bestuur. Bij de activiteiten zal het lid worden ondersteund door de provinciale raad van de Fietsersbond en de medewerker die speciaal door de Fietsersbond is aangesteld voor het

provinciale, bovenlokale fietsbeleid.

In Zuid-Holland zijn sinds kort ook 12 Regionale Projectgroepen Verkeersveiligheid actief (mini POV's). In een aantal daarvan is de Fietsersbond ook vertegenwoordigd.

Voor nadere informatie kunt u contact opnemen met William Nederpelt of met Hans Vergeer (secretaris van het POV), telefoon 070 4417536. Indien u belangstelling heeft of iemand kent die geknipt is hiervoor kunt u dat voor 1 okt. kenbaar maken bij William Nederpelt. (Fietsersbond Zuid Holland), Boris Pasternak-erf 285, 3315 BW DORDRECHT, Tel 078 6210139, Werk 010 2815526, Fax 020 8838362, mobiel 06 28746331, E: nederpelt@freeler.nl

Driehoeken



Den Haag haalde er de landelijke pers mee: het driehoeken door de trams. Weet u nog? De tramtunnel stond onder water doordat op de Kalvermarkt een groutboog het liet afweten en de trams moesten een eind omrijden. Bij de Zwarte Madonna, dat andere item waarmee Den Haag de landelijke pers steeds weer haalt, moesten de trams een stukje achteruit alvorens naar het Centraal Station te kunnen. Dit proces verwierf de naam 'driehoeken'. Hoewel de groutboog toch niet het ei van Columbus was waar de Haagse ingenieurs op hoopten, en het risico van lekken nog steeds aanwezig is, behoort het driehoeken door het openbaar vervoer echter tot het verleden. Dat is nu een bezigheid van fietsers. Kijkt u even mee?

Op de kruising Lijnbaan/Loosduinseweg/Westeinde bevindt zich een plantsoentje met daarin een kunstwerk. Deze sculptuur verhuult echter een spectaculaire biologische zuiveringsinstallatie, die de vervuiling moet wegwerken die het tankstation dat hier vroeger stond heeft achtergelaten. Door de uitgestrektheid van het plantsoen was er geen plaats meer voor een fietspad langs de rijbanen voor het autoverkeer. Dat ter plaatse de ruimte voor auto's beperkt wordt is natuurlijk ondenkbaar. En auto's omleiden is eveneens out of the question. De gemeente Den Haag kwam met een even ingenieuze als doeltreffende oplossing op de propen: we laten de fietser driehoeken! Kan het autoverkeer dus vanaf de Lijnbaan het plantsoen links passeren en

ongehinderd doorstuiven naar de Loosduinseweg, de Noordwest Buitensingel en Bij de Westermolens, een fietser die hierheen wil moet scherp afbuigen en wordt rechts om het plantsoen heen geleid. Voor zijn eigen veiligheid, dat spreekt vanzelf.

Maar het kan nog gekker: een stukje verderop, op het Vaillantplein, wordt de fietser ook tot driehoeken aangezet. Wie op de fiets vanuit het Centrum komt en de Ruijsdaelstraat in wil, wordt gedwongen rechtsaf te slaan naar de Delftselaan en dan weer scherp naar links af te buigen om vijftig meter verder voor een stoplicht uit te komen. Hier sta je dan te wachten tot de auto's gepasseerd zijn die uit dezelfde richting komen als jijzelf en eveneens dezelfde kant uitgaan. Wegens plaatsgebrek, analoog aan de bovenomschreven situatie? Nee, want er is plek zat. Door middel van stoepranden en hekken is een stuk weg onbruikbaar gemaakt dat op z'n smalste punt nog altijd breed genoeg is om als fietspad te fungeren. Ik had u graag verteld wat de dieperliggende gedachte achter deze constructie is, maar het antwoord van de stadsdeelbeheerder dat ik twee maanden na mijn brief mocht ontvangen ging hier helaas niet op in. Echter: de fietsers met een onderontwikkeld burgerlijke-ongehoorzaamheidsgen die deze gemeentelijke kronkel volgen treffen op het stoplicht nu wel een bordje aan dat ze rechtsaf door rood mogen.

Bob Molenaar

Meer rood op straat

Zo'n dertig leden van de Fietzersbond afdeling Den Haag e.o. gaven op 26 april acte de présence op de ledenvergadering, die geheel in het teken stond van de enquête "Beter op de fiets in Den Haag" (zie het artikel elders in dit nummer).

Als u iemand bij een stoplicht, verkeersdrempel of wat voor gebruiks-onvriendelijke situatie dan ook in een grote rode multimap ziet schrijven, dan heeft u waarschijnlijk een van hen voor ogen. In de bewuste map bevinden zich namelijk de inventarisatie-formulieren die socioloog Jeroen Sterling op deze avond heeft uitgedeeld aan al die mensen die zich enthousiast hebben aangemeld om knelpunten te gaan inventariseren. Het is de bedoeling dat zij in hun eigen wijk (en misschien nog wel in meer wijken, als ze de smaak te pakken hebben) zelf hun ogen goed de kost geven en in consultatie met het buurtoverleg - of 'ongekanaliseerde' initiatieven van buurtbewoners - vaststellen waar fietsers het moeilijk hebben.

Het doel hiervan is tweeledig: in de eerste plaats belooft de gemeente Den Haag in zijn Verkeersplan een betere kwaliteit van de gemeentelijke fietsvoorzieningen. En als je wilt toetsen of die belofte waargemaakt wordt, is het handig om een beeld te hebben van de huidige situatie. In de tweede plaats worden de uitslagen van de inventarisaties aan alle Haagse politieke partijen gestuurd, met het verzoek hierover een paragraaf in hun verkiezingsprogramma's op te nemen. In verband hiermee is het streven om eind van de zomer een afgerond beeld te hebben.

Iedereen die nog niet over een map beschikt maar bij lezing van dit artikel enthousiast is geworden om mee te gaan inventariseren, kan contact opnemen met Marc Beek, tel. 345 4395.

Rijswijk boekt resultaten

In het najaar van 2000 heeft de gemeenteraad van Rijswijk de Beleidsnota Fiets aangenomen, afgelopen maart gevolgd door de Uitwerkingsnota Fiets. Het bestuur van de onderafdeling Rijswijk heeft commentaar geleverd, suggesties aangedragen en samen met de gemeente en de politie op het routenetwerk de huidige stand van de fietsinfrastructuur opgenomen. Ook de knelpunten voor fietsers in Ypenburg heeft de onderafdeling verkend. Met beide nota's staat nu een stevig fietsbeleid op poten dat wacht op uitvoering. De gemeente is verantwoordelijk voor de nota's, maar de onderafdeling voelt zich peetouder.

Beleidsnota Fiets

In de Beleidsnota wordt als uitgangspunt voor het fietsbeleid neergelegd 'het nastreven van een samenhangend, direct en veilig fietsroutenetwerk in Rijswijk'. Afgeleide doelstellingen zijn: het aantal reizigerskilometers op de fiets op de lange termijn stimuleren; het aantal woon-werkverplaatsingen per fiets ten opzichte van de autoverplaatsingen doen toenemen; het verbeteren van de verkeersveiligheid voor fietsers; en het fietsverkeer zoveel mogelijk over vrijliggende fietspaden doen plaatsvinden. In het fietsroutenetwerk worden twee niveaus onderscheiden: ten eerste het grofmazig hoofdroutenet, dat overeenkomt met het regionale routenet van Haaglanden; en ten tweede het verbindend routenet, dat de wijken in Rijswijk verbindt. Voor beide netwerken zijn objectieve inrichtingskenmerken benoemd, waaraan de netwerken in principe moeten voldoen (soort en breedte van fietspad, bestrating, wachttijd, verlichting, bewegwijzering e.d.).

Uitwerkingsnota Fiets

In de uitwerkingsnota Fiets worden de routenetwerken vastgelegd. Het hoofdroutenet is door Haaglanden onderzocht en van verbeterpunten voorzien. Het verbindend netwerk is in oktober geïnventariseerd, is vergeleken met de inrichtingskenmerken en voorzien van voorstellen voor maatregelen. Voorbeelden zijn: betere oversteekbaarheid van de Geestbrugweg-Haagweg, breder fietspad langs de Lindelaan, aan-

passing kruispunt Generaal Spoorlaan-Schaapweg, tweerichtingenfietspad langs de Schaapweg aan de kant van de Strijp, fietsroute door Oud Rijswijk langs de Schoolstraat en de Laan van Hofrust, en in de Plaspoelpolder bredere fietssuggestiestroken in rood uitgevoerd. Vanuit Ypenburg zijn de volgende verbindingen voorzien: een tweerichtingenfietspad van de Landingsbaan over de A13 naar Vrijenban, een tweerichtingenfietspad langs de Zuidelijke Verbindingsweg, en een tweerichtingenfietspad langs Hoornwijk naar de Hoornbrug. Op de Hoornbrug komt aan beide kanten een tweerichtingenfietspad. Overigens zijn niet alle genoemde maatregelen nieuw: de nota vormt ook een overzicht van maatregelen die in de pijplijn zitten.

In de nota staan al wel uitgangspunten voor fietsparkeren, verkeerslichten, schoolroutes en bewegwijzering, maar van deze zaken is in de nulmeting niet de stand opgenomen. Over deze onderwerpen zullen in de loop van 2001 nota's verschijnen. Eind 2002 zal de uitvoering worden geëvalueerd. Zoals gezegd: de inbreng van de Fietzersbond is binnen het eindresultaat niet meer te onderscheiden. Eén ding hebben we door inspreken bij de Raadscommissie duidelijk voor elkaar gekregen. We betoogden, dat volgens een CROW-studie asfalteren goedkoper is dan betegelen bij een goede staat van onderhoud, en dat het tegelbeleid ten behoeve van bedrijven die kabels onder het fietspad hebben liggen, de fietser en de gemeentekas tekort doet. Hierop kwam een toezegging van wethouder Jense om een studie naar de kosten van asfaltering te verrichten.

**Erwin
Ruitenber**

Fietstocht voor provinciaal plan

Zondag 20 mei vertrokken zo'n dertig fietsers, uitgewuifd door het Rijswijkse raadslid Regouw, voor een feestelijke tocht door een mooi deel van Zuid-Holland. Feestelijk, omdat in april het Provinciale Fietsplan 2001 door de Provinciale Staten werd aanvaard. Daarin staan zo'n 200 nieuwe fietsverbindingen gepland en het vormt de basis van het onderdeel Fiets van het Strategisch Mobiliteitsplan. En in maart is de gemeentelijke uitvoeringsnota Fiets aanvaard met tal van verbeteringen. Onderweg constateerden we diverse noodzakelijke verbeteringen, zoals een rotonde in Delfgauw waar fietsers geen voorrang hebben. Dat is gevaarlijk omdat de ene gemeente (zoals Rijswijk) fietsers wel voorrang geeft en de andere niet. De lange route voerde (dikwijks met raadslid Simons aan kop) langs de Akerdijkse plassen, bij de Zweth over het Rijn-Schiekanaal langs Schiedam naar uitspanning 'De Landbouw' in Delft; de korte route stak van Delfgauw meteen daarheen door. De tocht was georganiseerd door de Rijswijkse afdeling van de Fietzersbond in samenwerking met het NIVON-Rijswijk. In het NIVON-centrum in de Emmastraat werd een fiets verloot, die de Provincie als feestgift aan de fietsers ter beschikking had gesteld.

DE VOUW- EN LIGFIETSSPECIALIST

Kemper



o.s. Brompton, Di Blasi,
Neo Bike, Kentax, Birdy



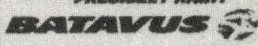
Groot ass. onderdelen
& accessoires
Diverse (kinder)fietskarren
Tevens verhuren wij vouw-
en ligfietsen en karren



Challenge, Flevo Bike,
M5 - Optima,
Sinner



GIANT
PRECISELY RIGHT



BATAVUS

**Kom eens
langs en huur
een ligfiets**



Piet Heinstraat 42 - Elandstraat 17
2518 CJ Den Haag Maandag gesloten **070 - 345 96 96**

Jaarverslag 1999-2000 Fietzersbond afdeling Den Haag e.o.

In dit jaarverslag vindt u een beknopt overzicht van de activiteiten van de Fietzersbond afdeling Den Haag e.o. in de periode oktober 1999 tot en met september 2000.

Behalve een algemeen verslag van de afdeling Den Haag e.o. vindt u aparte verslagen van de Werkgroep Gemeentepolitiek Den Haag en van de onderafdelingen Leidschendam, Rijswijk en Voorburg.

Nieuwe namen

De afdeling begon het jaar met Marc Beek als nieuwe voorzitter en Heimerik Lukkien als nieuwe penningmeester. Een andere nieuwe naam was die van de Fietzersbond, voorheen Fietzersbond enfb. Na 25 jaar - tevens de leeftijd van de afdeling Den Haag en reden voor een feestje in september - verdwenen dus de letters enfb. De nieuwe naam is korter en krachtiger en veel mensen wisten toch al niet (meer) wat enfb betekent.

Diverse activiteiten

We vroegen de gemeente mee te doen aan de Fietsbalans, waarvan de eerste resultaten inmiddels bekend zijn. Zie voor een impressie het artikel elders in dit nummer. Met het uitdelen van een soort parkeerbonnen hebben we aandacht gevraagd voor de overlast van foutparkerende auto's op fietsstroken. Bij de invoering van Brommers op de Rijbaan hebben we op enkele fietspaden tijdelijk een onderbord 'Dus niet brommen — Fietzersbond' bevestigd. Machiel Mulder heeft gereageerd op de oproep in de Fietsbel om zich bezig te houden met de inhoud van verkeers- en beleidsplannen van politie en justitie.

Werkgroep Gemeentepolitiek Den Haag

De werkgroep gemeentepolitiek Den Haag, in een geheel nieuwe samenstelling, wist onder meer te voorkomen dat de fietsenstalling op de Grote Markt wordt opgeheven. Verder bracht zij o.a. de volgende punten onder de aandacht van de gemeente:

De plannen om doorsteekjes voor fietsers over trambanen te laten vervallen i.v.m. de komst van Agglonet en RandstadRail belemmeren het fietsen; In 'voetgangersgebieden waar fietsen is toegestaan' moeten duidelijke, apart aangegeven fietsvoorzieningen komen om conflicten met voetgangers te voorkomen;

Bij de voor fietsers gevaarlijke Neherkade moet duidelijker worden verwezen naar de veiligere route over de Laakweg;

De fietsroute Herengracht/Fluwelen Burgwal is van groot belang;

In de begroting moet meer geld gereserveerd worden voor comfortabele en veilige fietspaden.

De regio/provincie

Samen met Eddie Kips van de afdeling Delft heeft Hugo van der Laan zich gestort op het fietsbeleid van het stadsgewest Haaglanden. Marc Beek heeft met William Nederpelt veel aandacht besteed aan kansen voor de fiets bij de provincie Zuid-Holland. Verder hebben zij een overleg tussen de verschillende afdelingen van de Fietzersbond in Zuid-Holland in het leven geroepen. Voor het Westland zijn grootse ontwikkelingsplannen en ook daarover hebben we meegedacht.

Onderafdeling Rijswijk

Nadat de gemeente de indruk had gewekt geen prijs te stellen op onze inbreng en dat alleen de weg van het bezwaarschrift nog open leek te blijven, ging kort daarop gelukkig een nieuwe wind waaien en werd het regelmatig overleg hersteld. Bovendien werd begin 2000 bij de sectie Verkeer een nieuwe medewerker, speciaal voor fietsaangelegenheden, aangesteld. Miel Struve nam na zo'n negen jaar actief te zijn geweest afscheid van de afdeling omdat hij vond dat de jaren gingen tellen. De komst van twee nieuwe actieve leden achtte hij een geschikt moment om ermee te stoppen. Elders in dit nummer vindt u een verslag van de meest recente activiteiten van de onderafdeling.

Onderafdeling Leidschendam

Voor het eerst hebben we ons jaarverslag aan alle leden in Leidschendam toegezonden. We denken dat het onze naamsbekendheid heeft vergroot en willen dit ieder jaar gaan doen. Het regelmatig overleg met de gemeente verliep zonder problemen en resulteerde o.a. in deelname van de gemeente aan de Fietsbalans.

We hebben actief deelgenomen aan het Leidschendamse Platform Lokale Agenda 21 en aan het opstellen van een duurzaamheidsspiegel. Helaas verloopt het overleg over Leidschenveen teleurstellend. We hebben niet kunnen voorkomen dat het oorspronkelijke masterplan op vitale onderdelen voor de fiets is verslechterd.

Ook de aanleg van de Norah (het project Sytwende) leidde tot veel problemen voor fietsers en daarmee tot protesten van onze kant.

Onderafdeling Voorburg

Enkele Voorburgse Fietzersbondleden hebben in het voorjaar van 2000 de onderafdeling nieuw leven ingeblazen, met als eerste activiteit een enquête onder de Voorburgse leden. De resultaten werden in de vorm van het rapport "Beter fietsen in Voorburg" aangeboden aan de wethouder van verkeer. Door de goede respons op de enquête heeft de onderafdeling een duidelijk beeld gekregen van de meest klemmende knelpunten voor fietsers. Bij het periodieke overleg met de gemeente zal de onderafdeling suggesties doen voor oplossingen en blijvend aandacht vragen voor de veiligheid en manieren om het fietsen aantrekkelijk te maken. Overigens is de onderafdeling blij dat knelpunt Rembrandtlaan, nummer drie van de top 5, inmiddels is aangepakt door het aanleggen van drempels.

Dit jaarverslag is besproken op donderdag 23 november 2000 tijdens de jaarvergadering van de afdeling Den Haag e.o.

Tram of trolley?

De meesten onder u zullen wel eens in Arnhem zijn geweest. Als kind misschien, om een bezoek te brengen aan Burgers Dierenpark. Of later als bezoeker van het Openluchtmuseum. Of om een rustgevende wandeling te maken in het prachtige park Sonsbeek. Maar zeg nu eens eerlijk: wat heeft de meeste indruk gemaakt? Jawel: de trolleybus!

De trolleybus: dat wonderbaarlijke vervoermiddel dat u snel, comfortabel en geruisloos brengt waar u wezen moet, of dat nou in Arnhem is of in een van de grensgemeenten. Auto op de rails? Geen probleem. Zwaar als een kunstschaatser zwenkt de trolleybus eromheen, waarbij hij op haast magische wijze toch voeling blijft houden met de bovenleiding.

Voor wie niet weet hoe het gekomen is dat Arnhem dit unieke vervoermiddel exploiteert: voor de oorlog had Arnhem zoals zoveel andere gemeenten een tramnet, maar tijdens W.O. II zijn alle trams verwoest. Na 1945 besloot het gemeentebestuur dat het zonde was om de infrastructuur voorzover die nog intact was ongebruikt te laten en liet de voormalige tramlijnen bedienen door de bekende blauwwitte elektrische bussen.

Arnhem en Den Haag worden vaak met elkaar vergeleken. Ik weet niet zo goed waarom, al zijn er zeker overeenkomsten. Beide steden hadden veel groen (Arnhem nog steeds) en veel mooie gebouwen, waarvan er veel gesloopt zijn. Maar Arnhem kan daar tenminste nog de Duitsers de schuld van geven. Enkele overeenkomsten dus, maar ook grote verschillen. Wat heeft Den Haag bijvoorbeeld als alter-

natief voor die prachtige Arnhemse trolleybus? De tram. Voor de inzittenden zeker niet oncomfortabel maar een weggiraat van de eerste orde. Want een tram rijdt op rails. Rails waar je als fietser goed op kan uitglijden. Waar je ook heel goed tussen kan raken. Die op z'n plaats blijft liggen als de bestrating eromheen verzakt zodat je er ook heerlijk tegenaan kan knallen. Rails met bochten waar de tram zich met oorverdovend gesnerp doorheen perst. Pal voor je langs, want hij heeft altijd voorrang. En niet te vergeten een mechanisme waarmee hij het verkeerslicht op groen kan zetten. Ja, groen voor hem dan. En dat doet hij als hij er nog zo'n drie kilometer vandaan is. Beter te vroeg dan te laat.

Er is meer. Het aanleggen van een trambaan is een ingreep met voor de omgeving verstrekkende gevolgen. En een langdurige kwestie, reden waarom bijvoorbeeld VINEX-wijken pas via het openbaar vervoer worden ontsloten als iedereen al lang en breed een auto heeft gekocht. En het mag dan misschien niet zo'n grote stap zijn om tram en trein te integreren tot bijvoorbeeld Randstad Rail (hoewel HTM en RET beide de superioriteit van eigen systeem tot het bittere eind blijven verdedigen), maar met goed openbaar vervoer krijg je toch niemand de auto uit. Laten we dat geld dus maar liever voor nuttige dingen gebruiken.

Nog niet overtuigd? Ga eens in de Hobbemastraat kijken. Daar is geen tramtunnel aangebracht maar een tramheuvel, en daar kun je maar beter niet tegenaan rijden als je niet in het ziekenhuis wilt belanden.

De strekking van dit betoog zal inmiddels wel duidelijk zijn, maar laat ik het toch even kort samenvatten in de vorm van een tip voor de HTM: leve de trolley, weg met de tram!

Bob Molenaar

P.S.: Sorry Cees.

Autovrije dag

Op de Autovrije Dag, 22 september, maken we een leerzame gezamenlijke fietstocht langs bijzonder mooie en bijzonder slechte fietsvoorzieningen in Den Haag (maximaal 10 kilometer). Verzamelen bij het HOF om 15.00 uur. Er is koffie met koek en afsluitend een hapje en een drankje.

(advertentie)



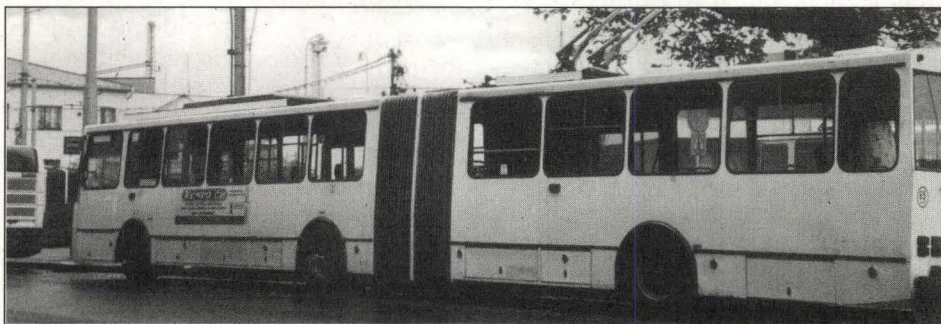
STANLEY
&
LIVINGSTONE

LANDKAARTEN

REISGIDSEN

REISVERHALEN

Schoolstraat 21
2511 AW Den Haag
tel: 070-3657306 fax: 070-3897794
www.denhaag.orglivingstone



Gelede trolleybus in Ceské Budejovice (foto Marianne Op den Brouw)

Wie weinig ruimte heeft moet slim zijn

Een fietsenstalling op zijn Japans



Wanneer je het gebruik van de fiets wilt bevorderen, dan moet vanzelfsprekend ook worden gezorgd voor goede stallingsmogelijkheden. Aan die voorwaarde wordt lang niet altijd voldaan. Een van de problemen bij boven elkaar geplaatste fietsrekken is, dat je daarbij boven je macht moet tillen om je fiets in het bovenste rek te kunnen plaatsen. Daarmee verliezen die rekken een deel van hun bruikbaarheid. In Japan hebben ze voor dat probleem een eenvoudige oplossing gevonden.

De essentie van die oplossing is dat de fiets in een inschuifbare rail wordt geplaatst. Die rail rust - in uitgeschoven toestand - met het voorste eind op een stang van het bovenrek en met het achterste eind op de grond. Het is daardoor gemakkelijk de fiets in de rail te plaatsen (zie foto). Vervolgens wordt de rail op de stang geplaatst. Ook hier is weinig kracht voor nodig. Het voorste wiel rust al op de stang van het bovenste rek, zodat het te tillen gewicht beperkt wordt. Op

eenvoudige wijze schuift de rail over de stang in het rek. Tenslotte zorgt een palletje ervoor dat het geheel wordt vergrendeld.

De fiets uit het rek halen kost evenmin moeite. Het ontgrendelen vergt geen kracht en vervolgens wordt met weinig inspanning de rails met fiets naar achteren getrokken en op de grond geplaatst. De fiets kan tenslotte gemakkelijk uit de rail worden gelicht en op de grond worden gezet. Een bijkomend voordeel is dat je geen risico loopt je kleren te bevuilen.

Mijns inziens is dit type rek een aantrekkelijk alternatief voor de boven elkaar geplaatste fietsrekken die in Nederland gangbaar zijn. Hier ligt een schone taak voor de Fietsersbond om de toepasbaarheid van deze Japanse rekken nader te onderzoeken en - bij een positieve uitkomst - het gebruik daarvan bij overheid en bedrijfsleven te bevorderen.

Jaap Post

Haags snelverkeersplan

Het regent plannen de laatste tijd. Nationaal Verkeers- en Vervoersplan, Nationaal Milieubeleidsplan, Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening..... Ook de gemeente Den Haag doet een duit in het zakje met zijn Verkeersplan tot 2010. Aan het aprilnummer van Branding ontleen we de volgende becommentariërende samenvatting van het plan, die gemaakt is door het Haags Milieucentrum. We sluiten ons graag bij de kritiek van het HMC aan.

"FIETS KOMT ER BEKAAID VAN AF"

Het meest prijzenswaardige deel is de verbetering en uitbreiding van het openbaar vervoer, met name het railvervoer. Door bestaande railverbindingen binnen en buiten de stad geschikt te maken voor light-rail komen er langere en comfortabelere verbindingen tussen het centrum, Loosduinen, Scheveningen, Delft, Rotterdam, Utrecht, Gouda, Zoetermeer, Ypenburg, bedrijvenlocaties en de Haagse Hogeschool. Er komen vele overstapmogelijkheden en reistijden worden vaak aanmerkelijk korter. Wel ontbreken goede railverbindingen met Hoek van Holland en andere steden van het Nieuwe-Waterweggebied. Ook het zuiden en zuidwesten van Den Haag lijken er wat railverbindingen betreft minder goed af te komen. Goed is weer dat streekbussen uit de stad geweerd worden. Prima zijn de overstap-punten voor automobilisten op rail en fiets. Lof dus, want het oplossen van de problemen zal voor een groot deel van goed openbaar vervoer moeten komen.

Maar ook van de fiets. Voor de stimulering van het fietsverkeer bevatten de plannen enige aardige aanzetten, maar ze zijn niet verweven met de plannen voor de auto en het openbaar

vervolg op pagina 10

Het verwijderen van wrakken

Nieuws uit de Werkgroep Gemeentepolitiek Den Haag

De gemeente wil acties gaan houden voor het verwijderen van bromfietsen, fietsen en (brom-)fietswrakken, die in strijd met het plaatsingsverbod op grond van de Algemene Politie Verordening (APV) zijn geplaatst. Hiertoe zullen gebieden in de stad worden aangewezen, waar dit verbod geldt. In eerste instantie gaat het om de omgeving van de stations Hollands Spoor, Centraal Station en het Spui-plein.

Zo begint het Draaiboek (brom-)fietsenverwijdersteam, dat op het stadhuis is geschreven en dat ongetwijfeld binnenkort door de gemeenteraad zal worden vastgesteld. Het draaiboek is voornamelijk een juridisch stuk. Op 17 november 1999 is deze problematiek al besproken in de raadscommissie VBBS (Verkeer, Binnenstad en Beschermde Stadsgezichten). De Fietzersbond heeft toen ingesproken met de strekking: dat kan zo maar niet! De invoering, gepland in voorjaar 2000, liep vertraging op. Wel werd in 2000 de wijziging van de APV, die invoering mogelijk maakt, door de gemeenteraad goedgekeurd. De Fietzersbond is in een laat stadium (januari 2001) uitgenodigd om over deze problematiek mee te denken met de gemeente. We

hebben de uitnodiging aanvaard en inmiddels heeft een eerste gesprek plaatsgevonden. Het is de bedoeling van de gemeente de actie nog dit voorjaar te starten, vooralsnog als proef van 1 jaar. De actie wordt aan de bewoners kenbaar gemaakt door middel van het Stadsblad en allerlei andere media. Wat is het standpunt van de Fietzersbond in deze? Na uitleg van de ambtenaren hebben wij het volgende gesteld:

1. Er dient onderscheid gemaakt te worden tussen wrakken en niet-wrakken. Voor elk dient een apart beleid opgesteld te worden. Uit onderzoek (informatie van het hoofdkantoor van de Fietzersbond te Utrecht) blijkt dat alleen al het verwijderen van wrakken een vermindering oplevert van gemiddeld 15%. Daarnaast dient duidelijk omschreven te worden wat een wrak is.

2. Voordat verwijderd gaat worden, moeten er aantoonbaar voldoende rekken aanwezig zijn, zowel bewaakte als onbewaakte. Deze dienen vooraf geteld te worden. Van de gemeente willen wij graag weten van welke aantallen zij uitgaan. Gemeentelijke ambtenaren zullen de aantallen vaststellen na onderzoek (d.w.z. tellen van het

aantal nu gestalde fietsen). De rekken moeten zonder meer van goede kwaliteit zijn, dus rekken met een keurmerk. Dat wil o.a. zeggen met een hart-hartlijn van tenminste 37cm bij een hoog-/laagsysteem. De totale capaciteit moet toereikend zijn. Dat betekent dat de stallingen vol genoemd kunnen worden als nog maximaal 15% leegstaat.

3. De stallingen moeten veilig zijn. Dat houdt in: Goed aangegeven; Overzichtelijk; Bij duisternis goed verlicht, ook de route van en naar het belangrijkste doel; Niet in een hoek weggedrukt, maar gesitueerd op een vanzelfsprekende plaats.

4. Het gebied waar de APV geldt, moet goed aangegeven zijn. De afbakening moet zo vanzelfsprekend mogelijk zijn en ook helder aangegeven worden. Pas als aan het bovenstaande voldaan wordt, kan naar onze mening een effectief en zinvol handhaving-beleid worden gevoerd, zoals de gemeente graag wil. In vervolgesprekken zullen wij aan het bovenstaande blijven vasthouden.

Ben de Nijs en Daan Goedhart

vervolg van pagina 9

vervoer. En of er geld voor komt is al-lerminst duidelijk. Erkend wordt wel dat de fiets 'het ideale vervoermiddel voor de korte afstand' is. Laten we niet vergeten dat meer dan 70% van alle autobewegingen in de stad afstanden van minder dan 7 km betreffen. Vanuit deze erkenning komt de fiets er bekaaid af en zo laat men de kans liggen om het gebruik van de fiets in de stad daadwerkelijk te bevorderen. En over de belangrijke recreatieve gebruikswaarde van de fiets en het aanleggen van groene fietsroutes om op een prettige manier uit de stad naar nu nog groene, open gebieden te komen, wordt al helemaal niet gerept.

Zo vaag als de fietsplannen zijn, zo uitgewerkt zijn de projecten om de doorstroming van de auto te bevorderen, waardoor de autodruk op veel plaatsen zeker verlicht zal worden. Op andere plaatsen zal die autodruk echter flink toenemen. De maatregelen hebben tot doel het autoverkeer gericht naar de bestemming te leiden en te voorkomen dat het onnodig door woonwijken en andere delen van de stad gaat. Dat wordt gedaan met allerlei speciaal ingerichte (verbrede) hoofdroutes en zones, met binnenste en buitenste ruiten en centrumringen, met ongelijkvloerse kruisingen en met tinnels. Iedereen zal begrijpen dat in

Den Haag dit laatste enige moed vereist

Maar al die projecten samen zijn er gewoon teveel en vooral teveel van hetzelfde. Klakkeloos wordt er van uitgegaan dat het autoverkeer fors zal blijven toenemen. Dat werkt als een zichzelf vervullende voorspelling: als gevolg van die betere doorstroom zal dat namelijk blijven toenemen. Dus ontstaan er weer nieuwe knelpunten die men met nog meer investeringen in wegen zal moeten oplossen.

Fietzers pas op voor voorrang

De nieuwe voorrangsregel luidt: Vanaf 1 mei verlenen bestuurders op gelijkwaardige kruisingen voorrang aan alle bestuurders die van rechts komen. Bestuurders zijn alle weggebruikers met uitzondering van voetgangers, skaters, skeelers steppers en rolstoelgebruikers die van het trottoir of voetpad gebruik maken. Gelijkwaardige kruisingen zijn kruisingen waar de voorrang niet apart door bijvoorbeeld verkeerslichten of verkeersborden en haaiantanden is geregeld.

Fietzers hebben voortaan ook voorrang van rechts op gelijkwaardige kruisingen. Deze kruisingen komen bijna alleen in woonwijken voor. De overheid maakt met deze nieuwe verkeersregel het fietsen in een woonwijk fijner. De fiets is immers prima te gebruiken voor een korte rit in de wijk. Ook is fietsen goed voor het milieu en vormt het geen gevaar voor andere verkeersdeelnemers. Bovendien neemt een geparkeerde fiets maar weinig ruimte in beslag. Geparkeerde

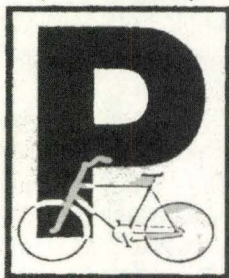
auto's nemen daarentegen veel ruimte op straat in. Ook bedreigt het autoverkeer de verkeersveiligheid en de leefbaarheid in woonwijken. Maar het autoverkeer levert wel een grote bijdrage aan onze economische welvaart.

Daarom wordt vanaf nu het doorgaande autoverkeer zoveel mogelijk door verkeersaders gestuurd. Dit zijn bepaalde wegen waar de voorrang goed geregeld is door stoplichten of verkeersborden. Hier kan nooit onduidelijkheid over de voorrangssituatie ontstaan, zodat de automobilisten op deze wegen goed kunnen doorrijden. Maar wanneer automobilisten een woonwijk inrijden moeten ze beter gaan opletten, want in de woonwijken zijn de kruisingen gelijkwaardig. Omdat nu ook een fietser van rechts voorrang heeft, moet hier vanaf nu ieder kruispunt heel voorzichtig genaderd worden. Gelukkig zijn in Den Haag de meeste woonwijken al dertig-kilometergebied. Er staan borden en

er zijn verkeersdrempels aangelegd. Omdat de auto's hier toch al langzaam moeten rijden is er genoeg tijd om goed te kijken. Toch raden wij alle fietsers voorlopig nog aan om niet te veel risico te nemen. Het is beter om oogcontact met de automobilist te zoeken. Alleen zo is te zien of je als fietser ook werkelijk de voorrang krijgt waar je recht op hebt. Maar neem dit recht nooit: een deuk in een fietser is erger dan een deuk in een auto!

In Den Haag heeft de afdeling van de Fietzersbond op 1 mei een klein onderzoekje gehouden: op tien gelijkwaardige kruisingen in Den Haag vroeg een fietser tien keer om voorrang van rechts. Gemiddeld genomen verleenden automobilisten de voorrang slechts drie van elke tien keer. Omdat de politie pas in augustus echt gaat toezien op naleving van deze nieuwe verkeersregel door automobilisten blijft het voor fietsers oppassen.

(advertentie)



BIESIE P KLETTE

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

Fiets verdwijnt met noorderzon

De gedeputeerde voor Verkeer, Marnix Norder, presenteerde 25 april het Fietsplan 2001 van de provincie Zuid-Holland. De plannen voor verbetering van de Zuid-Hollandse fietsvoorzieningen hebben de steun van de Fietzersbond gekregen, hoewel het totale begrote bedrag van iets meer dan 7 miljoen voor heel Zuid-Holland slechts een druppel op de gloeiende plaat is. Toch kan de provincie hiermee een belangrijke rol spelen door initiatieven te nemen op fietsgebied, juist daar waar een fietsroute over verschillende gemeentegrenzen loopt. De Fietzersbond had overigens nog wel iets toe te voegen aan het plan omdat er één belangrijk aspect was vergeten: fietsendiefstal. Met een ludieke actie vroeg de Fietzersbond alsnog aandacht voor dit belangrijke onderwerp.

Nadat gedeputeerde Marnix Norder de nieuwe Fietsnota, met fraaie begeleidende poster, aan de aanwezigen had gepresenteerd, mocht William Nederpelt daar namens de Fietzersbond als eerste op reageren. Maar zijn speech werd abrupt onderbroken door de binnenkomst van ras-Hagenees Henk Bres, die met enige bombarie een fiets te koop kwam aanbieden. Dit was de fiets van gedeputeerde Norder zelf die wij voorafgaande aan de presentatie uit de fietsenstalling onder het Provinciehuis hadden ontvreemd. Alle aanwezigen kregen de kans om voor twee geeltjes de fiets van Norder te kopen. Maar gelukkig voerde de bewaking van het provinciehuis Henk Bres bijtijds af. Vervolgens attendeerde William Nederpelt de aanwezigen op enkele fietsendiefstal-be-

perkende maatregelen, waaronder de anti-diefstalchip, die door de firma Batavus in het Provinciehuis gemonstreerd werd.

De hele ludieke actie werd later op de radio uitgezonden door Radio West, de Haagsche Courant wijdde een groot artikel op de voorpagina aan de uitslag van de Fietsbalans in Zuid-Holland en op de televisie zond Infokanaal plaatjes uit van de 'geslaagde' diefstal door Henk Bres. Dankzij deze publiciteit en de inzet door leden van de Fietzersbond is het Fietsplan 2001 van de provincie goed onder de aandacht van alle fietsers in Zuid-Holland gebracht: missie geslaagd!

De resultaten van de Fietsbalans

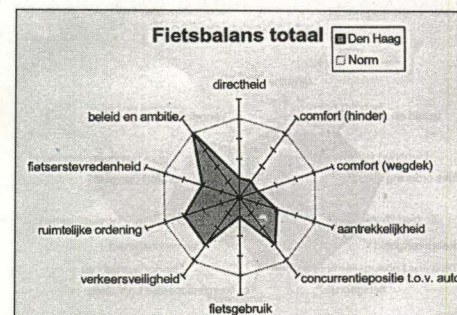
Tijdens de presentatie van de provinciale plannen op fietsgebied maakte de provinciale raad van de Fietzersbond de resultaten van de Fietsbalans voor Zuid-Holland bekend. Vijftien (delen van) gemeentes werden hier getoetst op fietsvriendelijkheid, zowel op papier als in de praktijk. Bij de beoordeling werd niet uitgegaan van de eigen wensen van de Fietzersbond, maar er werd getoetst aan normen die over het algemeen al door bestuurders en verkeerstechnici worden gepropageerd. Het vijftiental gemeenten dat in Zuid-Holland aan deze 'benchmarking' werd onderworpen bestond uit Barendrecht, Delft, Den Haag, Gorinchem, Gouda, Hillegom, Katwijk, Leiden, Leidschendam, Lisse, Noordwijk, Rotterdam Prins Alexander, Rotterdam-Centrum, Rotterdam-Zuid en Voorschoten.

Wat is er gemeten?

1. Directheid: het is niet prettig opont-houd te hebben of te moeten omrijden.
2. Comfort (hinder): een 'vloeiende' route is bevorderlijk voor het fietsen.
3. Comfort (wegdek): met een speciale aanhanger met meetapparatuur werden de trillingen gemeten die door hobbels in het wegdek veroorzaakt werden.

4. Aantrekkelijkheid: de afwezigheid van zaken als geluidshinder en stank.
5. Concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto: de gemiddelde reistijdverhouding.
6. Fietsgebruik: het aantal verplaatsingen per fiets als percentage van alle verplaatsingen tot 7,5 km.
7. Verkeersveiligheid: het risico om slachtoffer te worden van een verkeersongeval.
8. Ruimtelijke ordening/stedelijke dichtheid: in welke mate liggen bestemmingen op fietsafstand.
9. Fietstevredenheid: deze grootte werd gemeten door middel van een enquête.
10. Beleid en ambitie: eveneens door middel van een enquête werd gepeild hoe goed het fietsbeleid verankerd is in de beleidsplannen van gemeenten.

Gezien het verspreidingsgebied van ons blad zijn de resultaten voor Den Haag uiteraard het interessantst. Weliswaar zullen de onderzoekers pas deze zomer met inhoudelijke conclusies naar buiten treden, maar een eerste indruk van de Haagse score belooft weinig goeds. Op zes van de tien punten wordt beneden het landelijk gemiddelde gescoord en slechts op



één punt beter. Dat punt betreft dan ook nog eens beleid en ambitie, dat natuurlijk ook nog wel waargemaakt zal moeten worden.

Nu maakt het natuurlijk wel een groot verschil of je te maken hebt met een grote gemeente als Den Haag of met een plaats als Hillegom, maar ook binnen de categorie 'grote steden' scoort de residentie benedengemiddeld. Qua verkeersveiligheid is het aantal punten dat Den Haag in de wacht wist te slepen even hoog als het gemiddelde van de grote steden, slechts op de punten 'concurrentie met de auto' en - wederom - 'beleid en ambitie' wordt bovengemiddeld gescoord.

Deze eerste impressie maakt wel heel benieuwd naar de conclusies die deze zomer getrokken gaan worden, en uiteraard ook naar de gevolgen die het Haagse gemeentebestuur eraan verbindt. Die prachtige score voor beleid en ambities brengt natuurlijk wel verplichtingen met zich mee!

Financieel overzicht

over 01-10-1999 tot en met 30-09-2000

	Werkelijk 99/00	Begroting 99/00	Begroting 00/01
Inkomsten			
Afdracht Landelijk Bureau	fl 14.232,94	fl 13.500,00	fl 15.000,00
Subsidie	fl 0,00	fl 500,00	fl 500,00
Verkopen	fl 275,00	fl 250,00	fl 300,00
Advertenties	fl 455,00	fl 650,00	fl 750,00
Intrest	fl 201,95	fl 150,00	fl 200,00
Diversen	fl 12,37	fl 0,00	fl 0,00
Totaal	fl 15.177,26	fl 15.050,00	fl 16.750,00
Uitgaven			
Fietsbel	fl 4.674,70	fl 10.750,00	fl 10.800,00
Porto	fl 1.967,38	fl 3.250,00	fl 3.800,00
Secretariaat	fl 332,55	fl 325,00	fl 650,00
Vergaderkosten	fl 148,75	fl 325,00	fl 250,00
Onderafdelingen totaal	fl 527,52	fl 0,00	fl 700,00
Acties	fl 944,72	fl 350,00	fl 1.000,00
Intrest	fl 0,00	fl 0,00	fl 0,00
Aankoop nieuwe Fietskar	fl 0,00	fl 0,00	fl 750,00
Diversen	fl 387,87	fl 100,00	fl 200,00
Totaal	fl 8.983,49	fl 15.100,00	fl 18.150,00

Begrotingstekort -fl 1.400,00

Afdracht Landelijk Bureau: De ervaring heeft geleerd dat het ledental vrijwel gelijk blijft gedurende de boekjaren. Het landelijk bureau wil in 2000/2001 wel een landelijke campagne houden om het ledental te vergroten.

Subsidie: We verwachten nog subsidies van de gemeenten naar aanleiding van de Fietsbalans. Tevens zal ook dit jaar getracht worden subsidies te verkrijgen voor activiteiten.

Advertenties: Dit bedrag is gebaseerd op de uitgifte van vier keer een Fietsbel. In 2000 is er een nieuwe adverteerder bijgekomen.

Porto: De postertijen moeten per 1 januari 2001 BTW in rekening gaan brengen.

Secretariaat: Tijdens de jaarvergadering is ingestemd met het voorstel om de voorzitter een toelage te geven op de abonnementskosten voor de Haagsche Courant. Dit wordt jaarlijks een bedrag van fl. 110,10. Tevens is tijdens de jaarvergadering besloten de bestuursleden een vaste vergoeding voor telefoonkosten te geven. Voorzitter/ woordvoerder f 120,00; secretaris f 60,00 en de penningmeester f 30,00.

Vergaderkosten: De afdeling Den Haag e.o. is lid geworden van het HOF. Hierdoor mogen wij gebruik maken van hun vergaderruimten en computers. De jaarlijkse kosten van het lidmaatschap zijn fl. 150,00 en in dit bedrag opgenomen.

Acties: De afdeling Den Haag e.o. wil zich meer gaan richten op beleidsbeïnvloeding. Hierdoor zullen de acties meer hierop gericht zijn, dan op het werven van leden.

Aankoop nieuwe fietskar: De oude fietskar is defect geraakt bij een klein ongeval. De ledenvergadering is akkoord met deze aanschaf. Indien de fietskar goed te gebruiken is voor activiteiten, dan mag de aanschafwaarde worden verhoogd tot f 1.000,00.

Balans per 01-10-2000

Kas	fl 12,15	Eigen vermogen	fl 10.849,91
ASN Bank	fl 10.948,25		
Postbank	fl 4.693,21	Nog te ontvangen facturen	fl 5.621,28
Voorraad goederen	fl 587,58		
Nog te ontvangen bedragen	fl 230,00		
	fl 16.471,19		fl 16.471,19

Beter op de fiets in Den Haag

De in Den Haag gehouden enquête *Beter op de fiets in Den Haag* heeft een schat aan informatie opgeleverd. Verspreid over de stad hebben veel leden allerlei knelpunten in fietsvoorzieningen gesignaleerd en zelfs suggesties voor oplossingen gedaan. Al deze kennis zal de komende tijd gebruikt gaan worden in een rechtstreeks overleg met de verschillende Stadsdeelbeheerders. Deze overleggen zullen eens per kwartaal gehouden worden. De Stadsdeelbeheerder is de gemeenteambtenaar die in een bepaald Stadsdeel verantwoordelijk is voor het beheer van de weg en de openbare ruimte en dus dé aangewezen persoon om mee te praten. Bij onvolkomenheden, zoals een groot gat in het wegdek, zal hij voor een tijdige reparatie zorgdragen. Overigens kan iedereen foutjes zoals 'scheefliggende tegels' eenvoudig doorgeven aan het Stadsdeeltkantoor. Hiervoor is tegenwoordig een centraal meldpunt beschikbaar. Bel naar 353 3000 en u hoeft alleen nog maar de straatnaam en het huisnummer van de plek door te geven. Uw klacht of opmerking wordt dan binnen een redelijke termijn aangepakt. Indien er echter na drie weken nog steeds niets gebeurd is (en u van het Stadsdeeltkantoor bovendien ook niet gehoord hebt waarom er niets gebeurd is) neem dan contact op met een contactpersoon van de Fietzersbond. Die zal in een volgend overleg met de Stadsdeelbeheerder dit gebrek aan actie aan de orde stellen. Maar naast klachten zullen ook wensen, zoals de behoefte aan meer fietsbeugels voor bepaalde plekken, aan de orde kunnen komen. De gemeente heeft namelijk nog genoeg fietsbeugels in voorraad, dus kom in actie!

Bakfietsendiefstal

Het beeld van het grote risico van fietsendiefstal is door de enquête opnieuw bevestigd: ruim 35% van de inzenders is één of meerdere fietsen door diefstal kwijtgeraakt. Triest dieptepunt vormt een winkelier uit de binnenstad die drie bakfietsen waarmee hij boodschappen thuisbezorgt aan het dievengilde kwijttraakte. Fietsendiefstal heeft echter geen prioriteit bij de politie Haaglanden. Pikant detail: diefstal

uit auto's wél. Belangrijkste oorzaak van dit verschil in prioriteit is het aantal aangiftes van een bepaald soort delict dat bij de politie binnenkomt. Fietzers zijn vaak laks in het aangeven van fietsendiefstal, terwijl automobilisten sterk emotioneel reageren op schade aan hun vervoermiddel en direct naar de politie lopen. De politie verzamelt uit eigen beweging geen gegevens over fietsendiefstal. Op het bureau is voor fietsendiefstal zelfs geen apart formulier of invulscreen beschikbaar, terwijl deze faciliteiten voor diefstal uit auto's wel bestaan. Op deze manier zal fietsendiefstal altijd een lage prioriteit blijven houden. Dus fietzers: hou op met die berustende houding en geef die fietsendiefstal alsnog aan!

Beterschap

Tot slot van de enquête werd gevraagd wie zich actief in het eigen Stadsdeel wilde gaan inzetten voor de Fietzersbond. Hierop werd zo goed gereageerd dat er een aparte bijeenkomst is gehouden voor deze leden. Zie het verslag elders in dit nummer. Enkele van de toen gevormde Stadsdeelwerkgroepen zijn inmiddels al bij elkaar gekomen. We kunnen ons trouwens geen beter moment voorstellen om in de Stadsdelen actief te worden, want de gemeente organiseerde op hetzelfde moment per Stadsdeel discussieavonden om het nieuwe Verkeersplan te bespreken. De Fietzersbond kon hierdoor overal goed vertegenwoordigd aanwezig zijn: bij de bespreking van het Verkeersplan in het Stadsdeel Laak maakte de Fietzersbond zelfs de helft van het aantal aanwezigen uit! Ons belangrijkste commentaar kon hierdoor vele malen worden geuit: hoe kan er bij een gelijkblijvende begroting voor fietsvoorzieningen van zes miljoen sprake zijn van een verbetering van de kwaliteit van de fietsvoorzieningen in Den Haag. Uit het voorlopig verslag van de Fietsbalans blijkt duidelijk dat in gemeentes met goede fietsvoorzieningen gemiddeld genomen meer wordt gefiets! Langzaamaan (op fietssnelheid) raken alle Haagse gemeentelijke politieke partijen overtuigd van de voordelen van een optimaal fietsgebruik. Zo

namen bij de behandeling van het concept-Binnenstadsplan 2000-2010 alle aanwezigen een opmerking van de Werkgroep Gemeentepolitiek van de Fietzersbond over: inderdaad, er ontbrak een paragraaf over fietsroutes en fietsenstallingen. De wethouder beloofde beterschap; een voorstel 'Tweewielerstallingen in de Haagse Binnenstad' is inmiddels ter kennisname aan de Werkgroep voorgelegd. De actieve leden zijn inmiddels druk aan het inventariseren geslagen, zoals u kunt lezen in het artikel 'Meer rood op straat'. Deze inventarisatie zal onder meer de basis vormen waarmee elk lid van de Fietzersbond goed gedocumenteerd met de Stadsdeelbeheerder om de tafel kan gaan zitten. Dankzij deze inventarisatie, maar ook dankzij de Fietsbalans en het onderzoek naar de verkeersveiligheid, zal de Fietzersbond in Den Haag een geduchte gesprekspartner worden. En dat is belangrijk, want in Den Haag is het maken van beleidsnota's een hoger doel: er wordt alleen naar je geluisterd als datgene waarover je praat op schrift is vastgelegd. Maar als het zo moet, dan doen we het toch!

(advertentie)

Brouwersgracht No. 21 A

DE

GOEDE

ZAAK

tel/fax 070 3808336

**Biologische voeding en andere
Eko-producten per bakfiets
bezorgd in het Haagse centrum.**

**Ons eigen groente-abonnement
kost f11,- (een persoon)
f13,50 (twee personen)
iedere dinsdag een tas vol groente,
zoveel mogelijk uit de eigen regio.**

Colofon

De Fietsbel is een drie-maandelijkse uitgave van De Fietsersbond Afdeling Den Haag en omstreken.

Redactieadres:

Postbus 11 638

2502 AP Den Haag

Tel. 070 - 345 43 95

e: denhaag@fietsersbond.nl

Redactie:

Ronald Luijten, Bob Molenaar

Eindredactie:

Bob Molenaar

Foto's:

Marianne Op den Brouw,
Bob Molenaar, Jaap Post

Opmaak:

Peter Blair
Haags Milieucentrum
DTP Service

Drukwerk:

Drukkerij Zandbergen,
Hendrik-Ido-Ambacht

Oplage van deze editie:

2200 exemplaren

ISSN 0920-0363

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 16 augustus

Op donderdag 16 augustus 2001 vindt de eerstvolgende ledenvergadering van de Fietsersbond afdeling Den Haag e.o. plaats. Op de agenda staan:

1. Opening, vaststelling agenda
2. Verslag vorige vergadering
3. Algemeen bestuurslid
 - Het bestuur stelt voor Jeroen Sterling tot algemeen bestuurslid te kiezen.
4. Begrotingswijziging
 - Het bestuur vraagt de vergadering toestemming de begroting bij te stellen.
5. Nieuws en lopende zaken:
 - Den Haag
 - onderafdeling Rijswijk
 - onderafdeling Leidschendam
 - onderafdeling Voorburg
6. Rondvraag en sluiting

Toelichting bij punt 3:

Het bestuur van een grote afdeling zoals Den Haag e.o. heeft een algemeen bestuurslid nodig. Dit bestuurslid kan indien nodig allerlei taken van voorzitter, secretaris en penningmeester overnemen. Het verkeersplan en de werkgroepen per stadsdeel vragen momenteel veel van het bestuur. Bij het inventarisatieproject 'Beter op de Fiets in Den Haag' heeft Jeroen Sterling veel contact met het bestuur, de werkgroep Gemeentepolitiek Den Haag en het landelijk bureau van de Fietsersbond. Het bestuur vindt het een logische stap om zijn taken een wat formelere invulling te geven.

Toelichting bij punt 4:

De goede respons op de enquête maakt het mogelijk actiever aan de slag te gaan in de Haagse stadsdelen. Hiervoor voorziet het bestuur extra kosten, die niet zijn begroot. Ook worden in september de resultaten van de Fietsbalans gepresenteerd en wordt in oktober een in eigen beheer uitgevoerd verkeersveiligheidsonderzoek gepubliceerd. Daarnaast wil het bestuur graag ingaan op een aanbieding om voor duizend gulden een fietstaxi van het landelijk bureau van de Fietsersbond over te nemen. De promotionele waarde van zo'n fietstaxi kan heel groot zijn. Omdat de genoemde extra kosten ruimschoots gedekt zijn, stelt het bestuur voor de volgende punten op de begroting van dit verenigingsjaar op te nemen:

- activiteiten per stadsdeel;
- de presentatie van de Fietsbalans aan de wethouder van verkeer;
- de publicatie van het verkeersveiligheidsonderzoek;
- de aanschaf van een fietstaxi.

Wanneer: Donderdag 16 augustus

Hoe laat: Van 20.00 - 22.00 uur

Waar: HOF, Riviervismarkt 2, tegenover de Grote Kerk

Bewaakt stallen kan bij Biesieklette, onder de 'snoeptrommel' aan de andere kant van de Grote Kerk

Adressen

Handige adressen

Fietzersbond

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

Haags

Milieucentrum

Paviljoensgracht 1
2512 BL Den Haag
070 - 305 02 86
www.haags
milieucentrum.nl

Gemeenten

in de regio

Leidschendam

Raadhuisplein 1
2264 BP
Leidschendam
070 - 337 83 00

Rijswijk

Gen. 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
070 - 512 22 22
Postbus 499
2240 AL Wassenaar

Stadsdeelkantoren Den Haag

Algemeen tel. nr.
353 3000

Escamp

Genemuidenstraat
210
2545 NZ

Haagse Hout

't Kleine Loo 364
2592 CK

Laak

Slachthuisplein 25
2521 EC

Loosduinen

Kleine Keizer 3
2553 CV

Scheveningen

Duinstraat 10
2584 AZ

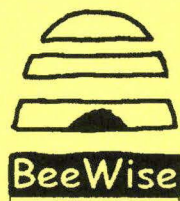
Segbroek

Sportlaan 40
2566 LB

Centrum

(Stadhuis)
Spui 70
2511 BT
353 63 50

(advertentie)



Adviesbureau
Facilitaire
Dienstverlening

Basisscholen waren jarenlang te vuil door een tekort aan geld voor goede schoonmaak. Gelukkig stelt het ministerie van onderwijs nu meer geld beschikbaar. Grijp deze kans aan om met een schone lei te beginnen: organiseer het schoonmaken van de basisschool op een goede en betrouwbare manier. Adviesbureau BeeWise wil u hiebij op deskundige wijze van dienst zijn. Vraag daarom vrijblijvend om informatie: bel 070-3604474 of fax naar 070-3609217.

DE VERHUIZING

Ndubuisi fietste met de pest in z'n lijf naar zijn werk. Wat was die inspecteur uit z'n dak gegaan, zeg! En dat alleen maar vanwege die geverfde deuren. Ndubuisi begreep er niets van. Het was best een leuk huis geweest - al was hij blij dat hij nu iets groters gevonden had - maar die grijze, hardboard deuren vond hij maar niks. Om over die witte spaanplaten kastjes nog maar te zwijgen. Hij was dan ook opgetogen geweest toen hij bij de Hema die sterk afgeprijsde pot verf vond. Het was een niet gangbare kleur, had de verkoopster gezegd. Ndubuisi had maar wat niet begrijpend gebromd. Hij was toch niet van plan geweest de gang ermee te verven, alleen maar alle deuren in de woonkamer en de keuken. En het zag er heel vrolijk uit. Maar die inspecteur van de huisbaas was er niet vrolijk van geworden. "Dát zal je bezuren!", had hij geschreeuwd. Ndubuisi kende dat woord niet, maar hij hield niet van zuur dus het kon nooit wat goeds betekenen. En dat bleek wel, toen hem duidelijk werd dat op zijn kosten alle deuren vervangen zouden moeten worden. Hij had nog wel geprotesteerd, maar was toen zo stijf gescholden dat hij even vergat dat hij zich nu in de beschaafde wereld bevond. Hij zou heel wat kabels moeten trekken om dat geld terug te verdienen. Die ruim acht kilometer kabel die hij nu door Den Haag aanlegde zou daarvoor niet eens genoeg zijn.

Somber ging hij aan het werk. De felle kleuren van de kabels van de verschillende telefoonmaatschappijen konden hem niet opvrolijken. Hij werd er eerder verdrietig van, omdat ze hem aan zijn geverfde deurtjes deden denken. Het duurde nog langer dan normaal voor de dag erop zat. Langzaam liep hij achter de opzichter aan, terug naar het beginpunt. Onderweg zag hij zijn collega's bezig met het dichtsmijten van de greppel waar hij in de loop van de dag kabels doorheen getrokken had. Ze wilden ook naar huis en legden de klinkers er schots en scheef en volkomen ongelijk in. Het deed Ndubuisi aan een straat in zijn geboortedorp denken, alleen was het daar een zandpad.

Schuchter vermeerderde hij wat vaart en kwam op gelijke hoogte met de opzichter. "Moete nietjes achtelate", vroeg hij, terwijl hij naar de zanderige achtbaan keek.

De opzichter keek hem even bevreemd aan en barstte toen uit in een bulderend gelach. "Netjes agtûhrlatûh?! Krèg nâh de tering! Dese weg is van de gemeente, jôh! Geen haan die dûrnaar kraait!"