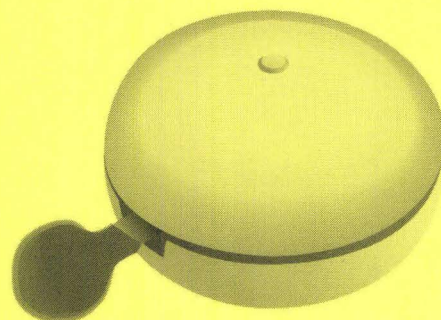


De Fietsbel

Periodiek orgaan van de Fietzersbond ENFB afdeling Den Haag e.o.



**Fietsroute
Weimarstraat: Hoe
lang nog?**

**De ENFB in
2000**

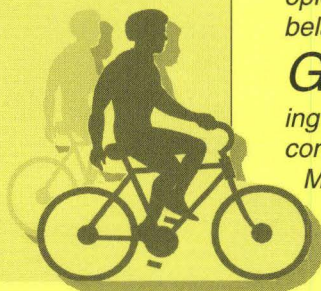
port betaald
Den Haag

nr. 1
januari 1999



Inhoud

- 3 **Fietsroute**
Weimarstraat
- 4 **ENFB in 2000**
- 5 **Themavergadering**
dinsdag 16 februari
a.s.
- 6 **Financieel verslag**
- 7 **Verslag**
jaarvergadering
- 8 **Fietsverlichting**
- 9 **Fietsen in**
Voorburg
- 10 **Fietsdrempels**
- 11 **Nog meer**
fietsdrempels
- 12 **Polen**
- 13 **Nieuwe redactie**
- 14 **Nuttige adressen en**
colofon



Als jullie dit lezen zitten we in 1999, terwijl 1998 afloopt nu ik dit schrijf. Persoonlijk ben ik alleen bezig met verhuizen. Ik fiets daardoor veel heen en weer tussen de Laan van Nieuw-Oost-Indië (oude woning) en het Hoge Zand (nieuwe woning), voornamelijk in de spits en dus in het donker. Dit laatste valt mee dankzij de straatverlichting. Ik fiets via de Theresiastraat, Centraal Station, onder het Ministerie van VROM door, over de Turfmarkt, langs het Stadhuis, Gedempte Gracht, Gedempte Burgwal en vervolgens door straten waar ze het bord "uitgezonderd voor fietsers" vergeten zijn. Het is de kortste weg, maar als fietser is het toch een dubieuze route.

Dat geldt niet alleen voor die eenrichtingswegen maar ook voor het voetgangersgebied bij het Centraal Station. Ook op de Turfmarkt en vooral bij het Spui voel ik me niet helemaal op mijn gemak als fietser. Ik verwacht elk moment dat een Stadswachter me bekeurt, omdat ik de "stoep" op fiets over dat belachelijk smalle opritje bij het Spuiplein. We hebben zelfs via de Raad van State verzet aangetekend tegen een wandelgebied en gepleit voor een net fietspad (zoals onder het Ministerie van VROM). Even niet opletten of er komt weer zo'n belachelijk smalle oprit.

Groot was dan ook mijn verbazing toen er een fiets verlichtingscontrole was op de Turfmarkt.

Mijn man met licht heeft gezellig zijn fiets laten bekijken, maar omdat mijn dynamo slipt en



mijn licht het dus niet doet heb ik niet gedurfd door te fietsen. Ik heb tijdens mijn studententijd in Wageningen al voldoende boetes gekregen vanwege geen fietsverlichting, zodat ik dát risico niet durfde te nemen. Ik ben (zonder licht) omgereden over het Prins Bernard viaduct. Ik probeer dit schrijven nu wel snel af te krijgen, zodat ik zo een nieuwe dynamo op mijn fiets kan zetten.

We hebben in Den Haag dit jaar niet meegedaan aan de fietsverlichtingscampagne. Als mensen dit jammer vinden of juist niet, dan hoor ik dit graag. Ik zelf vind namelijk dat ik als ik in het donker loop, skeeler of fiets, dan heb ik geen problemen met mensen zonder verlichting (dankzij de straatverlichting), maar kennelijk geldt dit niet voor anderen.

Nog een nieuwtje (althans voor mij): bromfietsers moeten uiterlijk in 1999 op de rijbaan en dus van het fietspad af en uiterlijk in 2000 hebben ook fietsers van rechts voorrang (europese regelgeving?).

Een heel gelukkig fietsjaar 1999!!

MILDRED BERENSCHOT
voorzitter afdeling Den Haag
tel: 070-3644322 fax: 070-3644315
Hoge Zand 54
2512 EM Den Haag

Wordt de fietsroute Weimarstraat nu helemaal teruggedraaid?

De goede voornemens van de gemeente Den Haag

In het vorige nummer van de Fietsbel stond als ondertitel boven het artikel over de gemeentepolitiek: 'Alleen voorstellen die ENFB-goedkeuring krijgen worden voorgedragen'. Dit is uiteraard te mooi om waar te zijn. Wat in het overleg met de gemeente wel is afgesproken, is dat gemeentelijke beleids- en uitvoeringsvoornemens betreffende fietsvoorzieningen zoveel mogelijk eerst met de ENFB worden besproken, alvorens de voorstellen in de raadscommissie worden behandeld. Dit geeft de ENFB de mogelijkheid in een eerder stadium zijn invloed aan te wenden en zal het in en aantal gevallen kunnen voorkomen dat de ENFB op de raadscommissievergadering moet inspreken.

Programma 1999

In november is in de raadscommissie het uitvoeringsplan 1999 in het kader van de meerjarige nota Fiets Voorop vastgesteld. Het plan bestaat voor een groot deel uit de realisatie van nieuwe fietsstroken en -paden en uitbreiding van stallingsvoorzieningen (buurtstallingen, bewaakt stallen bij scholenge meenschappen, stallen in winkelgebieden, bij stations en andere openbare voorzieningen). De plannen t.a.v. stallen worden uitgebreid met een onderzoek naar de stallingsbehoefte bij verschillende strandopgan-

gen en met het ontwikkelen en handhaven van stallingsnormen bij bedrijven.

Voorts zal in de komende jaren meer ruimte vrij worden gemaakt voor promotie van het fietsgebruik in Den Haag en zal in het kader van Haaglanden meer aandacht worden besteed aan de regionale fietsverbindingen.

Weimarstraat

Vanuit Loosduinen tot aan de Suezkade ligt momenteel een speciaal voor fietsers, ooit als voorbeeldproject, aangelegde fietsroute. De route bestaat voor een groot deel uit een geasfalteerd tweerichtingenfietspad, waarmee het in Den Haag een unieke plaats inneemt.

Kritiek van ondernemers in de Weimarstraat heeft tot gevolg gehad dat er inmiddels diverse plannen zijn ontwikkeld om de verkeerssituatie in de Weimarstraat aan te passen. De ondernemers willen de bestaande fietsvoorziening eruit en herinvoering van tweerichtingenverkeer voor auto's, teneinde de bereikbaarheid van de Weimarstraat voor het autoverkeer te vergroten. Die zou nodig zijn vanwege de sterk teruggelopen belangstelling voor de Weimarstraat als winkelgebied.

In een officiële reactie stelt de ENFB andere maatregelen voor. Gezien de zeer hoge onderbezetting van parkeerplaatsen ligt een betere bereikbaarheid voor het autoverkeer niet voor de hand. Bovendien blijkt uit meerdere onderzoeken dat winkelgebieden als de Weimarstraat het veel meer moeten hebben van voet-

gangers, fietsers en OV-gebruikers dan van automobilisten.

Wel acht de ENFB de situatie in de Weimarstraat vrij onduidelijk vanwege de gelijkvloerse inrichting, de diverse oversteekplaatsen voor fietsers, de abrupte onderbrekingen en de elkaar afwisselende 1- en 2-richtingenfietspaden. Het ligt daarom meer in de rede om het bestaande tweerichtingenfietspad vanaf de Valkenboslaan in zijn geheel door te trekken tot de Suezkade en bovendien de stallingsvoorzieningen te verbeteren.

De discussie over de herinrichting van de Weimarstraat woedt op dit moment nog steeds voort. Als ENFB blijven we waakzaam.

Overige onderwerpen

Naast de maatregelen in het kader van de nota Fiets Voorop lopen ook constant kleinere projecten die beogen fietsonvriendelijke situaties op te heffen. Voor een deel worden deze aangedragen door de ENFB. Soms is een oplossing vrij snel te realiseren, andere minder snel of blijken in een enkel geval praktisch niet haalbaar. Als werkgroep gemeentepolitiek hebben we ons voorgenomen de komende tijd een aantal fietsroutes op fietsonvriendelijke situaties na te lopen. Maar ook ervaringen van andere fietsers kunnen we goed gebruiken. Schroom dan ook niet deze aan ons door te geven. In een aantal gevallen zal het beslist de moeite lonen!

JAAP KIP

1999

Hoe ziet de Fietzersbond ENFB eruit in 2000?

Doordat ik nu veel tijd nodig heb voor verhuizen ben ik niet meer actief in de begeleidingsgroep van de Strategie-discussie van de landelijke Fietzersbond ENFB. Ondanks dat de begeleidingsgroep niets te beslissen heeft, vind ik dit ontzettend jammer. Het was namelijk heel interessant. Alles stond ter discussie. Zelfs of de Fietzersbond ENFB opgeheven kan worden. Met behulp van subsidie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is hier een onderzoek naar gedaan en gebleken is dat een belangenorganisatie voor fietsers wel degelijk bestaansrecht heeft. Fietsers die nu lid zijn, blijken niet veel te verschillen van de rest van de fietsers. Ze zijn gewoon meer, heftiger en/of emotionelere fietsers.

Gebleken is dat de ENFB kiezen moest tussen een maatschappelijke collectieve belangenbehartiger (zoals Greenpeace) of een individuele belangenbehartiger (zoals de ANWB). In de ledenraad heeft de ENFB gekozen voor het eerste (individuele belangenbehartiging alleen als het meerwaarde oplevert). Het bovengenoemde onderzoek heeft bovendien een aantal verbeterpunten en dilemma's opgeleverd. Duidelijk is dat het volgende verbeterd moet worden: organisatie versterken (o.a. relatie bureau en afdelingen), naamsbekendheid vergroten, imago van de Fietzersbond verbeteren, invloedrijker worden. Er zijn 7 dilemma's, namelijk:

1. welk belang heeft milieu, leefbaarheid of veiligheid (net als nu doel of meer randvoorwaarde)?
2. is het stimuleren/promotie van fietsgebruik een expliciet/centraal doel?
3. zijn alle fietsers de doelgroep of moet er sprake zijn van prioriteiten voor functionele fietsers, fanatieke fietsers of recreatieve fietsers
4. is de fietzersbond niet principieel tegen auto's, of vanwege milieu (zie 1) toch wel? Persoonlijk heb ik gezien mijn eerste verhaal hierboven al moeite met voetgangers (wat ik zelf heel vaak ben!) en lijkt mij het toch belangrijker dat er gewoon plaats is voor de fietser.
5. wat is de macht van het aantal leden? Welke omvang moet de Fietzersbond hebben en gaat dit niet ten koste van de principes/visie.
6. is de Fietzersbond een publieksorganisatie of een organisatie voor professionals? We willen een mengvorm zijn, maar volgens het onderzoeksbureau zijn keuzes wel essentieel.
7. welke organisatie, hoe autonoom mogen afdelingen zijn? Wat is de rol van het landelijk bureau?

**Dilemma: is
enfb voor of
tegen auto's?**

Deze verbeterpunten en dilemma's zijn stuk voor stuk interessant en geven ook veel stof tot nadenken. Daarom komen we er op de volgende vergadering op terug. Kortom, nog genoeg dilemma's. Heb je hier een mening over laat het ons weten vóór 16 februari 1999.

MILDRED BERENSCHOT



BEWAAKTE STALLINGEN IN
DEN HAAG, KIJKDUIN, SCHEVENINGEN,
LEIDSCHENDAM, RIJSWIJK,
ZOETERMEER, DELFT, PIJNACKER
EN DIVERSE EVENEMENTEN
NU OOK BIJ SCHOLEN!

HEESWIJKPLEIN 86-87, TEL. 070 - 3942211

JAARKAART FIETS: f 50,- MET OOIEVAARSPAS: f 25,-

Uitnodiging Themavergadering

Thema: De koers van de ENFB

Dinsdag 16 februari om 20.00 uur

in het Haags milieucentrum, Zusterstraat 168

Aan alle ENFB-leden van de afdeling Den Haag e.o.

De afgelopen decennia is de ENFB sterk van karakter veranderd.

In het begin was het een actiegroep die van leer trok tegen de auto en de ANWB, tegenwoordig is het een professioneel instituut, een soort ANWB voor fietsers. Kritiek op het overheidsbeleid betreft nog voornamelijk de financiële kant: het Rijk moet net zoveel geld steken in fietsvoorzieningen als in het openbaar vervoer.

De vraag is wat er gebeurd is met de oude garde: is deze van inzichten veranderd, vertrokken of minder geïnteresseerd geworden?

In ieder geval is het kritische geluid binnen de ENFB nauwelijks nog hoorbaar. Hoe komt dat? Als de leden geen invloed meer willen hebben (wat je gezien de magere opkomst bij ledenvergaderingen wel zou denken) is het beter om de vereniging in een stichting te veranderen. Het kan echter ook zijn dat het kritische geluid stukloopt op de overmacht van het zwaar gesubsidieerde bureau. Dan moet daar wat aan gebeuren. In plaats van een getrapte inspraakstructuur (met een ledenraad, die de afdelingen vertegenwoordigt) zouden we bijvoorbeeld landelijke algemene ledenvergaderingen kunnen voorstellen.

Op 20 februari is er zo'n ledenraad en wel over de strategie van de ENFB. We willen wel graag weten wat voor inbreng de Haagse leden van hun vertegenwoordigers verwachten.

Om eens te zien of het verkeersbeleid van de overheid de leden nog bezighoudt leggen we de volgende vraag aan u voor:

Wat vindt u van de plannen om de Grote Marktstraat voor auto's af te sluiten?

Op het eerste gezicht prachtig, maar het brengt wel met zich mee, dat de grachten nog drukker worden, het Lange Voorhout als parkeerroute fungeert, de Blauwe Aanslag wordt gesloopt, allerlei andere wegen worden opgerekt en er voorlopig niet tegen het eenrichtingsverkeer in de Javastraat in kan worden gefietst.

Is het niet veel rechtvaardiger om het verkeer juist uit de oude stadsdelen te weren en het grootwinkelbedrijf ermee op te schepen?

Andere onderwerpen waarover door fietsers heel verschillend wordt gedacht zijn onder andere verkeerslichten, drempels en het wetsvoorstel inzake de aansprakelijkheid bij verkeersongevallen.

Waarschijnlijk te veel om echt grondig te bespreken (we houden uiterlijk om half elf op).

Op woensdag 21 april houden we echter weer een vergadering en zo nodig spreken we nog een extra datum af.

RIK ZAKKEE



- Het bestuur van de ENFB afdeling Den Haag e.o. Met v.l.n.r. Leo van den Brun, Rik Za-kee, Ronald Luijten, Jaap Kip en Mildred Berenschot.

Foto: dhr. van den Bos

Financieel verslag 1997/1998 en begroting 1998/1999

Op de laatstgehouden jaarvergadering zijn het financieel verslag over het afgelopen boekjaar en de begroting voor het komende boekjaar vastgesteld. Het boekjaar van de ENFB loopt van 1 oktober tot en met 30 september.

	Begroting 1998/1999	Uitkomst 1997/1998
BATEN		
Afdracht landelijk bureau (contributies)	12.400	12.398
Advertenties Fietsbel	400	400
Verkoop materiaal	100	22
Interest	100	150
Totaal baten	f 13.000	f 12.970
LASTEN		
Fietsbel	11.800	10.445
Acties	1.400	1.560
Secr. en vergaderkosten	700	378
Overige	100	532
Totaal lasten	f 14.000	f 12.915

De hogere overige kosten in 1997/1998 zijn vooral veroorzaakt door de ledenenquête (f 300). Voor 1998/1999 is f 1.000 extra begroot voor aanpassing van DTP software (redactie Fietsbel) en f 250 in verband met de met ingang van volgend jaar verschuldigde vergoeding voor de postbus. De algemene reserve bedraagt per 30 september 1998 f 6.795 (per 30 september 1997: f 6.740).

JAAP KIP.

VERSLAG JAARVERGADERING AFDELING DEN HAAG E.O.

Op 30 oktober 1998 hield de afdeling Den Haag e.o. haar jaarlijkse vergadering. De opkomst viel wat tegen, maar dat werd ruimschoots goedgemaakt door het grote aantal vrijwilligers dat reageerde op de oproep in de vorige Fietsbel. Mark Roskott liet weten dat zich ter opvolging van scheidend opmaakredacteur Eduard Bekker maar liefst twee kandidaten hebben gemeld.

Als eerste werd het jaarverslag, dat is gepubliceerd in Fietsbel nummer 4 van 1998, door de vergadering goedgekeurd. Echter met de toevoeging dat de actie bij station Den Haag Hollands Spoor werd gehouden op 1 oktober 1997.

Jaap Kip deelde vervolgens het financieel verslag 1997/1998 en de begroting 1998/1999 uit. Leo van den Brun merkte naar aanleiding hiervan op dat de kosten voor de Fietsbel te laag waren begroot, omdat er een nieuw opmaakprogramma moest worden aangeschaft. Jaap zegde toe het verslag te zullen aanpassen. Ronald Luijten en Leo van den Brun zullen, als Kascommissie, de cijfers controleren. Een van de dingen die moeten gebeuren, is nieuwe adverteerders te zoeken voor de Fietsbel.

Vervolgens stond de bestuursverkiezing op het programma. Mark Roskott stelde zich niet herkiesbaar, waarna Rik Zakee zich opwierp voor de post van secretaris. Zijn programma: ledenvergaderingen moeten gaan over concrete discussieonderwerpen die duidelijk aangekon digd worden. Discussies moeten uitmonden in standpunten, die vervolgens naar buiten worden gebracht.

Een tweede kandidaat-bestuurslid was Leo van den Brun. Hij deed bestuurlijke ervaring op bij onder meer diverse sportverenigingen en de VPRO. Voor de grotere afstanden verkiest Leo de auto boven het openbaar vervoer, maar in Den Haag kiest hij bewust voor de fiets.

Beide kandidaat-bestuursleden werden verkozen, de herkiesbaar gestelde zittende leden herkozen.

Het bestuur van de afdeling Den Haag ziet er daarmee als volgt uit: Mildred Berenschot: voorzitter

Rik Zakee: secretaris

Jaap Kip: penningmeester

Ronald Luijten: lid

Leo van den Brun: lid

Ter afsluiting van het eerste deel van de vergadering ging Mildred uitvoerig in op de ontwikkelingen bij de landelijke ENFB (zie hierover ook het artikel elders in deze Fietsbel). Zowel zij als Rik en Leo kondigde aan op de landelijke ledenraad van 21 november van de partij te zullen zijn.

Het tweede deel van de avond was bestemd voor de twee Haagse fietscoördinatoren Joep Hintze van DSO (Dienst Stedelijke Ontwikkeling) en Martin Groen (Dienst Stadsbeheer). Zij ontwikkelen plannen op het gebied van fietsinfrastructuur en voor fietsenstallingen. Over de groei van het aantal fietstrommels en bewaakte stallingen bij scholen betoonden zij zich tevreden. Ze kondigden de bouw aan van een nieuwe bewaakte stalling op het Spui. Maar met nadruk stelden zij dat ze weinig greep hebben op verkeersingrepen door andere onderdelen van de gemeente, laat staan op het doen en laten van andere wegbeheerders (zoals bijvoorbeeld het Duinwaterleidingbedrijf).

De problemen die er met verkeerslichten zijn - deze zijn niet zelden zeer fietsonvriendelijk afgesteld - worden volgens de beide ambtenaren veroorzaakt door een tekort aan goede technici. Klachten hierover kunnen altijd gemeld worden bij Jaap Kip, die ze kan inbrengen in het regulier overleg dat de werkgroep gemeentepolitiek met de fietscoördinatoren heeft.

Voor de liefhebbers: de notulen van deze vergadering zijn verkrijgbaar bij MARK ROSKOTT en RIK ZAKEE.

Column

De versperring

Op een aardige zomerdag rijden mijn man en ik graag vanuit het Laakkwartier richting het Woud. Als je langs het crematorium Eikelenburg zo het bruggetje over fietst heb je een prachtig uitzicht over de weilanden en eenmaal aanbeland bij de Hooischuur is het heerlijk genieten. Niet alleen van de koffie met Woudse plak, maar vooral ook van de terrasbezoekers. Regelmatig zie je daar hoogbejaarde wielrenners in glimmend felgekleurd tenue. Geen duwkarretjes, rolstoelen e.d. maar vederlichte racefietsen staan daar te blinken in de zon. Op één van die schaarse mooie dagen die deze zomer rijk was fietsten wij dus richting het Woud. Deze route langs Wateringen en Rijswijk is al enigszins ingeperkt door de nieuwe autosnelweg die daar is aangelegd, maar dat mag de pret niet drukken. Wij kiezen voor het fietspad langs het Wateringse Veld. Tot onze grote verbazing ligt daar een enorme zandhoop over de gehele breedte van het fietspad. Het zand ligt zelfs tot aan de slootkant. Dus als je geen fan bent van natte voeten zit er maar één ding op: er overheen. Met de fiets op de schouder ploegden wij door het mulle zand. Kennelijk houdt de aannemer van zevenkampachtige praktijken en slaat hij het sportief vermogen van de fietser hoog aan. Met ijzeren wilskracht bereikten wij uiteindelijk toch ons doel. Eind september vatten wij opnieuw het plan om richting het Woud te fietsen. De zandhoop waren wij eerlijk gezegd allang vergeten, maar tot onze grote verbazing lag deze versperring er nog steeds. Dit keer was hij echter keihard, door de fietsers na ons die dezelfde bewonderingswaardige poging hadden ondernomen om toch zijn/haar doel te bereiken. Iets gemakkelijker dan de eerste keer maar toch met de nodige inspanning klommen wij ook deze keer over de 2½ meter hoge zandwal heen. Ik vraag mij af of aannemers zonder ook maar een waarschuwbord te plaatsen ook zo de A4 of A9 zouden versperren. Ik denk het niet.

STRENGE CONTROLE FIETSVERLICHTING

Zo kopte de Posthoorn van week 46. In het artikel viel te lezen dat vanaf maandag 16 november de politie twee weken lang boetes zou gaan uitdelen aan fietsers die zonder verlichting rondrijden.

Navraag bij het bureau Communicatie van de politie Haaglanden leverde echter een heel ander verhaal op. De periode van twee weken blijkt een waarschuwingsperiode te zijn waarin de politie nog niet verbaliseert, dit als opmaat voor een periode van intensieve controle die duurt tot en met maart 1999.

Dit is een landelijke actie, georganiseerd door een werkgroep waarin onder

andere Veilig Verkeer Nederland, de Bovag, Rai, het ministerie van Verkeer en Waterstaat en vijf regionale politiekorpsen zich voor de duur van vijf jaar verenigd hebben. Ieder jaar is er één onderwerp dat zich in de speciale belangstelling van de werkgroep mag verheugen en dus ook op de nodige politiecontrole kan rekenen. Verleden jaar waren dat de autogordels en dit jaar is de beurt aan de fietsverlichting.

Om het verlicht fietsen te stimuleren zijn er reclamespotjes en posters gemaakt, van fietsers die met een huiskamerlamp op de bagagedrager rondrijden. Waarschijnlijk hebben jullie wel

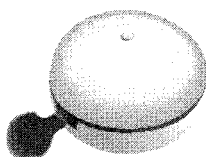
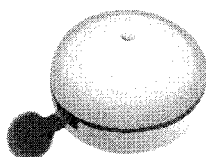
eens zo'n poster zien hangen, de stad was er een paar weken geleden nog mee volgeplakt.

Volledigheidshalve even de tarieven; één defecte lamp levert een boete van dertig gulden op, twee defecte lampen zijn goed voor een prent van vijftig gulden.

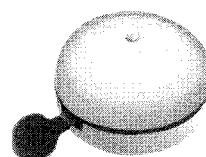
Twaalf tot zestienjarigen betalen de helft en de jeugd tot twaalf jaar komt er met een waarschuwing en een brief naar de ouders vanaf. In 1999 worden de tarieven met vijf à tien gulden verhoogd.

De onverlichten onder ons zijn gewaarschuwd.

SIMON JANSE



fietsbelletjes

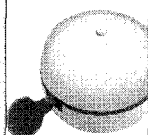


De advertenties in de rubriek 'Fietsbelletjes' zijn gratis voor particulieren. Ze kunnen worden opgegeven bij Hans Jongepier, redactie De Fietsbel, Marktweg 204, 2525 JR Den Haag. Tel. 070 - 3 89 73 84. E-mail: enfb@denhaag.org

Ruilen? Ik heb een gewone heren-stadsfiets in redelijke staat, en wil er iets gelijkwaardigs in damesuitvoering voor terug. 070-389 73 84.

Komende zomer fietsen in Zuid-Frankrijk? Aangeboden: kaart Marseille-Carpentras en Avignon-Montpellier, beide aangeschaft in 1995, schaal 1:100.000. Tegen elk aannemelijk bod. Bob Mole-naar, tel. 070-362 15 42.

Fietskar zoekt trekhaak met balhoofd voor bevestiging aan zadelpen. Wie heeft er nog een liggen? Bel Bob Mole-naar, 070-362 15 42.





De nieuwe redactie van De Fietsbel met van links naar rechts: Simon Janse, Bob Molenaar, Hans Jongepier, Irene van den Bos, Helmy Pluis en Mark Roskott. Irene heeft zich inmiddels teruggetrokken.

De muur tussen Voorburg en Den Haag

In het onlangs gepresenteerde verkeerscirculatieplan (VCP) van de gemeente Voorburg hebben de verbeteringen voor fietsers duidelijk de overhand over de verslechtingen. Het belangrijkste negatieve nieuws is de komst van de verlengde Landscheidingsweg, maar dat kun je de gemeente Voorburg niet kwalijk nemen: die was er niet bepaald een voorstander van.

Positief is dat de gemeente bromfietsers van de fietspaden wil weren en streeft naar vermindering van het aantal verkeerslichten. Op de kruising Parkweg/Rembrandtlaan wil de gemeente de verkeerslichten vervangen door een rotonde.

Wat vinden wij daarvan? Veel rotondes zijn onveilig voor fietsers. Omdat automobilisten die de rotonde verlaten alweer gas geven op het

moment dat ze de baan van de fietsers kruisen.

Daarom zullen we een paar eisen stellen aan de vorm van rotondes (en andere kruispuntconstructies). De echte grote problemen liggen bij de gemeentegrenzen: fietsers van en naar Den Haag moeten grote omwegen maken om aan de andere kant van de Utrechtse baan en/of een spoorbaan te komen en komen daarbij altijd een paar forse kruispunten tegen. Om dit op te lossen zijn viaducten of tunnels nodig en die zijn niet goedkoop (als je het tenminste niet vergelijkt met de kosten van de aanleg van een autoweg).

Het grootste probleem is echter dat samenwerking tussen de gemeenten Den Haag en Voorburg nodig is en die is de laatste tijd niet bepaald om over naar huis te schrijven. De gemeente Den Haag overweegt zelfs het fietspad op de Maanweg,

dat de op- en afrit van de Utrechtsebaan kruist te verwijderen. Het heeft ook slechts voornamelijk nut voor wie van het ene deel van Voorburg naar het andere deel wil fietsen.

En dan de fietsers die van zo ver komen dat ze hier de weg niet eens weten. Die hebben urenlang in het geraas van de A 12 gefietst en moeten op weg naar Den Haag nog even door Voorburg. Wie de weg kent rijdt via een paar smalle straatjes en de Aart van der Leeuwkade, maar argeloze toeristen stuiten op de gemeente Voorburg die fietsers uit de Herenstraat wil weren.

Je zou denken dat juist die fietsers langs de winkels en terrasjes van de Herenstraat worden geleid, maar de gemeente trakteert ze nog op een rondleiding langs al haar prachtige verkeerslichten.

RIK ZAKEE



Tekening: Helmy

naar Jacaville
uit "Pomkio"

HERINRICHTING POMPSTATIONSWEG: PAS OP VOOR VOSSEN

Hoewel ik op minder dan tien minuten fietsen van mijn werk op het CBS woon, maak ik bijna elke ochtend en avond een omweg van een uur via de duinen en elke keer slaak ik een zucht van verlichting als ik de wereld van auto's en computers achter mij laat.

Op mijn vrije dagen doe ik er vaak nog een schepje bovenop en stap ik op de racefiets naar Zandvoort. Sinds twee jaar ben ik ook in het trotse bezit van een racefiets waarop ik bagage mee kan nemen, maar het lijkt erop dat deze binnen afzienbare tijd in een vitrine kan, omdat het Duinwaterleidingbedrijf ertoe over is gegaan om alles wat harder fietst dan de duinwachters uit de duinen weg te pesten.

In september kon ik nog naar Wieringen fietsen, maar de dag erop ging het fietspad voor een paar maanden op de schop en het resultaat zal zijn dat het straks voorzien is van kamelenbulten die

de fietser degraderen tot de debiel op een hobbelpaard, zoals nu al het geval is tussen de watertoren en Meijndel. Die eerste ingreep had dan nog als voordeel de gedeelde ergernis, waardoor mijn tegenliggers uit Katwijk en ik elkaar tegenwoordig groeten, maar dit keer is de afsluiting zo grondig dat ik 's morgens alleen nog een meisje uit Wassenaar tegenkom. Het wrange is dat de maatregel voortvloeit uit conflicten tussen mensen die hoofdzakelijk op zondag in de duinen vertoeven en de rest van de week zich voornamelijk per auto verplaatsen, waardoor de duinen een soort laatste toevluchtsoord zijn geworden: enerzijds zijn er de Natuurmonumenttypes, die sport maar een verachtelijk verschijnsel vinden en al kijken of je van een andere planeet komt als je van Den Haag naar Leiden bent komen fietsen. Anderzijds degenen die in het weekend een hele week gebrek aan lichaamsbeweg-

ing proberen in te halen en daarbij duidelijk laten blijken gewend te zijn om alles wat langzamer gaat dan zij van de weg te toeteren.

Ook de medewerkers van het waterleidingbedrijf zelf verplaatsen zich grotendeels per auto, wat door de versmalling van het fietspad extra hinderlijk is geworden. Een recent voorbeeld is het volgen van vossen, die zoals zoveel dieren tegenwoordig een zendertje aan hun lijf moeten dulden.

Veel te volgen valt er echter niet meer: i.p.v. normaal weg te lopen voor een mens kijken vossen je vaak aan met blik van: "waar blijft mijn vreten?"

Ook de vossen zijn dus al verpest en fietsers mogen wel gaan uitkijken dat ze hun nek niet breken over al de volgevreten beesten die in het duin rondlopen.

RIK ZAKEE

Herinrichting Pompstationsweg; een comfortabel compromis

Ik was blij verrast toen ik voor het eerst sinds lange tijd weer eens over de Pompstationsweg fietste, ik bedoel het stuk voorbij de Van Alkemadeaan waar het fietspad door de duinen begint, richting Noordwijk en verder. De reden hiervoor was de vernieuwing van het wegdek van deze route door de Duinwaterleiding. Waar je eerst via het laatste stukje Pompstationsweg naar de watertoren toe fietste om dan twee haakse bochten te maken, is er nu een afsplitsing gemaakt die rechtstreeks naar het begin van het fietspad door de duinen gaat.

De kasseien waar je vroeger overheen moest stuiten voordat je ter hoogte van Meijendel eindelijk een geasfalteerd wegdek bereikte, zijn vervangen door een keurige klinkerbestrating.

Als de gemeente Den Haag ook zulke kwaliteit leverde zou het fietsen in de stad een waar genot zijn. Op regelmatige afstand zijn drempels van het type twee heuvels (zie illustratie) aangebracht, voorafgegaan door keurige waarschuwbordjes. Die zijn zeer effectief in het beperken van je snelheid, zelfs op mijn herenrijwieltje met drie-versnellingsnaaf en trommelremmen kostte het mij weinig moeite zoveel snelheid te ontwikkelen dat ik als het ware 'gelanceerd' werd.



Zijaanzicht drempel type 'twee heuvels'

De eerste heuvel te hard nemen betekent over het dal in het midden van de twee heuvels heen schieten en ergens op de tweede heuvel of zelfs daarachter terechtkomen, hoe hoger de snelheid waarmee gefietst wordt, des te harder het neerkomen. Tot zover mijn fietserervaringen op de heringerichte Pompstationsweg.

Ik ben al met al tevreden over die herinrichting; de verbeterde kwaliteit van het wegdek betekent

comfortabeler fietsen. Ook zijn voor voetgangers en ruiters aparte stroken aangelegd en de drempels zorgen ervoor dat de recreatieve fietser die ontspannen van de natuur wil genieten niet van de weg gereden wordt door pelotons racefietsers. Een noodzakelijk compromis dus. Let wel, ik heb niets tegen zo hard mogelijk fietsen, als dat maar niet ten koste gaat van andere weggebruikers. Er zijn ook automobilisten die graag 250 kilometer per uur willen rijden. Zolang dat op een afgesloten circuit gebeurt heb ik daar geen moeite mee. Als ze dat op de openbare weg willen doen wordt het wat mij betreft een heel ander verhaal.

De volgende woorden citeer ik dan ook met instemming: "De duinen roepen altijd flinke emoties op. Racefietsers met de ogen op de grond gericht horen er niet thuis. Hij beveelt daarvoor een wielercircuit aan zoals in de broekpolder van Naaldwijk." Ze zijn te vinden in de Fietsbel van mei/juni 1997 en werden opgetekend tijdens het gesprek dat Eddie Kips en Clemens Sweerman met provinciaal fietsambtenaar Adriaan van Vlimmeren hadden.

Racefietsers kijken inderdaad meestal naar de grond net voor zich. Om ver voor zich uit te kunnen kijken moeten racefietsers de nek (over)strekken en ik weet uit eigen ervaring hoe onplezierig dat kan zijn, zeker op langere tochten. Dat de combinatie slecht zicht en hoge snelheid ook bij fietsers levensgevaarlijk kan zijn is inmiddels afdoende bewezen door de racefietsers die in de duinen bij Wassenaar iemand zodanig aan wist te rijden dat het slachtoffer later aan zijn verwondingen is bezweken.

Eén van de vele redenen waarom ik zo aan het fietsen verknocht ben is dat de fiets zo'n humaan vervoermiddel is. Fietsers rijden niemand dood, dacht ik. Inmiddels ben ik dus een illusie armer, én ervan overtuigd dat zoiets nooit meer mag gebeuren.

Zoals we allemaal weten helpt het niet om een beroep te doen op de redelijkheid en het invoelingsvermogen van de hard- c.q. doodrijders onder de automobilisten. Drempels, wegversmallingen, controles, camera's, die helpen. Redelijkheid en invoelingsvermogen hebben

ze achtergelaten toen ze instapten. Ik ben bang dat mutatis mutandis hetzelfde geldt voor sommige hardrijders op de fiets, de goede niet te na gesproken uiteraard. Daarom vind ik de drempels noodzakelijk. Zo geniet de recreatieve fietser, die waarschijnlijk minder lange tochten maakt dan zijn racende collega, tenminste op het eerste gedeelte van de route uit Den Haag enige bescherming.

SIMON JANSE

Advertentie



Schoolstraat 21
2511 AW Den Haag
telefoon 070-3 65 73 06
fax 070-3 89 77 94

Begin november kreeg Den Haag bezoek van een 14-hoofdige delegatie uit zusterstad Warschau. De Polen kwamen bestuderen wat de inspanningen ten behoeve van een Duurzaam Den Haag hebben opgeleverd.

En hoe konden ze dat beter doen dan op de fiets, moet enfb'er en mede-organisator Jac Wolters gedacht hebben.

De laatste Natuur- en Milieu Agenda van 1998 doet verslag van hun bevindingen, en die mogen op z'n zachtst gezegd frappant worden genoemd. Een van de voornaamste dingen die de Poolse bezoekers opvielen was dat de verkeerslichten - veel adequater ook vaak stoplichten genoemd - voor fietsers en voetgangers zo kort op groen staan.

Jac, die de Warschauers tijdens

hun omzwervingen begeleidde: "Het is natuurlijk ook opmerkelijk. Nederland staat bekend als fietsland en dan zie je een heleboel auto's aan je voorbijgaan terwijl je zelf maar staat te wachten. Niet zelden de maximale cyclusduur van negentig seconden.

Polen stoppen voor rood

En dat soms tweemaal, als je linksaf moet. De afstelling is nu eenmaal afgestemd op het autoverkeer en een optimale doorstroming van het openbaar vervoer. Plus dat ieder risico voor de fietser ondervangen wordt. Tja, als je dan wacht tot je groen krijgt, zoals die Polen, dan duurt dat lang."

De Milieuagenda biedt echter ook enige troost: "Toch is het in Warschau veel onveiliger en daardoor minder aantrekkelijk om op de fiets te stappen".

BOB MOLENAAR

Een nieuwe winter, een nieuw begin. In ieder geval bij de enfb. Niet alleen op landelijk niveau is men aan het vernieuwen, ook de afdeling Den Haag is in beweging. Zo is er een tweetal bestuursleden bijgekomen (en is er één vertrokken).

Wat u als lezer waarschijnlijk het meest opvalt zijn de veranderingen in De Fietsbel. Eduard Bekker, de man die jarenlang de lay-out voor Fietsbel verzorgde, wilde wel eens iets anders en heeft de fakkel overgedragen. Vanaf deze plaats: Eduard, hartelijk bedankt voor jouw tomeloze inzet, elke Fietsbel is altijd weer een hele klus. Het layoutwerk is overgenomen door Helmy Plus.

Verder is de inhoudelijke redactie drastisch uitgebreid. Jarenlang was dit voornamelijk een éénmans-zaak, van eerst Peter Piket en later Hans Jongepier, nu telt de redactie maar liefst 4 mensen: Mark Roskott was al langer formeel redactielid, maar had daar weinig tijd voor had door zijn bijbaan als secretaris. Simon Janse en Bob Molenaar zijn de echte nieuwkomers.

We hopen dat deze uitbreiding de inhoud van De Fietsbel ten goede zal komen.

De redactie.

Advertentie

Kemper

de vouw-/ligfietsspecialist

Dealer van:

GIANT

PRECISELY RIGHT

BATAVUS

o.a.
Brompton
Di Blasi
Neo Bike - Kentex

o.a.
Challenge
Flevo bike
M5 - Optima

Ook verhuur van vouw- en ligfietsen

Groot assortiment onderdelen en accessoires

• Diverse fietskarren

Kom voor een proefrit naar
DEN HAAG

Maandagochtend gesl.
Donderdag koopavond
(april t/m sept.)

TEL./FAX 070 - 345 96 96 P. HEINSTRAT 42 - ELANDSTRAT 17

Nieuw(s) van de redactie

Nieuwe samenstelling van de redactie

Terwijl Eduard Bekker afscheid nam als lay-outmedewerker van De Fietsbel, traden Simon Janse en Bob

Molenaar aan als nieuwe redactieleden. Helmy Pluis gaat het lay-outwerk verzorgen.

Eduard Bekker

"Deze Fietsbel is niet meer door mij opgemaakt, maar door mijn opvolgster Helmy Pluis. Het werd tijd om een opvolger het genoegen van opmaken van de 'Bel' te laten smaken, want ook de volgende generatie moet een kans krijgen. Eindredacteur en kopij-jager Hans Jongepier heeft voor een rimpelloze opvolging zorg gedragen. Over de samenwerking met hem ben ik zeer content geweest. Dat geldt ook voor zijn voorganger Peter Piket; die moest nog langs met knipsels, foto's en diskettes, waarvoor hij de halve stad moest afrijden om het allemaal bijeen te garen. Maar beiden zorgden dat ik nooit mensen achter hun broek hoefde te zitten om kopij, of lastige telefoontjes hoefde te beantwoorden, wat bij ander lay-outwerk nogal eens het geval wil zijn. De techniek is inmiddels echter verder voortgeschreden. Hans Jongepier communiceerde uiteindelijk vrijwel uitsluitend per email, op welke wijze hij ook de illustraties aanleverde. Comfortabel kan het bijna niet. Op deze wijze kon ik me dan ook uitsluitend richten op datgene waarvoor ik me vier jaar geleden had aange-

boden: het lay-outen van De Fietsbel.

Uiteraard heb ik nog wel eens aan teksten gesleuteld en geknobbeld op goed koppelende fotobijschriften. Uiteindelijk kon ik mijn journalistieke opleiding wat dat aangaat niet loochenen.

Ook kon ik het zeker niet nalaten mijn betrokkenheid bij de actie voor de fietser in en om de residentie te tonen en in de teksten, koppen en zelfs redactionelen mijn woede over het pro-autodenken van de overheid te laten doorschemeren.

Opmerkelijk genoeg heb ik zelden een onvertogen woord over deze eigengereidheid gehoord, maar wel veel positieve reacties gekregen over de opmaak, hetgeen mij heeft gestimuleerd om het werk met alle plezier al die tijd te doen.

Ik hoop dat samenwerking tussen Helmy, Hans en alle andere betrokkenen even voorspoedig mag verlopen en dat het resultaat er weer mag zijn. Want de fiets verdient alle aandacht voor een beter milieu.

Mensen, bedankt en succes voor de toekomst!"

Helmy Pluis

"Mijn belangstelling voor het fietsgebeuren in Den Haag werd jaren geleden gewekt. Ik kocht circa 15 jaar geleden een auto en ontdekte meteen dat je met een auto eigenlijk nergens naartoe kunt in de stad vanwege de parkeerdruk. Bovendien duurt het lang voordat je de stad uit bent als je eens ergens anders naartoe wilt. Zodoende stond het ding op straat en kostte alleen maar geld. Na een jaar heb ik mijn auto verkocht en een goede fiets aangeschaft. Dit bevalt prima. Ik kan nu overal naartoe. En voor de verre afstanden gebruik ik de trein. Sinds de geboorte van mijn dochter hebben we nu ook een fietskar voor onze kinderen aangeschaft.

Als je met kinderen door het verkeer fietst, valt het op hoe kwetsbaar fietsers in het verkeer eigenlijk zijn. Ik ben ervan overtuigd dat er nog een heleboel te doen valt om de positie van de fietser (en ook de voetganger) in het verkeer veilig te stellen.

Mijn belangstelling voor het lay-outwerk werd gewekt door mijn vorige werkkring (Ik werkte als onderzoeker aan de universiteit van Nijmegen). Naast het schrijven van artikelen, moest ik deze ook zelf lay-outen, zodat ze integraal afgedrukt konden worden. Ik heb dit met veel plezier gedaan. Ik hoop dat mijn samenwerking met Hans Jongepier en alle andere redactieleden prettig zal verlopen. Verder bedank ik mijn voorganger Eduard Bekker voor zijn nuttige adviezen t.a.v. het lay-outwerk."

Even voorstellen...

Simon Janse, nieuw redactielid van de Fietsbel, fietst al door Den Haag vanaf zijn vierde levensjaar, aanvankelijk met zijwieltjes, later lukte me dat ook zonder. Het rijwiel dat mij nog het meest is bijgebleven uit mijn jeugdjaren is de zogenaamde 'chopper', een kinderfiets die ontworpen was om op een Harley Davidson motorfiets te lijken, compleet met een hoog stuur, kleine dikke bandjes en een op de dikke bovenbuis van het frame



gemonteerde schakelpook waarmee de drie versnellingsnaaf bediend werd. Genoemde schakelpook heeft menige kleine jongen [inclusief ondergetekende] bij een noodstop zeer oncomfortabele ogenblikken bezorgd. Als u weet wat het Engelse werkwoord 'to chop' betekent zult u begrijpen dat de naam van die fiets in meer dan één opzicht zeer toepasselijk gekozen was. Inmiddels ben ik al weer 35 en geniet nog dagelijks van het fietsen door het groene Haagse

[zij het gelukkig niet meer op de chopper]. Ik fiets dan ook vaak voor mooie routes om. In 1996 ben ik lid van de enfb geworden, omdat ik pro-fiets ben en het opkomen voor fietsersbelangen een goede zaak vind. Naar aanleiding van de advertentie in de Fietsbel van oktober 1998 waar om een redacteur gevraagd werd heb ik gereageerd en ik hoop dat ik samen met mijn collegaredactieleden tot uw leesgenoegeen bij zal kunnen dragen.

SIMON JANSE

BESCHERM & GENIET



natuurlijk zonder auto!

Belt u maar ... Boos worden helpt niet, melden wel!

Heeft u klachten over:

- verkeerd afgestelde verkeerslichten,
- te weinig opstelruimte voor fietsers bij kruispunten,
- gevaarlijke verkeerssituaties,
- slechte verlichting,
- overvloedige wortelgroei of beplanting,
- onvoldoende stallingsmogelijkheden bij openbare gelegenheden of bij u in de straat?

Schrijf of bel naar de verantwoordelijke instantie en/of schrijf of bel naar de enfb-vertegenwoordigers in uw buurt!



Gemeente Den Haag, Dienst Stadsbeheer
Sector Wegen & water, Afdeling Planvorming
of Sector Groen
Postbus 12600
2500 DJ Den Haag.
070 - 3 53 20 00 en
070 - 3 13 35 54 (Defecten aan stoplichten o.v.v. nr.
verkeerslicht en lampkleur.

Fietsersbond enfb

Afdeling Den Haag e.o. (Ook redactie Fietsbel)
Postbus 11 638
2502 AP Den Haag
 070 - 3 82 48 00

Kleine mankementen geconstateerd?

Klachten over bijvoorbeeld losliggende tegels?
Neem dan contact op met de servicepunten van de dienst
Stadsbeheer, dagelijks bereikbaar tussen 8.15 en 14.00 uur.

De redactie
ontvangt
graag een
afschrift van
uw klachten,
suggesties en
opmerkingen.

Colofon

Copijsluiting: 15 maart 1999

Redactieleden: Simon
Janse, Bob Molenaar, Hans
Jongepier en Mark Roskott.

Opmaakredactie: Helmy
Pluis.

Eindredactie: Hans
Jongepier

Penningmeester: Jaap Kip

De Fietsbel is een uitgave
van de Fietsersbond afd.
Den Haag e.o.

Drukwerk: Koninklijke De
Swart, Den Haag

issn: 0920-0363

Oplage: 1850 exemplaren

**Hier had úw advertentie
kunnen staan!!**

De inhoud van de artikelen in deze Fietsbel hoeft niet altijd overeen te komen met het officiële standpunt van de ENFB Den Haag e.o.

Reacties kunt u sturen naar:

Redactie 'De Fietsbel'

Postbus 11638

2502 AP Den Haag.

 070 - 3 82 48 00.

Handige adressen

Fietsersbond ENFB

Landelijk bureau
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
030 - 2 91 81 71

Het Haags Milieu Centrum

Zustrerstraat 168
2512 TR
070 - 3 05 23 10

Wijkcontactpersonen ENFB Den Haag e.o.

Centrum

Mildred Berenschot
3 64 43 22

Escamp

Vacature

Haagse Hout

Rik Zakee
3 82 48 00

Laak

Vacature

Loosduinen

Cor Hofman
3 97 27 73
Johan Bommelé
3 25 93 01

Scheveningen

Jan de Munck
3 46 45 76

Segbroek

Paul Satané
3 65 47 61

De fietsersbond ENFB wil:

Voorrang voor vormen van vervoer die veilig zijn, weinig energie verbruiken en het milieu sparen: meer mogelijkheden voor fietsers (maar ook voor voetgangers en openbaar vervoer).

Stadsdeelkantoren Den Haag

Escamp

Genemuidenstraat 210
2545 NZ
3 53 59 00

Haagse Hout

't Kleine Loo 364
2592 CK
3 53 58 00

Laak

Slachthuisplein 25
2521 EC
3 53 77 00

Loosduinen

Kleine Keizer 3
2553 CV
3 53 79 00

Scheveningen

Duinstraat 10
2584 AZ
3 53 56 00

Segbroek

Sportlaan 40
2566 LB
3 53 57 00

Centrum
(Stadhuis)
Spui 70
2511 BT
3 53 63 50

ENFB-afdelingen in de regio

Leidschendam

Zijdesingel 26
2261 CA Leidschendam
070 - 3 27 52 58

Rijswijk

Postbus 1754
2280 DT Rijswijk
070 - 3 93 67 44

Voorburg

p/a ENFB Den Haag e.o.
Postbus 11 638
2502 AP Den Haag
3 82 48 00

Westland

Contactpersoon:
H.J. Bossenbroek
Linde 45
2671 PJ Naaldwijk
0174 - 62 08 28

Gemeenten in de regio

Leidschendam

Raadhuisplein 1
2264 BP Leidschendam
070 - 3 37 83 00

Rijswijk

Gen. Spoorlaan 2-4
2283 GM Rijswijk
070 - 3 95 99 11
Voor verlichting: 3 19 86 05
Voor bestrating: 3 95 94

Voorburg

Herenstraat 42
2271 CH Voorburg
070 - 3 57 51 11

Wassenaar

Johan de Wittstraat 45
2242 LV Wassenaar
070 - 5 12 22 22
Postbus 499
2240 AL Wassenaar