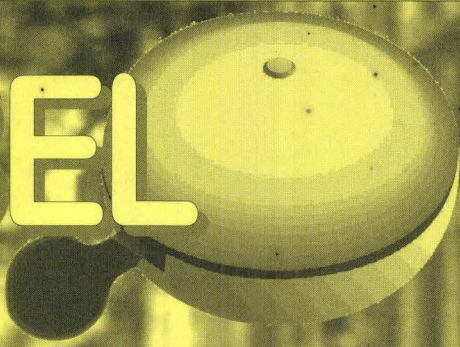


DE FIETSBEL



PERIODIEK ORGAAN VAN DE FIETSBOND ENFB AFDELING DEN HAAG E.O.

**Dringende op-
roep voor nieuwe
bestuursleden** (Zie
achterzijde van deze Fietsbel)

Port betaald
Den Haag

Jaarverslag 98-99

En nogmaals: **Hoe nu
verder met de
ENFB Den Haag
e.o. ?**

Nr. 4
Oktober 1999

Inhoud

- 3 Jaarvergadering
- 4 Jaarverslag 98-99
- 6 Brieven
- 8 Verkeersveiligheid
- 9 Centrumring
- 10 Brieven
- 12 Fietsbeleid in provincie Zuid Holland
- 13 Fietsenstalling stadhuis
- 14 Adressen
- 16 Oproep voor bestuursleden

Dit is mijn laatste column in de Fietsbel. Ruim vier jaar geleden ben ik gevraagd om voorzitter te worden en toen had ik nooit gedacht dat ik het in 1999 nog zou zijn. Twee jaar leek mij mooi en vier jaar het uiterste. Ik heb dan ook wel snel (na een jaar) rondgekeken naar een opvolger, maar omdat niemand ja zei en het ook best goed beviel, stelde ik me weer herkiesbaar als voorzitter. Ik heb er heel veel van geleerd en veel plezier gehad. Daarvoor wil ik alvast de medebestuurders en vrijwilligers bedanken. Probleem nu is: ik heb nog steeds geen opvolger! Sterker nog: dit geldt ook voor twee andere bestuursleden! Helemaal niemand heeft gereageerd op de vacature(s) bestuurslid! Alleen Ronald Luijten wil nog in het bestuur, maar gaat natuurlijk niet in z'n eentje het bestuur vormen van afdeling Den Haag. Onbegrijpelijk want volgend jaar moet een FEESTELIJK jaar worden aangezien wij dan 25 jaar bestaan!!!

Vier jaar geleden hebben we ons twintig jaar bestaan gevierd. Eigenlijk te laat, maar we wilden het niet tegelijk met het landelijk bureau doen, dat wel op tijd hun twintigste jaar gevierd had. Daarnaast waren wij als gehele bestuur nieuw. Wij hebben toen het lustrum georganiseerd samen met een aantal vrijwilligers en vroegen ons soms wel af waarom wij als bestuur dit nu organiseerden in plaats van een lustrumcommissie. Wij waren al heel blij met de inzet van de andere vrijwilligers. Kennelijk is delegeren niet mijn sterkste punt. Dit terwijl ik vind dat een voorzitter vooral niet veel andere taken moet verrichten. Je leert door het bestuurlijk werk dan ook vooral veel over jezelf.

Drie jaar geleden hebben we geprobeerd om geld te vinden voor een betaalde kracht om meer voor elkaar te



krijgen. Geld van het landelijk bureau was niet mogelijk, omdat zij zelf al geld nodig hadden. Echt een concreet project hadden we niet, zodat allerlei subsidies (bijvoorbeeld van de provincie) ook afvielen. Bij de gemeente waren nog de meeste kansen, maar niet onder onze voorwaarde, namelijk iemand die onafhankelijk van de gemeente het fietsbeleid van de gemeente kritisch volgt en knelpunten aangeeft. Toen wij dit opgaven, werden wel twee fietscoördinatoren aangesteld bij de gemeente. Toch mooi meegenomen.

Als ik naar de opkomst kijk bij de kerngroepvergadering dan hebben we niet te klagen. De meesten laten ook hun stem horen. De laatste vergadering kon ik echter geen vrijwilliger krijgen voor bijvoorbeeld de autovrije zondag. Nu kan het zijn dat voor een actie voor het realiseren van een fietsenstalling, betere fietsverbindingen (fietsstunneltjes of stoplichten die minder lang rood zijn voor fietsers) etc. wel mensen enthousiast reageren, maar goed, als aftredende voorzitter wil ik niets organiseren. Kennelijk vindt iedereen het wel best en zal op 10 november 1999 om 20.00 uur in het Haags Milieucentrum, Zusterstraat 168 een opheffingsvergadering zijn in plaats van een jaarvergadering. Toch hoop ik dat er leden zijn die reageren op dit stukje en onze rollen willen overnemen. Degene die een nieuwe uitdaging durft aan te gaan, wil ik vanzelfsprekend alles vertellen over en inwerken in deze nieuwe functie. Tenslotte wil ik alleen van het bestuurswerk af en wil ik graag nog actief zijn voor de Fietserbond ENFB, afdeling Den Haag.

Een hartelijke groet van

MILDRED BERENSCHOT

Jaarvergadering Fietsersbond ENB afdeling Den Haag e.o.

Op woensdag 10 november 1999 om 19.45 uur
in het Haags Milieu Centrum, Zusterstraat 168, Den Haag

Hoe verder met de afdeling Den Haag?

- 19.45 Ontvangst met koffie/thee
- 20.00 Opening, vaststelling agenda
- 20.10 Jaarverslag 1998-1999
- 20.25 Financieel verslag 1998-1999 en begroting 1999-2000
- 20.40 Afscheid bestuurs- en redactieleden.

Van het bestuur zijn aftredend en niet herkiesbaar:

Mildred Berenschot: Voorzitter

Jaap Kip: Penningmeester

Leo van den Brun: Lid.

De volgende personen stoppen met hun redactiewerk voor de Fietsbel:

Simon Janse

Hans Jongepier.

- 20.50 Pauze
- 21.00 Hoe verder met de afdeling Den Haag?

Van het huidige bestuur is alleen Ronald Luijten (secretaris) herkiesbaar. Er is dus dringend behoefte aan versterking! Ook de redactie van

de Fietsbel kan nog aanvulling gebruiken. Het is nu al een paar maanden dat we te weinig aanmeldingen van nieuwe leden krijgen.

Rijswijk en Leidschendam en ook Schiedamschen dijk.

Maar ook een actief team nodig is om de Fietsbel te laten groeien.

- 22.00 Borrel

NIEUWE MISSIE FIETTERS- BOND ENFB

Het landelijk bestuur van de Fiettersbond ENFB heeft een nieuwe formulering van de missie en de statuten voorgesteld. Tijdens de ledenvergaderingen van de afdeling Den Haag e.o. is over deze formulering en over de gevolgdte procedure enkele malen uitgebreid gediscussieerd. Tenslotte heeft de landelijke ledenraad op 19 juni de voorstellen van het landelijk bestuur met een ruime meerderheid (3/4) aangenomen.

BESTUURSWISSELING

Het bestuur begon met Mildred Berenschot als voorzitter, Jaap Kip als penningmeester, Rik Zakee als secretaris en Ronald Luijten en Leo van den Brun als leden. Zoals in eerdere Fietsbellen al te lezen was, is deze samenstelling halverwege het jaar gewijzigd. Rik Zakee heeft toen het bestuur verlaten en zijn taak is overgenomen door Ronald Luijten.

GEMEENTEPOLITIEK

De Werkgroep Gemeentepolitiek heeft ook dit jaar geregeld overlegd met de gemeente Den Haag. Onder andere om de uitvoering van de projecten uit de nota Fiets Voorop! te volgen. In het kader van deze nota is de gemeente Den Haag bezig allerlei fietsvoorzieningen te realiseren. Zo worden langs een aantal wegen fietsstroken of -paden aangelegd en is de nieuwe stalling bij het stadhuis geopend. In Monster heeft Helmy Pluis het gemeentelijke verkeerscirculatieplan namens de ENFB van commentaar voorzien. Verder heeft de afdeling gereageerd op het verkeerscirculatieplan van de gemeente Voorburg en op de plannen voor verslechtering van de fietsroute langs de Weimarstraat. Ook is er meegedacht over plannen voor de Laakkade/Laakweg en de situatie bij de Haagse Gracht. Daarnaast is met ambtenaren een wandeling langs de bouwputten in het centrum gemaakt, waarbij verschillende knelpunten zijn aangewezen. Een klein deel daarvan is inmiddels verbeterd. Overigens heeft de gemeente tegenwoordig een eigen fietsknelpunten-coördinator. Tenslotte komt er een verkeerslichten-toetsteam waarvoor Bob Molenaar zich heeft opgegeven.

FIETSBEL

Het afgelopen jaar was voor de Fietsbel een enerverend jaar. Bestond de redactie jarenlang voornamelijk uit twee personen, één inhoudelijke en één opmaakredacteur, eind

vorig telde de redactie maar liefst zeven medewerkers. Daarvan vielen er al gauw weer een paar af, zodat de laatste paar edities door een vijf-koppige redactie gemaakt zijn.

Uiterlijk veranderde er het een en ander doordat opmaakredacteur Eduard Bekker na jarenlange trouwe dienst de fakkel overdroeg aan Helmy Pluis die met veel enthousiasme en nieuwe inzichten aan de klus begon. Ook inhoudelijk was te merken dat de inhoudelijke redactie niet langer het werk van één persoon was.

Als enige (voor zover bekend) heeft de Fietsbel geschreven over de op handen zijnde en inmiddels uitgevoerde koerswijziging. Het was goed om te merken dat vrijwel iedereen dat waardeerde en vond dat dit soort zaken eigenlijk aan alle ENFB-leden in het land openbaar gemaakt zou moeten worden.

Inmiddels lijkt de weelde van redacteurs voorbij. Vanwege het landelijke beleid is Simon Janse al opgestapt en zal Hans Jongepier na het verschijnen

De column, waarin de voorzitter bekende niet zo veel waarde te hechten aan werkende fietsverlichting, maakte veel los. Vele leden en niet-leden maakten op allerlei manieren duidelijk hoe belangrijk zij het vinden dat alle fietsers verlicht fietsen. En zeker de voorzitter!

ONDERAFDELING RIJSWIJK

NIEUWE ACTIEVE LEDEN

Op een oproep in de Fietsbel om inzet voor de ENFB, hebben zich tot het grote genoegen van de onderafdeling, twee leden gemeld: Harke Heida en Machel Nuijten. De laatste woont in het Rijswijkse deel van Ypenburg zodat aan de voorzieningen voor fietsers in die wijk in aanbouw de nodige aandacht kan worden gegeven. Of zij ook een bijdrage gaan geven aan het Rijswijks Platform

Fiettersbond ENFB

Jaarverslag

van deze Fietsbel hetzelfde doen, zodat er elders in dit blad weer een oproep te vinden is voor uitbreiding van de redactie.

AFDELING GROTER GEWORDEN

Sinds enkele maanden maakt ook de gemeente Maasland deel uit van de afdeling Den Haag e.o. Door deze 'grenscorrectie' valt nu het hele Westland onder dezelfde afdeling.

AUTOVRIJE ZONDAG

Namens de afdeling heeft Rob de Lugt meegewerkt aan de voorbereidingen van de autovrije zondag op 19 september.

CURSUS MILIEU-ACTIEF

Het Haags Milieu Centrum (HMC) gaat een cursus milieu-actief organiseren. Namens de afdeling heeft Mildred meegedacht over de opzet hiervan.

FIETSVRLICHTING

21 (zoals in de oproep vermeld stond) is maar de vraag, omdat het platform nog niet erg van de grond is gekomen.

WIJKONTWIKKELINGSPLANNEN

De gemeente Rijswijk is begonnen met wijkontwikkelingsplannen, waarin de bewoners al bij de start de gelegenheid krijgen hun opvatting te geven over de vraag wat het met de wijk naar toe moet. De ENFB heeft bij vier ontwikkelingsplannen een aantal suggesties gedaan, deels op grond van routeanalyses van een paar jaar geleden, deels op grond van verkenning. Zo veel mogelijk is geprobeerd de mening van onze leden in die wijken te vragen over de suggesties en mee te nemen. De onderafdeling zal goed volgen wat er met de suggesties gedaan wordt.

INBRENG ENFB IN GEMEEN-

TELIJKE PLANNEN

De onderafdeling heeft verder de nodige energie gestoken in het verkrijgen van tijdige informatie van de gemeente over voorgenomen besluiten die van belang zijn voor fietsers; dit een positieve bijdrage aan het gemeentelijk verkeersbeleid te geven. Het regelmatig overleg met ambtenaren van het gemeentehuis was een paar jaar geleden helaas door de gemeente gestopt. Positief in de reactie van de gemeente is, dat we betrokken zullen worden bij de concretisering van Duurzaam Veilig in Rijswijk en dat we de bestemmingsplannen toegesonden zullen krijgen. Maar helaas is de gemeente (ondanks een toezegging dat altijd meegewerkt zal worden om verzoeken om gegevens) niet bereid de plannen tot uitvoering van werkzaamheden vroegtijdig aan de ENFB te geven. De enige mogelijkheid van beïnvloeding op dit terrein lijkt hierdoor het indienen van een bezwaarschrift, wat we juist zouden willen voorkomen.

vrouw Bloemendaal-Lindthout en haar echtgenoot werd een fietstocht gemaakt langs enkele mooie en minder mooie fietsmogelijkheden in Leidschendam. Daarbij bleek de burgemeester goed op de hoogte van verkeerszaken en toonde ze een grote bereidheid daarover van gedachten te wisselen.

NIEUWE INFRASTRUCTUUR

In de fietsroute was ook de wijk Leidschenveen opgenomen. Deze wijk bezorgt ons veel hoofdbrekens. Doordat we zitting hebben genomen in een klankbordgroep volgen we de situatie nauwgezet. Ondanks het slechte uitgangspunt - er gaat een brede ontsluitingsweg dwars door de wijk - bevatte het Masterplan redelijk goede plannen voor het fietsverkeer. Bij de nadere uitwerking zijn echter een aantal voorzieningen geschrapt of zodanig vorm gegeven dat wij grote bezwaren hebben gemaakt. Zo is in de nieuwe plannen de maaswijde van het fietsnet duidelijk groter geworden

vernieuwde Leidsenhage zowel wat betreft de toegankelijkheid als de stallingsmogelijkheden. Er is daarover ook contact gelegd met de winkeliersvereniging, maar aan een gezamenlijke actie wilde men nog niet meewerken.

Mede naar aanleiding van ons aandringen zullen er binnenkort stallingen voor fietsers bij enkele haltes van het openbaar vervoer worden aangelegd.

PUBLICITEIT

Er is gezorgd voor extra publiciteit rond de fietsbus, waarvan o.a. ook fietsers met vouwfiets voor de richtingen Zoetermeer en Rijswijk gebruik kunnen maken.

Deelgenomen werd aan diverse activiteiten van het Platform Lokale Agenda 21. Er ging een brief uit naar de gemeenteraad waarin het Platform wijst op een aantal verslechtingen in de situatie voor fietsers die niet passen in het beleid zoals dat in het collegeprogramma is geformuleerd. Medewerking werd ook verleend aan de opstelling van de zogenaamde gemeentelijke duurzaamheidsspiegel. Daarbij wordt het handelen van de gemeente beoordeeld op de mate waarin een duurzame samenleving daarmee is gediend. Ook dit verslagjaar namen we deel aan de manifestatie Leidschendam Leeft. Van de gelegenheid werd gebruik gemaakt de bezoekers te vragen naar de knelpunten voor de fietser in Leidschendam. De uitkomsten werden aan B & W aangeboden.

afdeling Den Haag e.o.

1998-1999

Ronduit teleurstellend is, dat het voorstellen uit de beleidsuitgangspunten van het College van B&W om een fietsnota uit te brengen, nu is teruggebracht tot een paragraaf in het gemeentelijk verkeers- en vervoersplan.

FIETSTOCHT

In het vorige nummer van de Fietsbel is al geschreven over de plezierige leden-fietstocht die de onderafdeling organiseerde.

**ONDERAFDELING
LEIDSCHENDAM****CONTACT MET DE GEMEENTE**

Het contact met de gemeente - zowel op bestuurlijk niveau als op ambtelijk niveau - werd beter gestructureerd: er kwam een halfjaarlijks overleg met de wethouder tot stand en een kwartaaloverleg met het hoofd van de afdeling IBOR (Inrichting en Beheer Openbare Ruimte). Met de nieuwe burgemeester me-

door het verdwijnen van twee spoorwegovergangen waarvoor één tunnel in de plaats komt. Bovendien hanteert men bij de tunnel en ook bij de geplande fietsbruggen als norm een hellingshoek van 5%. Het CROW - een door gemeenten algemeen erkend adviesbureau voor verkeersvraagstukken - adviseert echter bij dit soort lange op- en afritten een hellingshoek van minder dan 2%. Het gesprek hierover is nog gaande.

De Norah-actie van vorig jaar heeft niet kunnen verhinderen dat deze snelweg er komt. Er zal wel een fietstunnel - die niet in de plannen was opgenomen - worden aangelegd ter hoogte van de Heuvelweg. Ook hier maken wij er bezwaar tegen dat voor de hellingshoek van zowel de tunnel als het fietspad over het dijklichaam een percentage van 5 toelaatbaar wordt geacht.

KNELPUNTEN EN STALLINGEN

In het overleg met de gemeente werd herhaaldelijk gewezen op de vele knelpunten voor fietsers in het

PROTEST

Veel verzet hebben wij geboden - en soms met succes - tegen de overlast die grote bouwwerken geven voor het fietsverkeer.

Bij Voorburg werd geprotesteerd tegen de komst van - voor fietsers - gevaarlijke drempels in het Zijdepad ter hoogte van het woonwagenveld. We hebben een begrijpvol briefje als antwoord gekregen, maar tot op heden is er nog niets verbeterd.

ORGANISATIE

In het kader van de zogenaamde professionalisering heeft de groep een cursus gevolgd op het hoofdbureau in Utrecht. Mede als uitvloeisel daarvan wordt thans gewerkt aan de hand van een beleidsplan. De groep is in de verslagperiode uitgebreid van 3 tot 5 leden.

RONALD LUIJTEN

HANS JONGEPIER

ERWIN RUITENBERG (Rijswijk)

AAT DE WAAL (Leidschendam)

Brieven

ENFB TE OV-VRIENDELIJK

Als frequent (doch steeds minder) fietser tussen mijn huis in het Zeeheldenkwartier en mijn werk in Delft ben ik altijd verbaasd over de vriendelijkheid van de ENFB voor het openbaar vervoer. Dit lijkt een soort van klassieke polarisatie te zijn: fiets + OV contra auto. En dat terwijl ik veel meer last heb van het openbaar vervoer in Den Haag dan van het autoverkeer:

- Bestuurders van bus en tram gedragen zich vaak ronduit slecht t.o.v. fietsers (bus diagonaal over het fietspad bij het weggrijden, door de luidspreker schreeuwende tram-machinisten);
- Bij het onderhoud aan de tramrails denkt de HTM puur en alleen aan haar eigen belangen: als de tram er maar door kan. De veiligheid en het comfort van fietsers is hierbij geen punt. Tramrails in Den Haag zijn, zeker na een regenbui, levensgevaarlijk. Een goed voorbeeld is de onlangs gerepareerde (binnen)bocht van de Laan van Meerdervoort - Zoutmanstraat: de voor de tram noodzakelijke bochtreparatie is uitgevoerd maar het, voor de fietsers levensgevaarlijke, opvolgende rechte stuk (slecht liggende rails, klinkers op zo'n 40 cm van de stoeprand) liet men lekker liggen;

- De "oneindige" voorrang voor het openbaar vervoer is zeer nadelig voor fietsers. Ten eerste moeten ook fietsers op de meest onlogische momenten wachten. Verder zorgt het vervallen van "groene golven" voor onnodige ophopingen van auto's waar je als fietser last van hebt. Het laatste werkt bovendien agressief autogedrag in de hand. Het is natuurlijk geen excuus, maar wel begrijpelijk: als alle logica uit de verkeersstroom is verdwenen trekken auto's zo hard mogelijk op om vervolgens weer heel hard af te moeten remmen;

- De aanleg van voor het openbaar vervoer gereserveerde stroken gaat bijna per definitie ten koste van de ruimte die gereserveerd wordt voor fietsers;
- De buitenproportionele uitgaven die door de gemeente Den Haag zijn gedaan voor de "verbetering" van het OV zijn vrijwel zeker ten koste gegaan van het onderhoud en de aanleg van fietsroutes in Den Haag. Voor het bedrag waarvoor de tramtunnel wordt aangelegd had men bijvoorbeeld tientallen fietstunneltjes kunnen realiseren. Dat zou mij als fietser echt geholpen hebben.

De harde realiteit is dat, door de toegenomen aandacht voor het OV, de toestand van de fietsers in Den Haag zo slecht geworden dat ik maar weer met de auto naar mijn werk ga. Beter een half uur in de file dan de paria van het Haagse verkeer te zijn. Ik vermoed dat ik hierin niet de enige ben.

Volgens mij strooit jullie liefde voor OV je zand in de ogen. De belangen van het OV staan vaak haaks op die van de fietser. Verder houdt de ENFB van de HTM, maar de HTM geeft geen donder om fietsers! Een wat kritischer (en minder dogmatisch) houding t.o.v. het OV zou welkom zijn!

MENNO VEEFKIND

COMMENTAAR

Het verschijnsel dat de boven- en nevenstaande brieverschrijvers schetsen komt ons maar al te bekend voor. De laatste tijd hebben de afstellingen van diverse stoplichten wijzigingen ondergaan, en dan niet in het voordeel van de fietser. Het meest schrijnende voorbeeld waarmee ondergetekende regelmatig wordt geconfronteerd zijn de verkeerslichten bij het Westeinde Ziekenhuis. Het autoverkeer dat vanaf de Prinsegracht afbuigt naar de Lijnbaan krijgt tweemaal groen tegenover fietsers die rechtdoor of linksaf willen eenmaal. Het lijkt erop dat het autoverkeer op de 'ringen' die de binnenstad moeten ontlasten maar zo snel mogelijk moet kunnen doorscheuren, niet gehinderd door de ongemotoriseerde medeweggebruiker. Dat de fietser het in de binnenstad al moeilijk genoeg heeft lijkt geen gewicht in de gemeentelijke schaal te leggen.

De Haagse afdeling van de ENFB heeft onlangs besloten om dit jaar de afstelling van de verkeerslichten een speerpunt in haar beleid te maken. Een handig aanknopingspunt hiervoor is de nota 'Beleidsstrategieën Verkeerslichten', die de Haagse Dienst Stedelijke Ontwikkeling in december vorig jaar uitbracht. Voortbordurend op de uitgangspunten van Het Verkeersplan uit 1990 staan bevordering van het openbaar vervoer en de fiets hierin centraal. Verkeerslichten moeten meer dan nu het geval is gaan bijdragen aan de verbetering van de concurrentiepositie van fiets en o.v. ten opzichte van de auto. Inmiddels heeft de ENFB een uitnodiging ontvangen voor een bijeenkomst van het Toetsteam Verkeerslichten, dat zich over deze materie buigt. De knelpunten voor de fiets zullen binnenkort aan de orde worden gesteld.

(Vervolg op pagina 7)

KORTER GROEN IN DE JAVASTRAAT

Ik fiets iedere dag naar en van mijn werk heen en weer (Loosduinen - Benoordenhout) en tot mijn grote verrassing bemerk ik opeens een anders, en voor fietsers ongunstiger, afgesteld verkeerslicht. Het verkeerslicht staat op de kruising Javastraat/Alexanderstraat richting Raamweg. Tot voor kort kregen fietsers even eerder dan het autoverkeer groen licht en dat bleef dan groen totdat beide gelijktijdig oranje/rood werden. Nu krijgen fietsers maar kort groen, daarna springt het op rood terwijl het autoverkeer nog een hele tijd groen houdt. Dit betekent dus dat als je het groene licht net mist, je moet wachten totdat het autoverkeer moet stoppen en daarna ook nog eens totdat het verkeer uit de Alexanderstraat heeft mogen rijden.

Ik begrijp de reden hiervan wel, het verkeer in de Javastraat werd opgehouden omdat rechtsafslaand verkeer moest wachten op de constante stroom fietsers. Maar het is een onredelijke oplossing. Omdat er op die kruising veel fietsers passeren, moeten ze maar in groepen de kruising over, in korte tijd. Ik denk dat een aparte rechtsafstrook voor autoverkeer (maar ZONDER rechtsaf licht) zinvoller zou zijn. Dan kan het verkeer op weg naar de Raamweg lekker doorrijden (is een goede zaak) en het fietsverkeer kan ook sneller de kruising over. Waarom voorrang geven aan verkeer dat rechtsaf richting zou je met de auto niet heen moeten, er is m.i. genoeg openbaar vervoer voorhanden. En de CentrumRing gaat tenslotte ook richting Raamweg.

Kortom, een zeer fietsonvriendelijke maatregel, genomen vanuit de gedachte dat fietsers het autoverkeer maar ophouden.

Nog even tot slot, ik ben zelf ook automobilist, absoluut geen autohater, maar me wel bewust van het feit dat woon-werkverkeer binnen de stad zo min mogelijk met de auto gedaan zou moeten worden.

RUUD VAN AARLE

De redactie behoudt zich het recht voor om brieven in gewijzigde vorm weer te geven.

Brieven

(Vervolg)

AFSCHIED

Zoals de lezers van De Fietsbel weten is er op landelijk niveau een koerswijziging geweest. Belangrijkste strekking hiervan is dat de ENFB af wil van het imago van milieuclub. Dit idee is geboren uit een rapport van het onderzoeksbureau dat, betaald door het ministerie van Verkeer en Waterstaat, voor de ENFB heeft onderzocht hoe het ledental van onze vereniging zou kunnen stijgen. Tegen deze achtergrond is het niet erg verrassend dat de conclusie is getrokken dat de scherpe kantjes van de doelstellingen eraf moesten. Dat vind je overal in de maatschappij terug. Het grote publiek houdt niet van eigenwijze standpunten.

Boze tongen beweren zelfs dat het ministerie met voorbedachte rade de ENFB aan het onderzoeksbureau heeft geholpen om zo de ENFB in te tomen. Ikzelf geloof daar niet in omdat de ENFB al niet echt meer een luis in de pels van de overheid was.

Ik ben actief binnen de ENFB geworden omdat deze bond uit milieu-overwegingen voor de fiets koos en hiermee dus impliciet tegen autogebruik was. Niet omdat het een zakelij-

ke, grijze belangenbehartiger was voor iedereen die wel eens op de fiets zit. Zo'n belangenbehartiger zal zeker nuttig zijn, maar op deze manier ga ik mijn schaarse vrije tijd daar niet meer aan besteden. Ik overweeg om nog tegengas te geven. Doe ik echter alleen als ik me gesteund weet door voldoende mensen die het met me eens zijn.

Op zichzelf zal het vertrek van een individu als ik niet zo schokkend zijn, maar ik heb gemerkt dat vrijwel alle actieve Haagse ENFB-ers het verlies van de milieu-doelstelling betreuren. Verschil met mij is dat ze nog wel doorgaan, maar van een aantal weet ik dat dit met minder plezier is dan voorheen. Zeker in een tijd dat vrijwilligers moeilijk te vinden zijn is het een bedenkelijke ontwikkeling dat de vrijwilligers van de ENFB op deze manier in meer of mindere mate worden afgestoten. Ik heb er het volste vertrouwen in dat het onderzoeksbureau erin gelijk krijgt dat het aantal leden zal stijgen, maar ik denk dat het aantal actieve leden zal afnemen. De ENFB heeft voor kwantiteit boven kwaliteit gekozen.

HANS JONGEPIER
Tel. 070 - 389 73 84

MONSTER FIETSONVRIENDELIJK

Helmy Pluis is in haar stuk in De Fietsbel nr. 3 geestdriftig over het fietsbeleid in de gemeente Monster, maar ik - en ieder die doorgaande routes nodig heeft - heb juist slechte ervaringen met het Monsterse fietsbeleid. De meest autovrije en mooiste fietsroute van Naaldwijk naar Loosduinen en Scheveningen loopt door dit dorp. Daartoe moet je de kruising Havenstraat - Emmastraat oversteken. Tot voor kort ging dat goed: er was een stoplicht met 2 Ofossen in de Havenstraat, waar je niet lang hoefde te wachten. Dit is nu vervangen door een rotonde, waar de fietsers uit de voorrang zijn gehaald..... binnen de bebouwde kom, dus tegen de regels in! De situatie nodigt uit om de hoofd baan van de rotonde te nemen. Maar hoe je 't ook doet, het autoverkeer op de Emmastraat is druk en fietsers moeten meestal langer wachten dan vroeger. Een enorme verslechtering.

Een gelijken fietsvijandige maatregel heeft deze gemeente getroffen in Poeldijk vóór de Bartholomeüskerk. Daar zijn haai-entanden geplaatst voor wie van het Poeldijkse pad komt, vroeger had die route voorrang. Dat is wel goed, maar fietsers in omgekeerde richting, die uit de Kerklaan het Poeldijkse pad op willen, worden net voor deze driesprong middels een schlemielig fietspadje van hun voorrang om linksaf te slaan beroofd.

Beide veranderingen betekenen een grote discriminatie van fietsers. Je kunt je hier tegen slechts verweren door de achterstellende fietspadjes te negeren en Mildreds goede regel toe te passen: gewoon de ruimte nemen en voorsorteren.

ANTON UITENWEERDE

Ben je lid van de fietsersbond en heb je goede kennis van het fietsgebeuren in de regio Den Haag e.o.?

Kun je nieuwsfeiten verzamelen en deze feiten op een kritische manier beschrijven in artikelen?

Meld je dan aan bij De Fietsbel als

REDACTIONEEL MEDEWERKER.

Wil je meer weten? Bel ons op of stuur een brief of email. De adressenlijst bevindt zich achterin dit blad.

(Vervolg van pagina 6)

Mede in verband hiermee roepen wij alle Haagse leden op hun ervaringen met verkeerslichten aan ons kenbaar te maken.

Zijn afstellingen recentelijk gewijzigd en zo ja, welk effect heeft dat gehad? Waar bevinden zich knelpunten en waaruit bestaan die? Het beste is om de situatie zo gedetailleerd mogelijk te beschrijven, als het even kan door de tijd die het licht rood en groen staat te kloppen en indien dat verhelderend kan zijn een situatieschets mee te sturen.

En de 'oneindige voorrang voor het openbaar vervoer', zoals Menno Veeffkind dat noemt, kan daarbij wat ons betreft zeer zeker aan de orde komen!

BOB MOLENAAR

Een "geknipte" versie**Uit het jaarverslag van
de provincie Zuid Hol-
land over 1998****Regionaal verkeer en vervoer**

De regionale samenwerkingsverbanden werkten aan regionale uitvoeringsprogramma's en aan de uitvoering van het startprogramma Duurzaam veilig. In sommige regio's is de samenwerking onvoldoende uit de verf gekomen. Zo is in de Rijn- en Bollenstreek alleen nog overleg op sub regioniveau: Duin- en Bollenstreek, Leidse regio en Rijnstreek apart. In andere regio's ging het beter. Alle verkeers- en vervoersaspecten voor het intergemeentelijk samenwerkingsorgaan Goeree en Overflakkee worden stevast meegenomen in het verkeersveiligheidsproject voor het eiland. In Midden-Holland is een eerste aanzet voor een regionaal uitvoeringsprogramma geleverd. De ambities om tot regionale uitvoeringsprogramma's te komen moeten minder hoog worden gesteld. De inspanningen met het stadsgewest Haaglanden en de stadsregio Rotterdam zijn beperkt tot de re-

guliere overleggen, omdat nog niet duidelijk is hoe de taakverdeling wordt na het beëindigen van de kaderwet.

Verkeersveiligheid

In drie gebieden zijn nu verkeersveiligheidsprojecten gestart. Het project Westland wordt sinds begin 1998 getrokken door het stadsgewest Haaglanden. De provincie neemt daar als wegbeheerder deel aan de stuurgroep en het projectteam. In 1997 is de samenwerkingsovereenkomst tussen de wegbeheerders op GoereeOverflakkee gesloten. 1998 is gebruikt om met de werkgroepen die binnen het project functioneren een aantal projecten op te zetten en uit te voeren. In december is ook in de Duin- en Bollenstreek de samenwerkingsovereenkomst gesloten. Ondertekenaars zijn alle tien gemeenten, het Rijk, de politie, het openbaar ministerie, het openbaar vervoer, het bedrijfsleven en de provincie.

Ontwikkeling van de verkeersveiligheid

De ontwikkeling van de verkeersveiligheid kunnen we meten aan de hand van het aantal verkeersslachtoffers. De grafiek geeft de ontwikkeling weer van het aantal slachtoffers (doden en gewonden), zowel landelijk als voor Zuid-Holland.

Landelijk gezien is het aantal slachtoffers met zo'n 3 % gedaald. De ontwikkeling op de wegen in Zuid-Holland loopt gelijk op met de landelijke trend. Na een stijging van het aantal verkeersslachtoffers in 1995 heeft de laatste twee jaar een verbetering van de verkeersveiligheid plaatsgevonden.

Landelijk vertonen de provinciale wegen een stijging in het aantal slachtoffers ten opzichte van het referentiejaar 1986. Dit geldt ook voor de provinciale wegen in Zuid-Holland waar ten opzichte van 1986 het aantal slachtoffers met 9 % is gestegen. Maar ook hier is na 1995 een verbetering te zien.

In 1994 zijn op tien locaties op provinciale wegen maatregelen genomen, voornamelijk in de vorm van de aanleg van rotondes.

Provinciaal orgaan verkeersveiligheid

Het provinciaal orgaan verkeersveiligheid (POV) heeft zijn werkplan uitgevoerd. De subcommissie duurzaam veilig fungeert als stuurgroep en met de partners in het orgaan zijn de nodige inforondes gehouden. Het POV heeft de gebiedsgerichte aanpak gestimuleerd door de oprichting van regionale projectgroepen verkeersveiligheid in de Alblusserwaard en de Vijfheerenlanden, Drechtsteden en Rotterdam-Rijnmond.

Duurzaam veilig

Het convenant Duurzaam veilig dat Rijk, provincies, VNG en Unie van Waterschappen in 1997 hebben ondertekend, maakt dat **verkeersveiligheid hoog op de agenda** staat. De subsidies voor kleine noodzakelijke verkeersmaatregelen en voor een bijdrage in de aanleg van 30 km en 60 km zones zijn door veel Zuid-Hollandse gemeenten aangevraagd. De partijen werken nauw samen in het provinciaal orgaan verkeersveiligheid. De partners hebben het door ons gemaakte plan van aanpak aangenomen.

Advertentie



BEWAAKTE STALLINGEN IN
DEN HAAG, KIKDUIN, 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,-

Een alternatief voor de Centrumring

Nu de Afdeling Bestuursrechtspraak van de Raad van State de bewoners/gebruikers van de Blauwe Aanslag in het ongelijk heeft gesteld, lijkt niets nog aan de Centrumring in de weg te staan. Of het zou moeten gebeuren dat de Raad zich de kritiek van enkele hoogleraren bestuursrecht ter harte neemt, die tot de conclusie zijn gekomen dat de Afdeling Bestuursrechtspraak gezondigd heeft tegen een der grondbeginselen van het procesrecht: te weten dat beide partijen over dezelfde informatie beschikken. Bovendien bleek een van de raadsheren wel zeer nauwe banden met het Haagse gemeentebestuur te hebben.

Maar of de zaak nu wordt heropend of niet, wat Rik Zakee betreft is het laatste woord over de Centrumring nog niet gesproken. In onderstaand artikel - gebaseerd op inspraaktek-

sten voor de raadscommissie voor Verkeer en Vervoer - gaat hij in op de relatie tussen de ontwikkelingen in de binnenstad en de plannen voor de verkeersafwikkeling via de Laan Copes van Cattenburgh/Groothertoginnelaan.

De bewoners van de Laan Copes hebben uitdrukkelijk geprotesteerd omdat ze minder verkeersoverlast voor hun deur willen, maar wie wil dat nou niet? Ik vind dat de gemeente te weinig oog heeft voor verkeersafwikkeling op grotere schaal. Wie een iets groter gebied bekijkt zal in de eerste plaats de autostroom door de Javastraat willen afknippen en daartoe desnoods nog wat meer verkeer over de Laan Copes accepteren. En omdat er momenteel over de Laan Copes wel tien keer zoveel fietsers richting Kijkduin rijden als in omgekeerde richting, is de capaciteit van het aldaar geplande fietspad bij lange na niet toereikend.

Het doorvoeren van deze maatregel zou betekenen dat fietsers eindelijk in twee richtingen via Javastraat en Laan van Meerdervoort kunnen rijden, zodat een van de grootste fietsknelpunten in de gemeente Den Haag zal zijn opgelost. Oplossingen hiervoor worden steeds weer op de lange baan geschoven, en het wordt tijd dat de gemeente wat dit betreft eens klare wijn gaat schenken.

Trouwens: hoe serieus is dat hele idee van een Centrumring nog? In de plannen voor de Laan Copes wordt er met geen woord over gerept. En dat is maar goed ook, maar hoe moet het dan wel? Afgezien van de vraag hoeveel ruimte je aan het autoverkeer wilt geven is de vraag waar je dat het beste kunt afwickelen, en wat mij betreft is het antwoord: waar het geproduceerd wordt.

Dat is voor een deel in de Grote Marktstraat. Het is toch onaanvaard-

baar dat, om een stukje weg van enkele honderden meters lengte van overlast te ontdoen, wijken tot in de verre omtrek daaronder moeten lijden. Grootwinkelbedrijven en druk autoverkeer horen bij elkaar. Ze zijn veel beter tegen geluid geïsoleerd dan welke woning ook. Een andere belangrijke aantrekker van verkeer, het stadhuis, is verhuisd van de Archipelwijk naar het centrum. Het is dus nogal vreemd dat volgens de verkeersplannen de verkeersstromen juist in omgekeerde richting verhuizen. Het idee van ringwegen moet maar eens verlaten worden.

Mijn voorkeur gaat er naar uit om van de Grote Marktstraat een vierbaansweg te maken en ook de tunnel die eronder wordt aangelegd voor trams om te bouwen tot personenautotunnel. Voor de trams blijkt de huidige route via de Groenmarkt heel goed: meer bestemmingen op loopafstand van haltes.

De capaciteit van een autoroute via de Grote Marktstraat kan nog worden vergroot door, bij het gereedkomen van de Koningstunnel, de autoroute via het Spui te sluiten, waardoor de stroom door de Grote Marktstraat alleen nog voor langzaam verkeer en openbaar vervoer hoeft te worden onderbroken.

In plaats van de Grote Marktstraat kunnen dan wegen voor autoverkeer worden afgesloten die daar veel minder op gebouwd zijn, zoals de Bierkade, de Lange Vijverberg, het Lange Voorhout, de Mauritskade en de Javastraat. De Blauwe Aanslag kan overeind blijven.

Mede gezien de verhuizing van het stadhuis naar de binnenstad kan dan ook eindelijk de functie van de route Valkenboslaan-Groothertoginnelaan-Carnegielaan-Laan Copes worden herzien: voor het autoverkeer een rijstrook per richting en vrijliggende fietspaden.

RIK ZAKEE

Brieven

(Vervolg)

Geachte redactie

Hierbij treft u de tekst aan die ik had willen uitspreken in de raadscommissie voor verkeer, maar zoals u weet is agendapunt 11 verdaagd tot na het reces.

Als u de eerste alinea van mijn tekst over dat onderwerp leest zult u begrijpen dat ik daar nier rouwig om ben want het is veel te belangrijk om tussen allerlei detailkwesties door in de commissie te worden afgehandeld.

Om tot een goed doordacht besluit over de toekomstige verkeersinfrastructuur te komen is een uitgebreide publieke discussie onontbeerlijk. Daarin is betrokkenheid van uw kant onmisbaar.

Ik hoop daarom dat u de nodige aandacht wil schenken aan mijn voorstel en meer in het algemeen het onderwerp 'de toekomstige verkeersinfrastructuur in de regio' regelmatig in uw berichtgeving wil laten terugkeren.

Ook wat betreft het autoverkeer was mijn bedoeling de plannen voor de Laan Copes in een ruimer kader te plaatsen.

De bewoners willen minder verkeersoverlast voor hun deur, maar wie wil dat niet? Wie een iets groter gebied bekijkt zal in de eerste plaats de autostroom door de Javastraat willen afknijpen en daartoe desnoods juist nog wat meer verkeer over de Laan Copes accepteren.

Wie echter nog wat verder kijkt, moet vooral aan de Grote Marktstraat denken. Het is toch onaanvaardbaar dat, om een stukje weg van enkele honderden meters lengte van overlast te ontdoen, wijken tot in de verre omtrek daaronder moeten lijden. Grootwinkelbedrijven en druk autoverkeer horen bij elkaar. Zo zijn ze veel beter tegen geluid geïsoleerd dan welke woning ook.

Mijn voorkeur gaat er daarom naar uit om van de Grote Marktstraat een vierbaansweg te maken en ook de tunnel die eronder wordt aangelegd voor trams om te bouwen tot personenautotun-

nel. Voor de trams blijkt de huidige route via de Groenmarkt heel goed: meer bestemmingen op loopafstand van haltes.

De capaciteit van een autoroute via de Grote Marktstraat kan nog worden vergroot door, bij het gereedkomen van de Koningstunnel, de autoroute via het Spui te sluiten, waardoor de stroom door de Grote Marktstraat alleen nog voor langzaam verkeer en openbaar vervoer hoeft te worden onderbroken.

In plaats van de Grote Marktstraat kunnen dan wegen voor autoverkeer worden afgesloten die daar veel minder op gebouwd zijn, zoals de Bierkade, de Lange Vijverberg, het Lange Voorhout, de Mauritskade en de Javastraat. De Blauwe aanslag kan overeind blijven.

Mede gezien de verhuizing van het stadhuis naar de binnenstad kan dan ook eindelijk de functie van de route Valkenboslaan-Groothertoginnelaan-Carnegielaan-Laan Copes worden herzien: voor het autoverkeer een rijstrook per richting en vrijliggende fietspaden.

Hopelijk wilt u hier aandacht aan besteden. Mocht u er mij persoonlijk echter nog wat over willen vragen dan moet u vlug zijn. Maandagmorgen stap ik op de fietsbus naar Italië.

Vriendelijke groeten,

RIK ZAKEE, tel 382 48 00

Inspreektekst Rik Zakee, raadscommissie verkeer, 30 juni 1998

Agendapunt 4f en g. Laan Copes van Cattenburgh en Groothertoginnelaan

Beide projecten hebben een nauwe relatie met een van de grootste fietsknelpunten in de gemeente is: de smalle Laan van Meerdervoort en Javastraat. Oplossingen hiervoor worden steeds weer op de lange baan geschoven. Het wordt tijd dat de gemeente wat dit betreft eens klare wijn gaat schenken.

Als fietsers via Laan van Meerdervoort en Javastraat in de richting Kijkduin kunnen rijden blijft daar minder capaciteit voor autoverkeer in de richting Wasenaar over.

Ter compensatie zou men op de Laan Copes meer capaciteit richting Wasenaar en minder richting Kijkduin verwachten. Daar is in het huidige plan voor autoverkeer geen sprake van, maar er wordt wel in beide richtingen een even smal fietspad voorgesteld, terwijl er momenteel wel tien keer zoveel fietsers over de Laan Copes richting Kijkduin rijden als in omgekeerde richting.

Voor de Groothertoginnelaan ligt het iets anders: vanaf de Carnegielaan rijdt er nu maar een enkele fietser op en die moet dan meestal in de Sweelinckstraat zijn. Hiervoor is een doorsteek in de middenberm zinvoller dan een fietsstrook.

Veel grotere problemen ontmoeten fietsers vanaf de Carnegielaan als ze naar de Laan van Meerdervoort willen. Het zou beter zijn het geld aan dat soort knelpunten uit te geven dan aan fietsstroken.

Agendapunt 11. Toekomstvisie openbaar vervoer

Allereerst iets over de procedure. U praat hier straks over een uiterst ingrijpende keuze, namelijk over de structuur van het spoorweginet in de komende decennia. Ik hoop dat de discussie hierover niet beperkt blijft tot enkele korte besprekingen in deze commissie, maar u er heel goed en lang over na wilt denken en ook de Haagse bevolking daaraan mee wilt laten doen.

Ten tweede denk ik dat met de voorspelde groei van het treingebruik de plank behoorlijk wordt misgeslagen. Enkele op stapel staande ingrepen zullen namelijk het gebruik van het openbaar vervoer in de Haagse regio drastisch doen afnemen.

Zo zal de hoge snelheidstrein de meeste reizigers die nu tussen Schiphol en Rotterdam de oude lijn gebruiken wegzuigen. Dit zal leiden tot verlaging van de frekwentie op die lijn, wat de trein

(Vervolg op pagina 11)

Brieven

(Vervolg)

(Vervolg van pagina 10)

nog minder populair zal maken. In Frankrijk zijn de gevolgen hiervan al meer dan tien jaar merkbaar. Dankzij de TGV is het totale treingebruik er in een vrije val terechtgekomen. En dan de verlengde Landscheidingsweg. Ik werk zelf op het CBS, waar alleen uit de richting Zoetermeer de woon-werkstroom zich voor een groot deel per trein afwikkeld, simpelweg omdat per auto de reis door files en omwegen zeker een kwartier langer duurt. Als de nieuwe weg er ligt zal de autostroom zwellen en de Zoetermeerlijn in elkaar schrompelen.

Ook het feit dat de Haagse bevolking in de toekomst voor een groot deel in nieuwe wijken aan de snelweg zal zijn gevestigd zal het openbaar vervoergebruik niet stimuleren. Wie vanuit die wijken het land inwil met de trein zal eerst naar een station een stuk de verkeerde kant uit moeten en daardoor al gauw

een half uur achterstand oplopen op zijn autorijdende buurman in dezelfde richting. Op de fiets naar station Delft of Zoetermeer en daar op de trein is vaak wel wat sneller, maar het Haagse openbaar vervoer heeft daar natuurlijk weinig aan.

Niet alleen het zwaartepunt van de bevolking schuift op naar het oosten, maar ook dat van de werkgelegenheid. Het openbaar vervoer zal mee moeten doen aan deze ontwikkeling. Trams en bussen schieten wat dat betreft te kort. In de oostelijke helft van de agglomeratie zal in zo veel mogelijk richtingen een rechtstreekse treinverbinding beschikbaar moeten zijn.

Zelf denk ik dat het ongeveer als volgt moet. De spoorlijn uit Utrecht wordt in de buurt van Nootdorp gesplitst. De ene tak loopt dan via het huidige spoor van de Hofpleinlijn naar station HS, vanwaar de treinen doorrijden naar Delft, Rotterdam enzovoort.

De andere tak loopt langs de A4 naar station Rijswijk en vandaar verder naar Leiden.

De Zoetermeerlijn en Hofpleinlijn daarentegen rijden de stad juist in via station Voorburg en vanaf het kruispunt met de oude lijn als tram verder Den Haag in.

Eén en ander vraagt twee overstapstations: één in de buurt van Nootdorp en één op het kruispunt van de lijnen Delft-Leiden en CS-Voorburg.

Natuurlijk zal dit ook voor een deel van de openbaarvervoergebruikers een verslechtering betekenen en vergt het de nodige aanpassingen van het HTM-lijnnennet, maar een nieuw concept heeft het openbaar vervoer in de toekomst hard nodig.

En niet alleen het openbaar vervoer: denk u eens in wat voor opruiming aan viadukten er in de stad mogelijk is.



**Onoverzichtelijke kruising Jan Hendrikstraat - Prinsegracht
waar zelfs rechtsaf slaande fietsers door de tram weggedrukt
kunnen worden.**

Voortvarend fietsbeleid in de provincie

*Sinds april van dit jaar is
Jaap Wolf de gedeputeerde
voor Verkeer en Ver-
voer in Zuid Holland, daar-
naast is hij al jaren lid van
de Fietzersbond ENFB. De
effecten van fietsbeleid
kent hij vanuit zijn eigen
ervaring, o.a. door zijn
fietsvakanties.*

In het Interprovinciaal Overleg van gedeputeerden verkeer en vervoer is hij het enige lid van de PvdA. De Friese en Groningse gedeputeerden zijn lid van het CDA en de anderen van de VVD. Ook in Zuid Holland werd verkeer en vervoer de afgelopen 12 jaar beheert door de VVD.

Aangezien wij elkaar nog niet eerder hadden ontmoet en het fietsbeleid binnen de provincie steeds belangrijker wordt was dat voor mij een goede aanleiding om hem te interviewen. Dit gesprek vond plaats in het provinciehuis waar het nog gonsde van de geruchten omtrent de bankpraktijken van het provinciebestuur.

Al snel vertelde Wolf mij dat hij de komende periode veel meer aandacht gaat besteden aan fietsbeleid. Dit gebeurt ook om de negatieve gevolgen van eerder gevoerd beleid

enigszins te corrigeren. Zo zal bij de aanleg van de N470 bij Pijnacker nadrukkelijk gelet worden op de gevolgen voor het milieu, de landschappelijke inpassing en de belangen van fietsers.

De uitvoering van het provinciale fietspadenplan wil hij voortvarend aanpakken. Wolf vindt het opmerkelijk dat er nog steeds wordt gewerkt aan de uitvoering van het Afietspadenplan 1986". Het volgende plan moet sneller worden uitgevoerd. De provincie wil in 2000 een nieuw fietspadenplan presenteren. Dit nieuwe plan moet de interlokale verbindingen en de verkeersveiligheid voor het fietsverkeer verbeteren. Dit wordt samen met de regio's opgesteld. Vanuit zijn eigen ervaring als waarnemend burgemeester op Goeree Overflakkee weet hij dat niet elke verkeerswethouder in Zuid Holland de fiets hoog op de agenda heeft staan. De gevolgen heeft hij daarvan zelf gezien. Zoals wegen met onveilige fietsstroken waar fietspaden veel beter op hun plaats zouden zijn. Gemeenten worden daarom uitgenodigd om fietsvoorzieningen die noodzakelijk zijn maar om de een of andere reden niet kunnen worden uitgevoerd te melden. Er kan dan worden onderzocht of en hoe het in het nieuwe provinciale fietspadenplan kan worden meegenomen.

Door het vorige college is in 1998 het voorstel de fiets, ook wel plan Norder genoemd aangenomen. Onderdeel van dit plan was het toetsen van de regionale plannen op gevolgen voor fietsers. Voor Wolf is het nog onduidelijk hoe hier mee wordt omgegaan. Het blijkt moeilijk te zijn hier handen en voeten aan te geven, de planbeoordeling bij de provincie vindt namelijk veelal op grote lijnen plaats. Vooralsnog wordt er van uitgegaan dat de planmakers al in een vroeg stadium rekening houden met de belangen van fietsers.

Wolfs' ervaring met stationsstallingen doen hem verzuchten dat de openingstijden hier-

van wel wat ruimer mogen zijn. Verder vindt hij hun imago niet echt professioneel. Op een vakantie in Zwitserland heeft hij een fietsenstalling meegemaakt die wel die professionele uitstraling had. Deze stalling was gekoppeld aan een gewone fietsenwinkel, daarnaast konden er routekaarten worden gekocht en fietsen worden gehuurd. Ook de uitbreiding en verbeteringen van de stallingen bij de NS stations zullen maar gedeeltelijk kunnen bijdragen aan de imagoverbetering. De stallingen van de NS gaan voldoen aan de eisen die zijn geformuleerd in Fietsparkeur. Het is volgens Wolf een goede zaak als de provincie dit keurmerk in haar beoordeling van plannen (waar stallingen in voorkomen) meeneemt. Voor zover mogelijk, noodzakelijk zal de provincie de nieuwe stallingen die binnenkort bij de bushaltes worden geplaatst nog aanpassen.

Goede ervaring met belangengroepen heeft Wolf opgedaan als ambtenaar bij de gemeente Rotterdam. Hier heeft hij t.b.v. de stadsvernieuwing gewerkt. Hij overlegde daar regelmatig met projectleiders die namens een wijk optraden. Deze projectleiders haalden soms het bloed onder je nagels vandaan. Desalniettemin werd dit verzet door de gemeente gestimuleerd. Het uiteindelijke resultaat was vaak voor iedereen meer dan aanvaardbaar.

Dit leidt tot de vraag of en hoe hij de belangengroepen/actiegroepen wil betrekken bij het provinciale beleid. Wolf geeft aan dat de hij dit erg aanmoedigt. In eerste instantie denkt hij daarbij vooral aan het meer uitnodigen van die groepen bij de voorbereiding van beleid. Als voorbeeld noemt hij hierbij de Zuid Hollandse Milieufederatie. Dit is een koepelorganisatie van redelijk gelijk gestemde organisaties. Zij wordt voor ongeveer 1 miljoen gulden per jaar gesubsidieerd. Wolf ziet zo'n coalitie als voorbeeld voor andere organisaties, zoals de Fietzersbond ENFB. Daarentegen ziet hij geen duidelijke coalitiepartner voor de Fietzersbond ENFB.

Nieuwe bewaakte stalling bij stadhuis

Het heeft een paar jaar geduurd en een boel centen gekost, maar het Haagse stadhuis heeft een fatsoenlijke bewaakte stalling. De stalling biedt plaats aan ruim 150 fietsen. Het streven van de gemeente is om de omgeving van stadhuis en bibliotheek weer vrij te maken van wildgeparkeerde fietsen. Wethouder Meijer sloeg tijdens de opening al dreigende taal uit. Als er voldoende stallingsmogelijkheden zijn, zullen de foutgeparkeerde fietsen worden verwijderd. Desgevraagd nuanceerde de heer Mol van de Bestuursdienst dit enigszins. Fietsen zullen zeker niet onaangekondigd worden verwijderd, er zullen eerst waarschuwingsbriefjes op de foutgeparkeerde fietsen worden gehangen. Als het menens wordt zal er ook eerst een rondje briefjes worden uitgedeeld en als een fiets er dan na pakweg 15 minuten nog staat, dan is hij de klos. Fietsers die alleen even hun boeken naar de bibliotheek terugbrengen hoeven dus niet te vrezen. Eerst moeten er briefjes worden afgehaald (onbewaakte stalling) en dan kunnen de fietsen naar de bewaakte stalling worden gebracht.

Advertentie



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

Oproep

Wie wil op de telefoon- of e-maillijst voor hand en spandiensten op zaterdagen en/of 's avonds. Dit betekent dat je gebeld of gemailld wordt voor de vraag om een uurtje of misschien twee (afhankelijk van anderen) te helpen bij een stand of bij het etiketten plakken.

Geef je voor deze vragen op bij Mildred Berenschot of een bestuurslid (Zie voor telefoonnummers en adressen bladzijdes 14 en 15.).

Tijdens zijn fietstochten is hem de lappendeken van bewegwijzerde routes en de grote verscheidenheid aan fiets(land)kaarten opgevallen. Hij maakt nu alleen nog maar gebruik van de LF kaarten. De bewegwijzering kan volgens hem voor een groot deel worden opgeheven. Immers, de meeste mensen rijden op bekend terrein en hebben geen wegwijzers nodig. Onbekenden rijden daarnaast vaak op de kaart volgens Wolf. De noodzaak voor een nieuw systeem van bewegwijzering in Zuid Holland met een nieuw bordje ondersteunt hij in eerste instantie daarom niet. Aan de andere kant spreekt hem het Zeeuwse bewegwijzeringsproject wel aan; omdat daar alleen maar wordt uitgaan van de fietser.

Als het maar duidelijk een verbetering wordt in vergelijking met de huidige situatie. Volgens Wolf zou de regio Goeree Overflakkee een goed gebied kunnen zijn voor zo'n nieuwe bewegwijzering. Het Zuid-Hollandse eiland heeft immers veel overeenkomsten met Zeeland. Tevens sluit het goed aan bij de gebiedsgerichte benadering zoals in het nieuwe college wordt toegepast.

Voor Wolf is de plaats van de fiets in het Nationaal Verkeers en Vervoersplan (NVVP) niet helder. De provincie is echter wel doende om in het najaar een of meer bijeenkomsten organiseren met en voor de lokale fietsambtenaars om de positie van de fiets in

Zuid Holland te verbeteren en ideeën te verzamelen voor het nog op te stellen provinciale Strategisch Mobiliteits Plan (SMP) en het PVVP (het provinciaal verkeers en vervoersplan). Dit SMP plan zal verder gaan dan alleen de harde infrastructuur. Het moet bijvoorbeeld ook gaan om de sociale gevolgen van mobiliteit.

Fietsen heeft een hele grote aantrekkelijkheidsfactor. Het komt weinig voor dat voorstellen die betrekking hebben op fietsen het niet halen aldus Wolf. Het is daarom belangrijk dat een organisatie als de Fietzersbond ENFB met goede voorstellen blijft komen.

WILLIAM NEDERPELT

Adressen

	WIJK/ PLAATS	Dienst/Naam	Adres	Postcode	Telefoon of e-mail
ENFB	DEN HAAG	ENFB-afdeling Den Haag e.o.	Postbus 11638	2502 AP	070 – 364 43 22 enfb@denhaag.org
	CENTRUM	Mildred Berenschot,			070 – 364 43 22
	LAAK	Vacature			
	LOOSDUINEN	Cor Hofman			070 – 397 27 73
	LOOSDUINEN	Johan Bommelé			070 – 325 93 01
	SCHEVENINGEN	Jan de Munck,			070 – 346 45 76
	SEGBROEK	Paul Santané,			070 – 365 47 61
	LEIDSCHENDAM		Zijdesingel 26	2261 CA	070 – 327 52 58
	RIJSWIJK		Postbus 1754	2280 DT	070 – 393 67 44
	UTRECHT	Landelijk bureau Fiet-sersbond ENFB	Postbus 2828	3500 GV	030 – 291 81 71 fbenb@pz.nl
	VOORBURG	P/a ENFB Den Haag e.o.,	Postbus 11 638	2502 AP	070 – 364 43 22
	WESTLAND	Contactpersoon: H.J. Bossenbroek	Linde 45	2671 PJ	0174 – 62 08 28
Gemeentelijke instellingen	DE LIER				0174 – 53 13 49
	DEN HAAG	Dagelijks bereikbaar tussen 8.15 en 16.00 uur	Spui 70	2511 BT	070 – 353 63 53
	centrum				
	ESCAMP	Idem (Zie boven)	Genemuidenstraat 210	2545 NZ	070 – 353 59 50
	HAAGSE HOUT	Idem (Zie boven)	't Kleine Loo	2592 CK	070 – 353 58 50
	LAAK	Idem (Zie boven)	Slachthuisplein 25	2521 EC	070 – 353 77 03
	LOOSDUINEN	Idem (Zie boven)	Kleine Keizer 3	2553 CV	070 – 353 79 50
	SCHEVENINGEN	Idem (Zie boven)	Duinstraat 10	2584 AZ	070 – 353 56 50
	SEGBROEK	Idem (Zie boven)	Sportlaan 40	2566 LB	070 – 353 57 50
	LEIDSCHENDAM		Raadhuisplein 1	2264 BP	070 – 337 83 00
	MAASLAND				0105 – 99 14 76
	MONSTER				0174 – 28 59 32
	NAALDWIJK				0174 – 63 74 92
	RIJSWIJK		Gen. Spoorlaan 2-4		070 - 394 42 47
	'S GRAVENZAN-DE				0174 – 30 22 43
	VOORBURG		Herenstraat 42	2271 CH	070 – 357 51 11
	WASSENAAR		Johan de Wittstraat 45	2242 LV	070 – 512 22 22
	WATERINGEN				0174 – 22 02 03

Oktober 1999

Driemaandelijke uitgave van de ENFB Den Haag e.o.

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).

Redactieadres

Postbus 11 638
2502 AP Den Haag
E-mail: enfb@denhaag.org
tel.: 070 - 364 43 22

Redactie

Mark Roskott, Bob Molenaar

Vormgeving

Helmy Pluis

Foto's

Yde van der Burgh

Drukwerk

Koninklijke De Swart, Den Haag

Advertenties

Postbus 11638,
2502 AP Den Haag
tel.: 070 - 364 43 22
E-mail: enfb@denhaag.org

Oplage: 2200 exemplaren
ISSN 0920-0363

Sluitingsdatum volgende kopij is 22 december 1999

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

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,
- overtollige wortelgroei of beplanting,
- onvoldoende stallingsmogelijkheden bij openbare gelegenheden of bij u in de straat?

Schrijf of bel naar de verantwoordelijke (gemeente)instantie of naar de ENFB-vertegenwoordigers in uw buurt. Zie hiervoor de adreslijst op bladzijde 14.

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

Verder kunt u ook contact opnemen met:

Fietsersbond ENFB Afdeling Den Haag e.o.

Mildred Berenschot

Postbus 11 638

2502 AP Den Haag

tel.: 070 - 364 43 22

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 16.00 uur.

Kemper
de vouw-/ligfietspecialist

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

Het bestuur van de ENFB Den Haag e.o.
zoekt MEERDERE

BESTUURSLEDEN M/V

De leden van het bestuur zetten zich samen met enthousiaste vrijwilligers in voor een goed fietsklimaat in Den Haag e.o.

Wat vragen wij van jou?

- een actieve bijdrage leveren aan de ledenvergadering (4 avonden per jaar);
- actief de bestuursvergadering bijwonen (ongeveer 1 avond per maand);
- ideeën van het bestuur vormgeven en uitdragen;
- afhankelijk van de taakverdeling meedoen aan overleggen, bijvoorbeeld landelijke ENFB, wijk- en buurtcentra, de gemeente en aan acties (ongeveer 3 uur per maand);
- afhankelijk van de taakverdeling interne en externe contacten onderhouden, bijvoorbeeld met de leden, andere ENFB-afdelingen, ROVER, Biesieklette, politieke partijen. (ongeveer 1 uur per maand).

Wat bieden wij?

Het huidige bestuur ondersteunt je tijdens de inwerkperiode en daarna kun je er voor advies terecht.

Ben je geïnteresseerd, bel:

MILDRED BERENSCHOT, 's-avonds 070-364 43 22 of overdag 020-555 92 83 of e-mail: gemi@wishmail.net

Of

RONALD LUIJTEN, tel. 's avonds 070-361 68 22 of e-mail: ronald.luijten@ironet.nl

HERHAALDE OPROEP

Advertentie

Brouwersgracht n^o 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 fl. 10,- (één persoon)
fl. 12,50 (tweepersoons)
fl. 17,50 (vierpersoons)
iedere dinsdag een tas vol groente,
zoveel mogelijk uit de eigen regio.



Mooi zo'n fietsstrook bij de oprit van het Prins
Bernhardviaduct, maar er zijn maar weinig fiet-
sers die daar hun leven wagen