

De Fietsbel

Periodiek orgaan van de Fietsersbond enfb afdeling Den Haag e.o.

- *College programma's in de regio vergeleken*
- *Brainfietsen vanuit Delft*
- *Cito-plan stadsplattegrond Den Haag*
- *Fietsbeleid in Haaglanden*
- *Even voorstellen: Corrie van Eldik*
- *Fietsvoorzieningen Madurodam*
- *Hoe fietst de provincie?*
- *Fietsplan Zoetermeer*

➤ **Aktie tegen de NORAH**
(Noordelijke Randweg om Den Haag)
zaterdag 27 juni 11.30 uur

fietsers**b**ond enfb

DELFT

nr. 3

juni 1998

issn 0920-0363

port
betaald
Den Haag

Wilt u lid worden?

Steeds vaker wordt de Fietsbel of Solutie ook door niet-leden gelezen. Wilt u de Fietsbel/Solutie ook thuis ontvangen en wilt u de fietsersbond steunen, dan kunt u lid worden.

Vanaf f 40,- per jaar bent u lid. U ontvangt dan de Fietsbel/Solutie en het landelijke blad.

Meer informatie krijgt u op het volgende telefoonnummer:

☎ 030 - 2918171

Zij noteren u ook graag als lid. Adreswijzigingen en opzeggingen van lidmaatschap gaarne melden via Landelijk bureau in Utrecht

Handige adressen:

Fietsersbond enfb

Landelijk bureau
Postbus 2828
3500 GV UTRECHT
☎ 030 - 2918171
Fax: 030 - 2918188

Fietsersbond enfb

Afdeling Den Haag
Postbus 11638
2502 AP DEN HAAG
☎ 070 - 3473966 (Mark Roskott)
<http://www.den-haag.org/~enfb>
e-mail: enfb@denhaag.org
(ook kopij voor De Fietsbel)

Den Haag:

Het Haags Milieu Centrum

Zusterstraat 168
2512 TR DEN HAAG
☎ 070 - 3050286

Biesieklette

Heeswijkstraat 114
2531HH Den Haag
☎ 070-3941784

Fietsersbond enfb

Afdeling Delft
Maria Salomons
Arthur van Schendelplein 76
2624 CS DELFT
☎ 015 - 2623289
<http://www.dsdelft.nl/~fiets>

• Redactie Fietsbel:

Hans Jongepier
Marktweg 204
2525 JR DEN HAAG
☎ 070 - 3897384

☛ Kopijsluiting volgende Fietsbel
15 september 1998

• Het redactieadres van de Solutie is gewijzigd! Het nieuwe adres is:

Redactie "Solutie"
t.a.v. Arjan Schrijver
Herculesweg 111
2624 VT DELFT
e-mail solutie@wxs.nl

Opmaak:

Ton van de Nieuwenhuijzen

Drukwerk:

Druk. Tan Heck, Delft

Oplage: 3000 exemplaren

Delft:

Onlangs heeft Milieudefensie samen met de gemeente Delft de **Delftse Groene Gids** uitgegeven. In deze milieugids staan veel nuttige adressen, informatie en tips om milieuvriendelijker aan de slag te gaan.

Vereniging Milieudefensie Delft

Postbus 3146
2601 DC DELFT
☎ 015-2570577 (Dik Scherft)



Solutie zoekt bezorgers!

Het uitgeven van een eigen afdelingsblad is erg leuk maar ook behoorlijk kostbaar. Een groot deel van deze kosten zijn de portokosten. Om toch viermaal per jaar een "Solutie" uit te kunnen brengen is de redactie op zoek naar mensen die bereid zijn om, in hun eigen buurt, de bezorging voor hun rekening te nemen. Dit geldt voor alle gemeenten waar de "Solutie" verschijnt. Lezers die ons op deze manier willen helpen kunnen zich schriftelijk aanmelden bij de redactie.
Herculesweg 111, 2624 VT Delft.

gezamenlijke uitgave van
De Fietsbel (Den Haag)
en **Solutie (Delft)**

Colofon

Gezamenlijke uitgave van de afdelingen Den Haag, Delft en Zoetermeer van de Fietzersbond enfb.

redactie:

Frans Godeschalk
Angela van Houten
Hans Jongepier
Ton van de Nieuwenhuijzen
Mark Roskott
Arjan Schrijver



voorzitters/coördinatoren:

Mildred Berenschot
(voorzitter afdeling Den Haag)
Ln. van Nieuw-Oost-Indië 88C
2593 BW Den Haag
070-383 6648

Eddie Kips
(voorzitter afdeling Delft)
Multatuliweg 22
2624 CJ Delft
015-2568876
e-mail: eddiek@xs4all.nl

Theo Hebing
(coördinator afd. Zoetermeer)
Zoetermeer
079-3517257
e-mail: t.b.hebing@kab.agro.nl

HAAGLANDEN-NUMMER

Waarom een Haaglanden-nummer? Niet omdat Haaglanden nu zeker ontstaat of Den Haag alles annexeert, maar omdat wij (enfb, afdelingen Delft, Den Haag en Zoetermeer) gewoon net als vorig jaar met elkaar wilden samenwerken. Pure nieuwsgierigheid dus hoe het met 'de burens' gaat en daarover wilden wij jullie ook informeren. Tenslotte stoppen de fietspaden niet bij de gemeentegrenzen. (Zo ja, laat het horen, dan hebben wij weer iets om onder de aandacht te brengen.)

Speciale aandacht verdient afdeling Leidschendam, die een demonstratie op zaterdag 27 juni om 11.30 uur organiseert tegen de Noordelijke Randweg Haaglanden (NORAH). Komt dus allen op de T-kruising van het Zijdepad en het voetpad dat het Zijdepad verbindt met de Heuvelrug (grens Voorburg-Leidschendam)! Voor ons betekende dit, dat deze Solutie/Fietsbel op tijd uit moet komen en hopelijk is dit gelukt.

De NORAH is een Rijksweg en zal zeer waarschijnlijk toch komen. Dit is jammer, maar weinig meer aan te doen. Hoopgevuender zijn de nieuwe plannen van de Provincie, Haaglanden en de gemeenten. De uitvoering moet nog wel gebeuren, zodat nog werk genoeg is. De Cito-fietskaart van Den Haag hebben we nu dan toch eindelijk! Over de Zuidelijke Randweg is ook een artikel geschreven.

Wat de landelijke Fietzersbond enfb tegen of met het Ministerie doet, hopen we te horen tijdens de ledenraad. Ik ben benieuwd wie de minister wordt van Verkeer en Waterstaat. Misschien is die wel onder de indruk van het feit dat een groot deel van de kinderen zich niet veilig voelt op straat, vanwege het verkeer. Goed, hier kunnen gemeenten ook iets aan doen, maar aan verkeersregels en het kunnen bereiken van bestemmingen buiten de stad niet.

Mildred Berenschot
voorzitter afdeling Den Haag



College programma's

Inleiding

Vier jaar geleden heeft William Nederpelt in de Fietsbel de college-programma's van Den Haag en omliggende gemeenten samengevat. Het was te bedoeling om vier jaar later uit te zoeken wat uitgevoerd is van die programma's. Helaas is dit door tijdgebrek niet gelukt, maar wordt geprobeerd dit voor de volgende Fietsbel te doen.

Den Haag

(VVD, PvdA, CDA)

Hoofdpunt uit het programma is het investeren in de bereikbaarheid. Deze investeringen zijn vooral gericht op het openbaar vervoer (Randstadrail en Agglonet) en langzaam verkeer. Maar het is ook belangrijk om de stad bereikbaar te houden voor noodzakelijk autoverkeer.

Teneinde de stad leefbaar te houden wordt het doorgaande autoverkeer geconcentreerd op hoofdroutes. Gelet op de beperkte ruimte die voor verkeersinfrastructuur beschikbaar is, ligt de nadruk daarbij op het bieden van voldoende capaciteit voor de afwikkeling van het noodzakelijk autoverkeer. Hoe noodzakelijk autoverkeer kan worden gescheiden van overig autoverkeer wordt niet vermeld.

Speciaal voor de fiets (helaas minder tekst dan speciaal voor het openbaar vervoer en de auto) wor-

den de volgende punten genoemd:

- Bij de realisering van fietsvoorzieningen is aanleg van aaneengesloten veilige fietsroutes uitgangspunt.
- Bij bouwplannen en herinrichtingsvoorstellen dient vanaf het begin van de planontwikkeling aandacht te zijn voor de fiets.
- In wijken waar daaraan behoefte bestaat, wordt het aanbod van kleinschalige stallingsvoorzieningen (beugels en trommels) waar mogelijk bevorderd.
- Er komen meer fietsenstallingen zowel bewaakt als onbewaakt. Bij bouwplannen zal er naar gestreefd worden om ten behoeve van bezoekers de stallingsruimte zo veel mogelijk te realiseren op begane grondniveau.
- Naast het op peil houden van het regulier onderhoud zal het achterstallig onderhoud aan wegen, fiets- en voetpaden verder worden weggewerkt. Bij infrastructurele ontwerpen zal reeds in de ontwerpfase rekening gehouden worden met het onderhoud.

Er wordt uitgebreid ingegaan op knelpunten voor het autoverkeer die opgelost moeten worden door capaciteitsvergroting of betere benutting van de bestaande capaciteit. Vermindering van het niet noodzakelijke autoverkeer, waarbij het noodzakelijke autoverkeer meer ruimte zou krijgen wordt niet genoemd, evenmin als hoe noodzakelijk autoverkeer kan worden gescheiden van overig autoverkeer.

Conclusie: voorrang voor openbaar vervoer daarna bereikbaarheid voor (nood)zakelijk autoverkeer en pas als derde langzaam verkeer. Alleen de auto is kennelijk geschikt voor zakelijk verkeer. Aandacht voor de fiets is er wel, maar de enfb blijft nog hard nodig.

Delft

(PvdA, D66, GroenLinks en studentenpartij STIP)

Fietzers, voetgangers en lokaal openbaar vervoer krijgen meer aandacht.

- Er gaat een actieplan opgesteld worden voor fietsers, voetgangers en lokaal openbaar vervoer, met een duidelijke prioriteitsstelling en planning.
- Eind 1998 of begin 1999 komt er een Verkeers- en Vervoersplan+ (VVP+) waarin het bovenstaande is uitgewerkt.
- Delft streeft ernaar om in de loop van deze periode weer het predikaat 'Beste fietsstad van Nederland' te krijgen. Het college ontwikkelt een visie en een concreet uitwerkingsplan voor de komende jaren om het fietsroutenetwerk op te waarderen. Fietzers krijgen meer voorrang bij relevante verkeerslichten. Stallingsmogelijkheden worden uitgebreid. Daarnaast wordt de stallingscapaciteit op het nieuw ingerichte Stationsplein (ongeveer 1000 plaatsen) na verloop van circa een jaar geëvalueerd. ➤

Tevens wordt de mogelijkheid van hogesnelheidsfietspaden onderzocht, om de fietsverbindingen met de regio te verbeteren. Hiermee wil men met name het woon- werkverkeer op de fiets stimuleren.

- Voor de korte termijn wordt als prioriteit gesteld dat de belangrijkste knelpunten in het fietsroutenetwerk worden aangepakt. Hierbij wordt zoveel mogelijk uitgegaan van de inventarisatie die door de enfb is gemaakt. Tot de urgente knelpunten behoort ook de fietsoversteek Van Leeuwenhoeksingel - Hooikade.
- De gratis uitgave met informatie over openbaar vervoer en fietsen wordt voortgezet.
- Het streven is om belangrijke delen van de binnenstad auto-luw te maken en aanvullende openbaarvervoersvoorzieningen, ten behoeve van het winkelpubliek, te creëren.

Verder wordt nog genoemd het autovrij maken van de Markt en het realiseren van bewaakte fietsstallingen in de binnenstad.

Conclusie: als dit over vier jaar allemaal is gerealiseerd kan de enfb afdeling Delft zichzelf weer opheffen.

Zoetermeer

(VVD, PvdA, CDA, GPV/ISGP/RPF)

Verkeersaangelegenheden zijn te vinden onder de paragraaf "bereikbaarheid". Hierbij worden genoemd:

- Verbetering van het openbaar

vervoer (o.a. Randstadrail, Agglonet, stadstax).

- Betere aansluitingen op de A12 (voor het autoverkeer).
- Stimuleren fietsverkeer door verbetering van de kwaliteit en veiligheid van het fietspadennet en andere voorzieningen voor fietsers (zoals stallingen).

Dat klinkt wat betreft het fietsverkeer erg vaag. Het beleid lijkt vooral op autoverkeer en openbaar vervoer gericht. Wie echter het onlangs gepresenteerde fietsplan van de gemeente Zoetermeer bekijkt (lees hierover elders in dit blad) moet toch redelijk optimistisch gestemd raken.

Leidschendam

(VVD, CDA, PvdA, Gemeentebelangen)

Doelstellingen

- De doorstroming van het doorgaande verkeer dient bevorderd te worden (waarschijnlijk niet alleen fietsverkeer).
- Openbaar vervoer, voor zover door de gemeente Leidschendam te beïnvloeden, bevorderen.
- Het langzaam verkeer wordt bevorderd met speciale aandacht voor de veiligheid van deze deelnemers.

Actiepunten:

- Stimulering ontwikkeling bedrijfsvervoerplannen.
- Aanleg en verbetering fiets- en wandelpaden.
- Voortgaan met snelheidsbeperkende maatregelen (met name ten behoeve van de veiligheid van kinderen) in woonwijken door aanleg verkeersdrempels, instellen 30 km-zones e.d.

- Het aantal bewaakte fietsenstallingen wordt uitgebreid.
- Bij gecombineerde fiets- en wandelpaden wordt een duidelijke, bij voorkeur fysieke, scheiding tussen fiets- en wandelgedeelte gerealiseerd.

Conclusie: er is aandacht voor de fietser, maar niet als degene die voorrang heeft maar als degene die beschermd moet worden.

Wassenaar

(VVD, CDA, PvdA, D66, GroenLinks)

Het uitgangspunt is het verminderen van het doorgaande verkeer door Wassenaar. Er komt in 1998 een concept-verkeersplan met inbegrip van een verkeerssimulatie-model en een concept-fietsplan dat in samenspraak met de bevolking wordt uitgewerkt (opletten dus). Het verkeersplan doet op evenwichtige wijze recht aan de bezwaren van Wassenaarders tegen het doorgaande verkeer.

De verkeersveiligheid wordt voortdurend bevorderd, waarbij vooral aandacht moet worden besteed aan de kwetsbare groepen. De overige punten m.b.t. verkeer en vervoer zijn meer voor het autoverkeer en openbaar vervoer. Geen achteruitgang, zeker het feit dat doorgaand verkeer wordt aangepakt. Verbetering van het woon- en leefklimaat staat op de agenda, maar ook dat bestuurders en ambtenaren open staan en goed bereikbaar zijn voor burgers en bedrijven, zodat we moeten opletten en onze stem moeten laten horen. Anders heeft de autolobby het voor zeggen en ben je terug bij af. ➤

Rijswijk

(Onafhankelijk Rijswijk en VVD)

- Er worden meer rotondes aangelegd met fietsers in de voorrang.
- De komende jaren zal worden voortgegaan met de inrichting van 30-km gebieden in woonwijken.
- Bij winkelcentra en belangrijke haltevoorzieningen dient extra aandacht te worden besteed aan parkeermogelijkheden, "park and ride" en fietsenstallingen.
- Waar mogelijk zal het fietsverkeer over vrijliggende fietspaden worden geleid. Een op te stellen fietsnota zal o.m. daarover meer inzicht verschaffen.
- De ontsluiting van Ypenburg blijft extra zorg en aandacht verdienen. Met name het veiligheidsaspect voor de langzaamverkeersdeelnemers verdient extra zorg. Ook op Ypenburg zullen kruisingen waar mogelijk worden uitgevoerd als rotonde. (Gezien de op handen zijnde annexatie zal Rijswijk hier echter weinig over te zeggen krijgen.)
- Bij de aanleg van een nieuwe verbinding over (of onder) de Vliet in Rijswijk-Zuid, noodzakelijk voor de verkeersontsluiting van Ypenburg, dient mogelijk te worden gemaakt dat deze verbinding eveneens bereikbaar is voor het langzaam verkeer uit Rijswijk-Zuid (Jaagpad en Delftweg) en Vrijenban.
- Doorgaand verkeer zal zo veel mogelijk buiten Rijswijk om worden geleid. De doortrekking van A4 zal daaraan een belangrijke bijdrage leveren. Doorgaande

wegen binnen Rijswijk (zoals de Sir Winston Churchilllaan, Generaal Spoorlaan en Prinses Beatrixlaan) worden niet vernauwd (wat jammer).

Conclusie: Goed begin en een zeer duidelijk verhaal, zodat ingrijpen waarschijnlijk zeer moeilijk wordt. Het is vraag wat er nog te debatteren valt.



Pijnacker

(VVD, CDA, PvdA met steun van SGPI/GPVIRPF)

Verkeersroutes, met name fiets- en voetpaden, dienen veilig en goed verlicht te zijn.

Gestreefd wordt naar een wegenstructuur waarin de dorpskernen van Pijnacker en Delfgauw worden ontlast van het doorgaande verkeer. In dit verband wordt blijvende prioriteit gegeven aan een snelle aanleg van de N470 en de studie van de noordelijke randweg.

Om het autogebruik te beperken worden veilige fietsroutes ontwikkeld, zowel binnen als buiten de dorpskern, en dient met name het openbaar vervoer een belangrijke verbetering te leveren aan de verkeersproblematiek.

Het autoverkeer in woonwijken moet worden teruggedrongen middels het invoeren van een maximumsnelheid van 30 km en andere maatregelen.

Nootdorp

(VVD en CDA)

Het gemeentelijk beleid is gericht op het terugdringen van het gemotoriseerd verkeer door de voorwaarden te scheppen voor veilige wandel- en fietsroutes.

Parallel met de realisatie van de Rondweg wordt het gebruik van de Veenweg, Oudeweg, Kerkweg en Molenweg ontmoedigd voor doorgaand verkeer. Er moeten zodanige verkeersbelemmerende maatregelen worden getroffen zodat slechts bestemmings- en fietsverkeer van de wegen gebruik kunnen maken. Er zullen op basis van een voor de gemeenteraad aanvaardbare parkeernorm voldoende parkeerplaatsen worden gerealiseerd. Het fietsverkeer wordt gestimuleerd door in de dorpskern voldoende, kwalitatief goede en zo nodig bewaakte, voorzieningen voor de stalling van fietsen te treffen.

Het is gewenst in de te ontwikkelen recreatieve gebieden (zoals het Balijbos) een royaal opgezet fietspadenplan te ontwikkelen dat ook voor recreatieve doeleinden kan worden gebruikt.

Schipmuiden

(CDA en de lokale partij PAK)

De kernen dienen ingericht te worden als 30 km gebieden ter verbetering van de verkeersveiligheid.

Na de openstelling van de A4 dient het beleid er op gericht te zijn dat het doorgaande verkeer door Den Hoorn zoveel mogelijk beperkt wordt. Voor de inrichting van de

Woudseweg wordt een plan gemaakt, rekening houdend met de ontwikkeling van Look-West en de Hooipolder. Verbetering van het openbaar vervoer wordt nagestreefd. Over de fiets wordt niets vermeld.

Naaldwijk

(CDA, VVD, PvdA)

Het Westlandse wegennet moet ingrijpend worden verbeterd:

- Verlengde veilingroute versneld aanleggen.
- Kruispunt Westerlee voorzien van ongelijkvloerse kruisingen.
- A20 doortrekken naar Hoek van Holland.
- Fietpadennetten aanleggen voor woon-werkverkeer en recreatie.
- Erop aandringen dat het openbaar vervoer wordt uitgebreid (klinkt niet echt overtuigend).

Het auto- en vrachtverkeer heeft vanwege economische belangen duidelijk prioriteit. Ook leefbaarheid is belangrijk. Fietzers worden niet vergeten, maar het is niet spectaculair. Er blijft dus nog veel werk te doen.



Demonstratie

zaterdag 27 juni 1998

- Wist u dat..** er een stadsrandweg (snelheid tot 80 km p/uur) komt op o.a. het stuk land dat ligt tussen Park Veurse Hout en Essesteijn, en dat dit onderdeel uitmaakt van de Noordelijke Randweg om Den Haag, de zgn Norah?
- Wist u dat..** deze Norah zowel de Noordsingel als de Heuvelweg – die maar 200 m van elkaar zijn verwijderd - op maaiveld kruist?
- Wist u dat...** deze Norah – met uitzondering van de genoemde kruispunten – ten dele wordt overkapt en dat deze overkapping met grond wordt bedekt, zodat er tussen Leidschendam en Voorburg een dijk ontstaat van circa 6 meter hoogte?
- Wist u dat...** op deze Norah en haar kruispunten fietzers en voetgangers niet welkom zijn, zodat die voor een verbinding tussen Leidschendam en Voorburg zijn aangewezen op een weg die dwars over die dijk loopt, waarbij de goede doorgang voor fietzers wordt doorbroken? Weet u ook dat u daarbij meerdere keren rondjes moet omrijden om de 6 meter hoge dijk te overbruggen?

Als Norah er komt ... Dán onder de grond !!

Wij 'n willen de Norah niet zoals hij nu gepland is, omdat hij

- ♦ op de gelijkvloerse kruisingen voor permanente files zorgt
- ♦ een 6 meter hoge barrière opwerpt voor fietzers en voetgangers
- ♦ veel stank en geluidsoverlast veroorzaakt
- ♦ onvervangbare natuur vernietigt

Wij verzamelen

- ♦ zaterdag 27 juni om 11.30 uur
- ♦ op de grens van Leidschendam en Voorburg nl op de T-kruising van het Zijdepad en het voetpad dat het Zijdepad verbindt met de Heuvelweg.**)

Wij bieden u

- ♦ een uitbeelding van wat een zes meter hoge dijk betekent
- ♦ een uitleg over de bedreigde natuur
- ♦ muziek en nog veel meer

Allen die zich willen inzetten voor de kwaliteit van onze leefomgeving en allen die het gebruik van de fiets willen bevorderen verenigt u en kom naar deze demonstratie!!!

*) Fietzersbond ENFB i.s.m. Platform tegen de Norah

**) eventueel parkeren bij het station Mariahoeve

Brainfietsen vanuit Delft

Bij het werken aan alternatieven voor het autoverkeer is nog steeds de aandacht te eenzijdig gericht op het openbaar vervoer. Dit gaat voorbij aan de huidige vervoerprestatie van de fiets op afstanden tot de 10 km. Voor afstanden tot 5 km noemt het ministerie [1] de fiets vervoerwijze nummer één. Pas boven de 10 km wordt het belang van het OV groter dan de fiets. Bij verplaatsingen van 7 km wordt de fiets vier keer zo vaak gepakt als het openbaar vervoer. Dit soort leuke gegevens leveren de publicaties van het helaas afgesloten Masterplan Fiets [2].

Reden voor de afdeling Delft om een project te starten om de komende jaren de regionale verbindingen eens te gaan befietsen. Dit onder de naam fietsconferentie of Brainfietsen. Het kwam tevens mooi uit dat er onlangs mooie richtlijnen voor regionale routes zijn verschenen. [3]

Onderzocht wordt de reikwijdte vanuit Delft voor een gemiddelde fietser.

Uitgangspunt is dat de torens en andere hoogbouw van Delft goed te zien moeten blijven; het verste punt mag hoogstens 6 km hemelsbreed daarvan af liggen. Een blik op de kaart leert dat er dan fietsconferenties mogelijk zijn naar Wateringen (3 mei 1998), Berkel/Roderrijs (28 juni 1998), Voorburg (2 mei 1999 ?) Schiedam (27 juni 1999 ?), de Lier etc. Twee keer per jaar, de eerste zondag van mei en de laatste zondag in juni.

Er wordt zoveel mogelijk samengewerkt met andere afdelingen en andere organisaties. De eerste keer fietsten de voorzitter van de Midden-Delfland Vereniging Jasper Korevaar, de verse Delftse PvdA-wethouder Jan Torenstra en de fietsende stedenbouwkundige Wim van de Poll van Delft Design ook mee. Verzamelplek is steeds (fiets-)café/gallerie Expreszo, Oude Kerkstraat 7 in Delft.

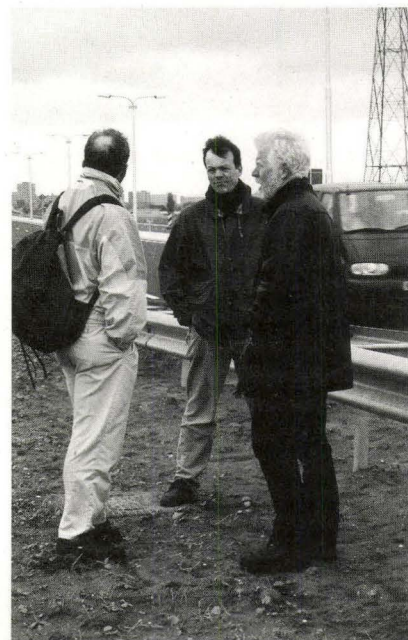
Hoe was de eerste fietsconferentie?

Ondanks de donkere luchten en de koude wind werd het voor de 20 deelnemers geen "Rainfietsen". Na koffie legde afdelingsvoorzitter Eddie Kips de opzet uit. Langs de route zou een aantal malen gestopt worden om opmerkelijke zaken te bespreken. Verder zou er zowel aandacht zijn voor woonwerkroutes als recreatieve paden, want dit valt niet altijd samen.

Deze eerste fietsconferentie voert ons naar Wateringen, hemelsbreed 6 km ver. Dat leverde hoe dan ook een zoektocht op, want een rechtsstreekse (snel)fietsroute is er

niet. (Zie kolom Route-mogelijkheden). Dat was in het verleden zo, en nog steeds is dat niet veel anders. Van de rand van Delft richting Wateringen raak je al snel verstrikt in een wirwar van, in het kasengebiet doodlopende, wegen. Er leek wat lijn in te komen via provinciale en regionale fietsplannen, maar dat wordt nu weer bruut verstoord door de aanleg van een flinke hoeveelheid nieuwe autowegen.

Daarbij is niet erg aan fietsen en fietsers gedacht. Daarom werd, met de lijn op de kaart tussen Delft en Wateringen als inspiratie, gefilosofeerd over een toeristisch/educatief fietspad, wat dwars door het



gebied van de nieuw aan te leggen afvalwaterzuiveringsinstallatie zou lopen. Heldere informatiepanelen kunnen toelichten wat er te zien valt. Vervolgens zou de route slim over het Harnaschknooppunt heen voeren. Dat zou mooi afsteken! Zo zou de nieuwe VINEX-locatie Wateringseveld, hemelsbreed 4 km, een directe fietsverbinding krijgen met Delft...

Bij de Zweth werd geconstateerd dat voor auto's een tweetal nieuwe bruggen over de Zweth is gerealiiseerd en voor de fiets niets, terwijl aan de overkant van de Zweth een mooi fietspad en het leuke natuurgebied Hoekpolder van Rijswijk ligt. Jammer, dat niet in één moeite door een fietsoversteek is gerealiiseerd.

De Zweth-tunnel onder de A4 lijkt niet zo veilig voor de fietser: erg donker met kans op passerende auto's die je slecht zien. Waar de ➤

Dorpskade in Wateringen over de nieuwe autoweg heen gaat werd het resultaat van 500 miljoen gulden aan nieuwe auto-infrastructuur in ogenschouw genomen.

Terwijl meer autowegen vaak toch niets oplost. De nieuwe autoverbinding tussen Delft en Den Haag Zuid-West en strand zal het auto-gebruik best stimuleren. Is dat de bedoeling? Alleen de duurzaam-veilig aangelegde "Veilingroute", twee keer een baan, lijkt een verstandig besluit.

Het verste punt van de tocht was de kruising Middenweg met de Dorpskade in Wateringen. De verbinding tussen Westland en Rijswijk via de Middenweg is gesneuveld in 'de vaart der volkeren'. De ene kant is doodlopend geworden door de zuidelijke-rand autoweg, aan de andere kant ondergeploegd door de bouwwerkzaamheden voor de nieuwe woningbouw.

Op de terugweg naar Delft werd een nieuw recreatief fietspad tussen 't Woudt en de brug over de A4 uitgetoetst. Vervolgens een stukje van het Haaglandse fietspad B6, de Harnaschkade. Een eigenlijk heel gewoon, maar omdat het zo langzamerhand zeldzaam wordt, idyllisch paadje, bij twee gemalen. Dit maakt tochtjes zo leuk. De gemeente Schipluiden heeft echter dit stukje Woudsepolder van het Midden Delfland tot bedrijventerein gepland; dan zal hier weinig meer van overblijven. Punt van aandacht dus. Om één uur was de groep weer terug in Expreszo waar met name de warme groentenquiche, pas uit de oven, gretig aftrek vond.

Wie zorgt voor de fiets? Deze fietsconferenties zijn hard nodig! Immers, voor de auto en OV zijn

krachtige belangenorganisaties. Vergeleken met de auto en OV zijn de fietsmiddelen beperkt. Lokaal is er wellicht enige aandacht voor de fiets, maar tussen de gemeentes onderling is dit een moeizame zaak. Het is hierbij onduidelijk wie voor het in stand houden en uitbreiden van interlokale, regionale en provinciale fietspaden, en de samenhang hiertussen, verantwoordelijk is. Er is daarbij weinig financiële stimulans voor gemeentes om samen aan de slag te gaan. Naast een miljard voor RandstadRail, verdient voor de verplaatsingen tot 10 km, de fiets veel meer aandacht; laten we het noemen: Rand(stad) Bike Trail. En zou hiervoor nu toch ook geen half miljardje op zijn plaats zijn? Met natuurlijk mooie stallingsvoorzieningen bij de Railknooppunten om de vervoersketen te completeren. Dat lijkt een volmakter milieuvriendelijk alternatief in de strijd tegen het alsmaar toenemend aantal autokilometers.

Janneke Zomervrucht,
ex-gemeenteraadslid PvdA-Delft

Literatuur:

1. Samenwerken aan bereikbaarheid (najaar 1996, ministerie van V&W)
2. Ruimte voor de fiets (November 1994, Ministerie van V&W)
3. Richtlijnen voor de aanleg van regionale fietsroutes (include Regionaal fietsroutenet van het tweede RVVP, Maart 1998, Stadsgebied Haaglanden)
4. Informatiekrant AWZI Harnaschpolder (februari 1998, Hoogheemraadschap Delfland)
5. Routebeschrijving Fietsconferentie 98-1 Wateringen (3 mei 1998, verkrijgbaar o.a. bij Fietscafé Expreszo Delft)

Routemogelijkheden

Wat onmiddellijk opvalt bij het uitstippelen van een route tussen Delft en Wateringen is, dat je globaal de keuze hebt tussen de overzichtelijke 'haak' via Rijswijk (Pr. Beatrixlaan/Winston Churchilllaan) ➤



of een binnendoor-route.

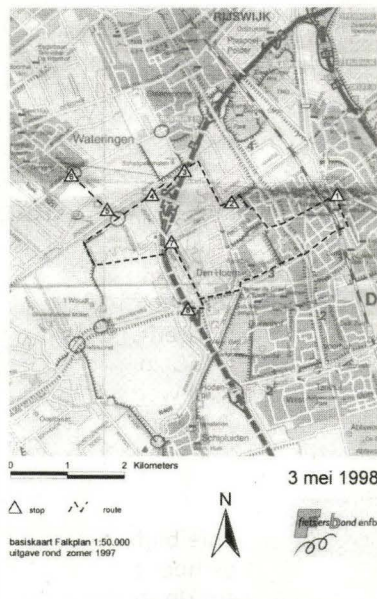
De overzichtelijke, maar uiterst saaie haakse route over Rijswijk (zoals bus 129 gaat) is de afgelopen twee jaar wat ontmoedigd, door een (fiets)omleiding van plm. een km op de Beatrixlaan wegens de aansluiting op de A4; inmiddels is de route naar Rijswijk (In de Bogaard) weer rechtstreeks mogelijk.

Een binnendoor-route door Sion, langs Steenvoorde (Rijswijk) en Eykelenburg en dan over de Middenweg naar de Dorpskade (Wateringen) is niet echt korter, wel leuker. De Middenweg is echter door bouwwerkzaamheden voor bouwlocatie Wateringse Veld momenteel afgesloten. Doorgang is soms/vaak(?) wel mogelijk, maar onzeker. De weg is in elk geval erg slecht.

Een andere binnendoorroute gaat door Den Hoorn, de Harnaschpolder. Ook hier moet je de weg weten en komt het er nauwkeurig op aan te weten waar de A4, de N211 en de Zweth overstoken kunnen worden. Ook deze binnendoor-route is wel leuker, maar niet of nauwelijks korter dan de 'haak' Beatrixlaan/Winston Churchillaan.

Delft-Wateringen is hemelsbreed 6 km van centrum naar centrum, maar levert (nog steeds) een zoektocht op van ongeveer 9 km. Dat betekent, technisch gezegd, een omrijfactor 1,5. Dat is ver boven de CROW-richtlijn voor doorgaande fietsverbindingen van maximaal 1,2 (zie "Tekenen voor de fiets"). {Kortom, aan het criterium 'vindbaarheid' en 'directheid' schort het nogal op weg op de fiets tussen Delft en Wateringen}.

Fietsconferentie 3 mei j.l.



Fietsconferentie 28 juni

Op zondag 28 juni zal de afdeling Delft wederom een fietsconferentie houden. Ook dit keer vertrekken we om 10.00 uur vanaf "Fietscafe" Espresso in de Oude Kerkstraat 7. De rit gaat dit keer richting Pijnacker en Berkel Rodenrijs. Het verste punt, zeven kilometer van het centrum van Delft, is de kruising N472 (Klapwijkseweg) met Klapwijkselaantje/Boezemweg met Meerweg (Oostmeerpolder). Er zal aandacht worden besteed aan het doortrekken van de Kruithuisweg, het fietstunneltje tussen de Geodesie (TU-wijk) onder de A13 naar het Ruivengebied, kruising Oude Leedeweg en Polderweg, de "Groen/Blauwe Slinger"-N470 driesprong - VINEX locaties en Emerald.

advertentie

Kemper

de vouw/ligfietspecialist

Dealer van:

PRECISELY RIGHT

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 gesloten
Donderdag koopavond
(april t/m sept.)

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

Sluipweggetjes: "de vlinderroute" (Delft-Rotterdam)

Ik fiets, wanneer het weer het 's morgens toelaat (droog dus), vijf dagen per week naar Rotterdam. Ik vind auto's niet prettig en wanneer ik op de fiets zit vind ik ze nog minder prettig.



Delft - Rotterdam.

Probeer dit maar eens te fietsen zonder een auto tegen te komen. Onmogelijk, maar sinds enige tijd heb ik de "Vlinderroute" ontdekt.

Mijn rit begint op de Schieweg, je weet wel, daar waar dat kunstmatige "Leeuwenstein" met al die fijne winkeltjes is gevestigd. Ik kom er alleen voor de bloedbank. Maar wanneer ik 's morgens, wellicht met een opkomend zonnetje in het gelaat, op de Schieweg fiets dan zie ik onder dat prille zonnetje het koele frisse water van de Delftse Schie.

Deze Delftse Schie blijf ik volgen maar ik blijf ook heel goed op de weg letten, want de stroom auto-sluipverkeer die mij vanuit Schiedam tegemoet komt wordt elke week groter. Wat mij ook tegemoet komt is de (nieuwe) fietsbrug bij de Zweth. Deze fietsbrug laat ik links liggen en ik volg de weg die richting Kethel gaat. Let wel, RICHTING Kethel. Ik fiets daar langs enkele woningen, uitspanning "Het Schielicht" en wat boerderijen. Langs de weg staat het bord "Kandelaar". Nu opletten! Links van de weg is, vlak na huisnummer 97, een doorgang tussen twee woningen van nog geen drie meter breed. Er staat een bordje "Vlinderroute", maar het valt niet op. Dit pad heeft geen asfalt en brengt mij pal langs de Delftse Schie; eindelijk geen auto's.

Ik volg de "Vlinderroute" en kom bij een brug, hier ga ik onderdoor en ik kom vanzelf op een lekker

strak fietspad langs het water. Het mooie kerktorentje van Overschie met de omgekeerde ui, straalt rust uit. Aan het einde van dit fietspad, dat dan wat verder van het water afligt, ga ik linksaf. Het fietspad leidt me nu naar de "Oost - Abtsbrug". Direct over de brug ga ik linksaf naar beneden, er ligt een trap maar ik doe het liever op de fiets. Beneden aangekomen fiets ik richting het oude kerktorentje van Overschie over de Overschieseweg. Ik fiets de oude steile "Hogebrug" op en ga direct rechtsaf, de Delfshavenseweg in, het water is nu rechts en heet hier Delfshavense Schie. Ik volg dit pad en kom wederom op een heerlijk strak fietspad. Dit fietspad leidt me onder enkele bruggen door en op een gegeven moment fiets ik de "Jonkerbrug" (fietsbrug) op. De Rotterdamse bajes lacht me toe en er pal tegenover de mooie van Nelle fabriek. Ik ga het spoor onderdoor en neem afscheid van het water. Ik rij de wijk het "Nieuwe Westen" binnen, gevolgd door het "Oude Westen" en dan ben ik in het oude centrum van Rotterdam.

De "Vlinderroute" is niet geschikt voor racefietsen, driewielers en ligfietsen. Wanneer het iets aan de vochtige kant is (geweest) zijn modderspatten niet te vermijden.

John van Zijlen, Delft.



De Cito-plan Stadsplattegrond voor FIETTERS.

15 Mei was het dan zover. In het stadhuis van Den Haag overhandigde wethouder Meijer de eerste stadsplattegrond voor fietsers van Den Haag plus alle randgemeenten, aan de heer Schouten van de Fietserbond enfb. Een project dat door onze vorige voorzitter Marga Zuurbier reeds in 1991 op gang was gebracht, was nu dan eindelijk voltooid.

Toenmaals leek het de enfb afdeling Den Haag een goed idee, om in navolging van Amsterdam, samen met de gemeente Den Haag en Cito-plan bv, een stadsplattegrond voor fietsers te gaan maken. Leidschendam, Rijswijk, Voorburg en Wassenaar werden ook benaderd om het project te ondersteunen.

In een notitie over promotie fietsbeleid gemeente Den Haag (1991) stond: "Om het fietsen in Den Haag te stimuleren is het belangrijk dat mensen weten waar de goede fietsroutes liggen. Mensen die normaal altijd in de auto zitten weten niet dat de gemeente de laatste jaren veel voor fietsers gedaan heeft. Mensen die de goede fietsroutes kennen zullen vaker de fiets nemen. Het uitgeven van een fietskaart biedt een mogelijkheid om de fietsroutes te promoten en zo het fietsen te stimuleren." En: "Voor iedereen, die in de stad wil fietsen, moet de kaart een goed alternatief zijn voor de bestaande stadsplattegronden."

Het project liep behoorlijk vertraging op omdat er geen ambtenaar in Den Haag voor dit project kon

worden vrijgemaakt en de zaak financieel moeilijk rond te krijgen was. Eind 1994 werd afgesproken dat de enfb het "inkleuren" van de plattegrond op zich ging nemen. Alle fietscoördinatoren in de verschillende gemeenten kregen van Cito-plan een blanco plattegrond waarop men de fietsroutes van hun stadsdeel kon inkleuren. De routes moesten kwalitatief goed zijn. Dat hield onder meer in: veilig en snel. Daarnaast moest ook voor fietsers belangrijke informatie worden aangegeven. Zoals waar (bewaakte) stallingen, fietswinkels (reparaties) en fietsverhuurbedrijven zijn. Na veel discussieronden met de verschillende gemeentebesturen was de kaart in augustus 1995 klaar en werd naar de kaartenmaker Cito-plan bv gebracht. Wat de vertragende factor daarna is geweest is mij niet helemaal bekend, maar het had met geld te maken. Medio 1997 had ik de hoop dat de plattegrond ooit nog gedrukt zou worden laten varen. Maar zie, in een goedgekeurd meerjarenplan werd geld gereserveerd om onder meer dit soort projecten te financieren en de gemeente Den Haag stelde een fietscoördinator aan; de heer Hintzen. Hij kreeg als eerste taak dit project af te gaan ronden. Na drie jaren moest er wel wat worden bijgesteld en alles gecontroleerd. De randgemeenten moesten opnieuw benaderd worden. Nieuw was dat de gemeente Wateringen op de plattegrond werd opgenomen en dus ook bij het project werd betrokken.

Veel werk heeft het dus nog gekost voor zowel de heer Hintzen als voor de medewerkers van Cito-plan

bv om deze nieuwe stadsplattegrond voor de zomer te voltooien. Maar nu ligt de plattegrond dan in de winkels. Ik heb inmiddels de kaart goed kunnen bekijken en kan niet anders zeggen dan dat het een prachtige kaart is geworden. De fietsroutes, stallingen en fietswinkels komen zeer goed over. Het viel mij tevens direct op dat de kaart niet alleen up to date is (de nieuwe wegen en wijken van Wateringen staan er op) maar ook op de toekomst is gericht. Zo staat bijvoorbeeld de (fiets)brug over de Landscheidingsweg, de nieuwe fietspaden achter TNO, de Alexander kazerne en Clingendael al op de kaart aangegeven. Ook de doorgaande fietsroutes door het vernieuwde centrum van Den Haag heeft de gemeente nu aangegeven. (In 1995 kwamen wij er met de gemeente niet uit.) Natuurlijk moeten we wel in de gaten houden of de aangegeven routes door het centrum van Den Haag echt wel veilig en fietsvriendelijk zullen worden. Ik heb inmiddels ook een fout gezien. Het is jammer dat de fietspaden in de recreatiegebieden Madestein en de Uithof niet zijn aangegeven.

(Toenmaals wel door ons ingekleurd.) Er zullen ongetwijfeld nog wel meer foutjes zijn, maar die kunnen wellicht over enige jaren bij een nieuwe druk worden verbeterd.

De slotconclusie is dat het naar mijn mening een prima stadsplattegrond is geworden. Aanschaffen dus maar.

Johan Bommelé

VAKANTIE?



BETER OP DE FIETS! DAN VERVUIL JE NIETS

advertentie

BIESIE KLETTE

Bewaakte stallingen in
Den Haag, Kijkduin, Scheveningen,
Leidschendam, Rijswijk,
Zoetermeer, Delft, Pijnacker
en diverse evenementen.

Bel de Biesieklette Info-lijn: 070-3941784
Jaarkaart Fiets: f50,- met ooievaarspas: f25,-

De Op Pad fietsreparatie cursus

Een goede fiets fietst beter. Een waarheid als een koe, maar veel mensen rijden op slecht onderhouden fietsen. Bij het station zie je er talloze staan. Door een fietsenmaker laten doen, is gemakkelijk, maar kost wat meer. Zelf doen kost tijd, je krijgt vieze handen en het lijkt zo moeilijk. Dat onderhoud aan een fiets best meevalt, kun je leren in een cursus. Via op Pad van de ANWB heb ik zo'n cursus gedaan. Een cursus die is bedoeld voor mensen die de fiets als vervoermiddel tijdens hun vakantie gebruiken. Maar ook geschikt voor mensen die wat meer willen weten over afstellen en onderhoud van hun fiets.

In twee dagen leer je een aantal basisonderdelen van de fiets repareren. Bijvoorbeeld het plakken van een band. Niet zo heel moeilijk, denk je, maar wie zit er niet te worstelen om de buitenband er weer op te krijgen. Belangrijk is in ieder geval om de veroorzaker van het lek uit de buitenband te halen, anders sta je 100 meter verder weer met een lekke band.

Als je spaak gebroken is kun je eigenlijk niet verder fietsen. Met bagage op vakantie is dat natuurlijk lastig, de dichtstbijzijnde fietsenmaker kan best ver weg zijn. Een noodspaak aanleggen is dan een oplossing. Meestal breekt de spaak aan het achterwiel aan de kant van de kransjes. Met enige ervaring is vervanging van een spaak of het aanleggen van een noodspaak een fluitje van een cent.

Een goede conditie van de remmen en derailleur is belangrijk voor de veiligheid en het comfort. Het afstellen van remblokjes en het onderhoud van de kabels is niet erg moeilijk. In ieder geval moet je geen olie gebruiken om de kabels te smeren, olie trekt vuil juist aan waardoor de kabels stroever worden.

Voor vakantiefietsers die naar onherbergzame streken gaan is ook het onderdeel laden en noodverbanden bij materiaalbreuk. Wat kun je bijvoorbeeld doen als een bagagedrager breekt? Net als bij een gebroken been kun je dan een spalk aanbrengen, die echter zo stevig moet zijn dat er onderweg niets los kan gaan.

De cursus leidt je niet op tot volleerd fietsenmaker. Maar aan het einde weet je wat je kunt tegenkomen aan problemen. En met relatief weinig gereedschap kun je veel zaken onderweg zodanig repareren dat je verder kunt fietsen. En ook voor je huis-tuin-en-keuken-fiets heb je er zeker profijt van. Kortom een aanrader!

Menno Tillema

P.S. De cursus werd in 1998 gegeven op zaterdag 25 en zondag 26 april, onder leiding van wereldfietsster Bart Aardema. De kosten waren f295,- inclusief overnachting, maaltijden en dialezing. Informatie is te krijgen via Perception Educatief, tel./fax. 050 - 318 25 80.

Fietsbeleid in Haaglanden

De fiets is voor de korte afstanden het meest ideale vervoermiddel. Fietsen is schoon, gezond en snel.

Op de korte afstanden tot ongeveer 7,5 km kan de fiets de concurrentie met andere vervoermiddelen aan. Op deze afstanden liggen mogelijkheden om het fietsverkeer te bevorderen. Voldoende stallingen bij voorzieningen als winkelcentra, onderwijsinstellingen, sport- en zorgvoorzieningen en overstappunten op openbaar vervoer zijn noodzakelijk, evenals voldoende buurtstallingen in de directe nabijheid van woningen. De woonlocaties en de bestemmingen moeten met elkaar verbonden zijn door een hoogwaardig fietsnetwerk. In Haaglanden werken we hard aan het realiseren van het regionaal fietsroutenetwerk.

Het regionaal fietsroutenet

Het stadsgewest Haaglanden werkt samen met de 16 regio-gemeenten hard aan het oplossen van knelpunten in het regionaal fietsroutenet dat in november 1996 is vastgesteld door het Algemeen Bestuur van Haaglanden (Tweede Regionale Verkeers- en Vervoerplan (RVVP); red.). In totaal omvat het fietsroutenet ongeveer 500 km fietsroute. Vorig jaar zijn verspreid over de regio diverse knelpunten aangepakt of is gestart met de uitvoering. In Den Haag b.v. de fietspaden langs de Schenkade - de Schenkstrook; de fietspaden /-stroken langs de Heemstraat en het Hobbemaplein. In de Westlandse gemeenten is deels in samenhang met het verkeersveiligheidsproject Westland een aantal fietsvoorzieningen gerealiseerd: fietspad langs

de Coldenhovelaan in Maasland; de brug bij Den Hoorn is voor langzaam verkeer goed berijdbaar gemaakt en ook in Naaldwijk en 's-Gravenzande zijn een aantal fietsvoorzieningen gerealiseerd, zoals de tunnel onder de Zijdijk.



Momenteel is het onderzoeksbureau Goudappel Coffeng uit Deventer, in opdracht van het stadsgewest, bezig met het inventariseren van alle knelpunten in vier belangrijke regionale fietsroutes; in totaal gaat het om ongeveer 100 km fietsroute. Het is de bedoeling dat we een compleet overzicht verkrijgen van alle knelpunten, de oplossingen en de kosten. Het onderzoek wordt deze maand (mei 1998; red.) afgerond. In overleg met de gemeenten worden dan afspraken gemaakt over de planning van de uitvoering. De gemeenten moeten uiteindelijk zorgen voor de uitvoering; het

stadsgewest Haaglanden subsidieert ongeveer de helft van de totale uitvoeringskosten. Begin dit jaar is door het stadsgewest Haaglanden de brochure 'Richtlijnen voor de aanleg van Regionale fietsroutes' uitgebracht. Hierin staat waar de regionale routes aan moeten voldoen (o.a. samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort; red.). Subsidie-aanvragen van gemeenten worden hieraan getoetst.

Na deze eerste vier fietsroutes gaan we uiteraard verder met de overige routes. Belangrijk is dat gemeenten en stadsgewest het van het begin af aan eens zijn over de aanpak van de knelpunten, zodat de uitvoering snel ter hand genomen kan worden.

De regionale fietsroutes door de Vinex-locaties

Een aantal regionale fietsroutes loopt door de Vinex-locaties in Haaglanden. In deze nieuwbouwlocaties hebben we in principe alle mogelijkheid om de fietsvoorzieningen zo optimaal mogelijk te realiseren. Echter we hebben ook te maken met stedenbouwkundige afwegingen. Bijvoorbeeld in de bouwlocatie Ypenburg loopt de regionale fietsroute over de Landingslaan. We vinden het een gemiste kans dat langs deze laan geen rekening is gehouden met vrijliggende fietspaden. Het wordt weliswaar een 30 km/uur-weg, echter zowel vanuit verkeersveiligheid als vanuit de directheid van de route (verkeersdrempels zijn niet prettig voor fietsers) zijn fietspaden te verkiezen. Anderzijds zijn er

ook veel goede voorbeelden. In de bouwlocatie Leidschenveen b.v. worden veel fietspaden aangelegd, ook voor wat betreft de regionale fietsroutes. Deze beide locaties liggen ingesloten tussen de grote rijkswegen. Dit houdt in dat de nodige kunstwerken moeten worden uitgevoerd om deze locaties op een goede manier te ontsluiten - met name voor fietsverkeer. Zo zijn b.v. een drietal fietsbruggen gepland over de A4. Ideeën over hoe we deze bruggen zo fietsvriendelijk mogelijk zouden kunnen uitvoeren zijn van harte welkom.

Fiets en openbaar vervoer

Zoals u weet worden door Haaglanden plannen ontwikkeld om vorm te geven aan hoogwaardige openbaar vervoer verbindingen zoals RandstadRail en



Agglonet. We willen meer inhoud geven aan de overstap fiets - openbaar vervoer (ketenvervoer). Zo is b.v. bij iedere nieuwe Agglonethalte de vraag aan de orde of rekening gehouden moet worden met fietsenstallingvoorzieningen. Het vervoerbedrijf ZWN is bezig om voor het Westland te bekijken hoe dit ketenvervoer gestimuleerd kan worden. Ook wordt bekeken of inzet van de 'bikeliner' mogelijk is (meenemen van de fiets in de bus). Hiermee wordt momenteel door ZWN een proef gedaan in Zeeland.

Schoolroutes

Kinderen zijn een heel kwetsbare groep in het verkeer. Toch is het heel belangrijk dat zij al van jongs af aan leren om b.v. -onder begeleiding- naar school te fietsen. Fietsen wordt dan een gewoonte. Voorwaarde is dat er meer aandacht komt voor verkeersveilige schoolroutes. Het stadsgewest Haaglanden stimuleert in samenwerking met onder meer de Onderwijsbegeleidingsdiensten projecten, die basisschoolleerlingen wegwijs maken in het verkeer. In een aantal gemeenten (b.v. in het Westland) zijn ook verkeersouderprojecten opgezet - ouders, die samen met de basisschool verkeers- onveilige situaties signaleren en deze onder de aandacht brengen van de betreffende gemeente. Daarnaast zijn ze behulpzaam bij verkeerslessen op basisscholen.

Corrie van Eldik
(beleidsmedewerker stadsgewest Haaglanden)

advertentie

Brouwersgracht n^o 21A

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.

Een (oud actief) lid scheef ons het volgende bericht:

Vandaag kwam mijn dochter nogal onthutst van school, ze wilde eigenlijk nooit meer fietsen! Wat was er gebeurd? De wijkagent was langs geweest, met een vreselijk filmpje vol ongelukken en kinderen in rolstoelen. Nu is mijn vraag, kan dat filmpje niet worden getoond aan iedereen die zijn rijbewijs haalt?

Caroline de Jong-Boon

Even voorstellen, Corrie van Eldik



Corrie van Eldik bij de voordeur van haar werkplek.

Aan de nieuwe Haaglandse beleids-medewerker voor de fiets, Corrie van Eldik, is gevraagd om wat resultaten van het fietsbeleid op papier te zetten. Haar bijdrage staat op de vorige pagina's. Naar aanleiding van dit stukje heb ik haar opgezocht in het nieuwe Haaglandenhuis op de Koninginnegracht 8 in Den Haag (tel. 070-3129174, fax. 070-3129014, e-mail eldc@haaglanden.nl, <http://www.haaglanden.nl>).

Wat voor fietser is Corrie? Haar fiets is een kwaliteitsfiets, een Koga Miyata waar het woon-werk-verkeer mee wordt gedaan, maar ook de heuvels in Engeland kunnen worden opgezocht. In onze regio is het fietspad Maasland, Schipluiden naar 't Woudt favoriet. Niet goed in onze regio vindt zij persoonlijk het stationsplein HS (Den Haag) en de aanfietsroutes. Hier moet nog het nodige gebeuren.

Dan komen we te spreken over het werk. De noodzakelijk uitbreiding van de fietscapaciteit. Naast fiets-beleid houdt Corrie zich ook bezig met rekeningrijden en deeltaxivervoer. Zij werkt 4 dagen in de week. Tevredenheid roept het Goudappel onderzoek (inventarisatie knelpunten in vier belangrijke regionale fietsroutes) op, enthousiaste medewerking van de gemeenten. Sommige zaken zijn niet goed verlopen. Zij verwijst naar de door-gaande fietsroute op de Landingslaan van Ypenburg. Aldaar geen kwalitatieve fietsverbinding. Tenslotte de twee fietskruisingen van de A4, bij Drievliet! en bij Leidschenveen. Hoe moet dit worden opgelost? Dit is een algemeen probleem.

Sommige fietszaken verdienen nationale aandacht. Autowegen gaan steeds meer als barrières werken voor wandelaar en fietser. Hoe moet dit worden aangepakt? Tunnel, brug of iets nieuws? Hoe groot is de maximale onderlinge afstand van de kruisingen? Tijdens evaluatie van het Delftse fietspa-dennetwerk is voor stedelijk gebied een maasafstand vastgesteld van 600m.

Dat brengt ons tenslotte bij de rol van de overheid bij het fietsbeleid. Het ontbreken van een goede opvolging van het Masterplan is een gemiste kans. En dan komt het eindrapport Masterplan fiets op tafel. Corrie gaat ervan uit dat men met name wil inzetten op de ketenbenadering fiets samen met openbaar vervoer.

Eddie Kips



Stallingen bij Hollands Spoor

Er zullen niet veel nummers van de Fietsbel zijn verschenen waarin de stallingsproblematiek van station Hollands Spoor niet ter sprake kwam. Ook in dit nummer hebben we weer wat te melden. Voor de afwisseling is dat iets positiefs. In mei is de nieuwe bewaakte stalling in gebruik genomen die maar liefst 1800 plaatsen heeft, een verdubbeling vergeleken met de oude situatie. Hierdoor behoort ook de ellende van de afgelegen en veel te krappe noodstalling tot de verleden tijd.

De protestactie van de Haagse enfb-afdeling in oktober vorig jaar heeft inmiddels ook wat kleine vruchtjes afgeworpen: aan de centrumzijde van het station, bij de ingang van de fietstunnel zijn zo'n 80 klemmen geplaatst. Dit is natuurlijk nog altijd veel te weinig, maar het is in ieder geval een begin.

Fietsbeleid in Zuid-Holland

Zoals in de laatste Vogelvrije Fietser te lezen was, werd eind maart een initiatiefvoorstel ter bevordering van het gebruik van de fiets aangenomen in de Provinciale Staten van Zuid-Holland. Dit voorstel "De fiets" van Marnix Nordor (PvdA) i.s.m. de fractie van GroenLinks/De Groenen werd uitgewerkt om met het transportmiddel de fiets vooruitgang te boeken in de integratie van milieu en mobiliteit. De fiets moet een zo aantrekkelijk mogelijk transportmiddel worden. Hieronder samengevat de inhoud van het besluit.

Algemene besluiten:

1 De provincie beziet met de ANWB en enfb de mogelijkheden en kansen van een goed fietsverhuur systeem. Met auto's is het bijvoorbeeld wel mogelijk om deze in een stad te huren en deze vervolgens in een andere stad in te leveren. Andere mogelijkheid is het toepassen van het witte/gele fietsenplan zoals op De Hoge Veluwe of in Rotterdam.

2 De mogelijkheden van een fietsen-uitleensysteem specifiek voor transferia worden onderzocht.

3 In het vervoermanagementbeleid van de Provincie moeten de bedrijven en instellingen nadrukkelijker worden gestimuleerd in het verstrekken van bedrijfsfietsen aan werknemers voor woon-werk verkeer. Dit besluit lijkt vaag, maar voor werknemers die niet op loopafstand van een station werken is dit heel belangrijk voor het "natransport" bij gebruik van openbaar vervoer waar geen fiets in mee kan.

4 De Rijks-richtlijnen en keurmerken (TNO en enfb) voor stallingsvoorzieningen worden actief uitgedragen naar partijen die voornemens zijn stallingsvoorzieningen in te richten. Hiermee kan de kwaliteit van fietsenstallingen verbeterd worden.

Bevordering fietstransport van minder dan 7,5 kilometer:

5 Het opzetten van een experiment met een subsidieregeling voor gemeenten om binnenstedelijke, collectieve fietsenstallingen te realiseren. Hiermee wordt Den Haag met 'Biesieklette' als voorbeeld gegeven voor de Drechtsteden en Midden-Holland (o.a. Gouda).

6 Het bevorderen van meer ruimte in binnenstedelijke bestemmingsplannen voor het parkeren van de fiets door auto-parkeerplaatsen hier en daar te vervangen door bijvoorbeeld 'fietstrommels'. Hier werkt de enfb ook aan maar nu kan de gemeente niet meer aanvoeren dat er geen geld voor is. Dus als iemand een plek weet waar geen andere burens zich tegen gaan verzetten, meldt het ook bij ons.



7 Bij planbeoordeling zal, nadrukkelijker dan tot op heden, worden getoetst op de aanwezigheid van voldoende fietsparkeerruimte bij winkelcentra, scholen, stadskantoren, infrastructuurknooppunten. Hiertoe worden aanbevelingen ontwikkeld (door wie?)

8 Bij planbeoordeling wordt expliciet de fiets-infrastructuur gezien op kwaliteit en samenhang. Hiertoe worden ook aanbevelingen ontwikkeld.

Bevordering fietstransport van meer dan 7,5 kilometer:

9 Met de NS wordt overleg gestart over het verbeteren van de bereikbaarheid, verkeersveiligheid en toegankelijkheid van de fietsenstallingen in Zuid-Holland. Prachtig als met het overleg werkelijk resultaten worden geboekt, want hierbij is letterlijk geschreven: verlenging openstelling fietsenstalling, fietsenstalling niet in een 'enge' kelder maar op maaiveldhoogte en mogelijkheid van 'kroketten automaten (ook wel fiets-carroussels) voor fietsen'.

10 Opzetten en uitvoeren van een meerjaren programma voor het realiseren van kwalitatief goede fietsenstallingsmogelijkheden bij bushalte-knooppunten en -overstappunten, bij de waterbus in Dordrecht en bij transferia.

11 Wanneer de bevoegdheid voor het streekvervoer bij de provincie komt te liggen: goedkope fiets huur- en stallingsabonnementen aanbieden gekoppeld aan de streekvervoersabonnementen.

12 Bij het ontwerp van light-rail-vervoermiddelen moet het meene-

Madurodam

men van fietsen goed mogelijk worden. Tevens worden goede, veilige en toegankelijke opbergmogelijkheden voor de fiets direct meegenomen in het ontwerp.

Opstelling van het provinciaal



fietspadenplan II:

13 Nagegaan wordt waar fietsroutes kunnen worden verkort door het (opnieuw) instellen van voetveren, en er wordt geprobeerd om deze voorzieningen (samen met de gemeentes) in de vaart te nemen. Wij kunnen hierbij helpen door aan te wijzen waar dit wenselijk is. De wenselijkheid van een veer over de Nieuwe Maas tussen Bolnes (Ridderkerk) en de Stormpolder (Krimpen a/d IJssel is als voorbeeld genoemd).

14 De resultaten van het uitvoeren van het in 1986 vastgestelde plan worden geëvalueerd door het uitvoeren van een gebruikerstest. De uitkomsten van de test worden gebruikt bij het opstellen van het nieuwe plan. Klinkt niet echt hoopvol, maar zal ook wel zeer realistisch zijn om te eisen.

Conclusie

Als dit echt goed uitgevoerd wordt dan kunnen we de enfb wel opheffen.

Mildred Berenschot

Zoals u zich misschien nog wel herinnert stond er vorig jaar, in het regio-nummer, een artikel over Madurodam. Hierin werd onder andere melding gemaakt van het geringe aantal fietspaden en andere fietsvoorzieningen. Ook werd geconstateerd dat de weinige fietspaden die er te vinden waren in slechte staat verkeerden waardoor veel fietsers gevallen bleken te zijn. Voor dit nieuwe regio-nummer vroegen wij een reactie van de directie van Madurodam. Hieronder leest u hun antwoord.

Den Haag, 19 mei 1998

Geachte heer Schrijver,

Bij deze een reactie op het artikel over de fietspaden van Madurodam.

Natuurlijk is het leuk om te reageren op een artikel uit 'De Fietsbel'. Hoewel wij het vervelend vinden dat er geconstateerd is dat er in Madurodam nauwelijks fietspaden zijn, kan je dat natuurlijk ook positief benaderen.

Madurodam is de stad van de glimlach en gelukkig heeft Madurodam geen fietspaden nodig want de scheiding tussen het langzame verkeer en het snelverkeer is niet nodig omdat de maximaal toegestane snelheid voor alle verkeer in de stedelijke gebieden 18 km per uur is. Een snelheid die volledig is aangepast aan de gemiddelde snelheid van een flink doorfietsende Madurodammer. Kortom, de ideale snelheid voor het ideale verkeersbeeld in de ideale stad. Dat is dan ook de reden dat er nauwelijks aparte fietspaden in Madurodam zijn aangelegd.

Dat de fiets een onbelangrijke rol speelt in Madurodam is niet waar getuige de foto van de fietsenstalling bij de middelbare school van Madurodam. Kennelijk wordt er les gegeven en komen alle leerlingen op de fiets naar school. Bovendien heeft de burgemeester van Madurodam onlangs een recreatief fietspad door het duingebied geopend. Ook in het vorig jaar aangelegde recreatiebos de Balij ontbreken de fietspaden niet.

Het ontbreken van de fietstrommels en Biesieklette is voor ons Madurodammers, inwoners van de stad met de glimlach, alleen maar 'lekker puh', want wij hebben gelukkig geen last van inbraak en gestolen fietsen. Bij ons respecteren de medemensen elkaars eigendom zoals het in de ideale wereld zou behoren te zijn.

Toch halen de Madurodammers ook wel eens een grapje uit, want in de Utrechtse wijk hangt er een fiets in de lantaarnpaal, als verfraaiing van het typische Nederlandse stadsbeeld. U zult bij uw bezoek aan Madurodam zien dat in de gerenoveerde Amsterdamse wijk alle aandacht is gegeven aan de fietsers en zelfs de bakfiets is als verhuisvervoer weer in ere hersteld.

Uiteraard zijn er een aantal wegen die nog nodig gerenoveerd moeten worden. In een stad die al sinds de elfde eeuw bestaat en zowel in 1952 en 1996 een grootse renovatie achter de rug heeft, gaat alle aandacht uit naar het opknappen van de bestaande infrastructuur.

Wij zullen zeker het signaal van de Fietserbond enfb serieus nemen en de problematiek van de fietsers in Madurodam onder ogen brengen van de jeugdgemeenteraad van Madurodam in de hoop dat B & W van Madurodam in de toekomst meer voorzieningen zal treffen voor de fietsende Madurodammer.

Vertrouwende u hiermee van dienst te zijn geweest, tekent,

Hoogachtend,
Madurodam B.V.

J.A.P. Steijn
Adjunct-directeur

Openingstijden:

23 maart t/m 30 juni 1998
09.00 - 20.00 uur

1 juli t/m 31 augustus 1998
09.00 - 22.00 uur

1 sept. 1998 t/m 21 maart 1999
09.00 - 17.00 uur

De miniatuurstad is te bezichtigen tot één uur na sluiting van de kas-sa's.

Entreprijzen 1998:

Volwassenen	f 19,50
Kinderen 4 t/m 11 jaar	f 14,00
(0-3 jaar gratis)	
60+	f 16,00



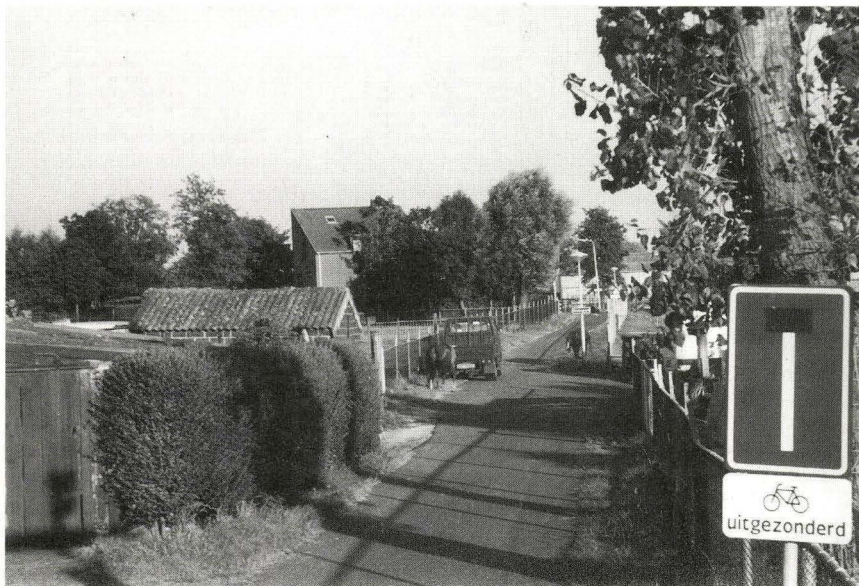
Hoe fietst de provincie?

Nieuws over "fiets"asfalt, de plannen, het stimuleren van het fietsgebruik en de N-wegen

Vorig jaar is in het regionale themanummer van de Fietsbel verslag gedaan van een bezoekje bij de provinciale fietsambtenaar Adriaan van Vlimmeren. Aan het eind werd geconstateerd dat we vaker bij elkaar op de koffie moesten komen. Het werd dit jaar koffie op afstand, een tweetal telefonische bezoeken, tele-werken dus.

Wat waren de belangrijkste nieuwe fietspaden in het afgelopen jaar? Nieuw beschikbaar is tussen Delft, Pijnacker en Rodenrijs de Polderweg; kosten 0,3 miljoen; lengte 0,5 km. Een klein maar handig en leuk doorsteekje van de kruising Overgauwseweg/Oude Leedeweg naar Klapwijkse laan/Boezemweg.

Polderweg



Daarnaast werd een gedeelte van de verbinding Zoetermeer via Vlietland naar Wassenaar gerealiseerd, de Meerdijk in Leidschendam en tussen de Meerdijk en Stompwijk/Kniplaan dwars door het agrarische gebied, samen een lengte van 3,5 km met als kosten 4,3 miljoen gulden.

Enkele belangrijke projecten die in 1998 in uitvoering zijn:

- a) Fietsbrug over de Vliet bij Kniplaan (5 miljoen);
- b) Fietsroute in Groenendaal en fietsvia/ecoduct over de N440 (Den Haag, Wassenaar); 1,5 km (0,9 miljoen)
- c) De Lier - Naaldwijk (3,8 miljoen) en de fietsbrug over Lange Watering in Naaldwijk; 2,5 km (2,5 miljoen). De fietsbrug over de Watering naast de nieuwe

Veilingroute bleek al in mei 1998 af te zijn, alleen het laagje asfalt ontbrak.

Verdere plannen voor de fiets

Om een beter idee van de verdere plannen te krijgen moeten de stukken (zie literatuurvermelding aan het einde van dit artikel) worden doorgenomen.

Hoe staat het met investeringen voor de fiets? Dat is gelijk flink schrikken, het Meerjarenprogramma (1998-2002) vermeldt dat de jaarlijkse financiële ruimte voor paden van het provinciale fietspadenplan wordt teruggebracht van 6,9 miljoen naar 5 miljoen. In de tekst wordt gesproken over aflaging! Eraf halen en lager maken. Van Vlimmeren legt uit dat dat komt door een beleidswijziging van vrijliggende fietspaden ten gunste van de categorie verkeersveiligheid, met nadruk op specifieke fietsvoorzieningen aan provinciale wegen. Ook geeft hij aan dat fietsvoorzieningen onder een aantal categorieën vallen en wel:

A. Programma wegen.

B. Verkeersveiligheid.

In dit kader is er bijvoorbeeld in het Westland ten zuiden van 's-Gravenzande een fietstunnel gemaakt en de Zijdiijk verbeterd.

C. In relatie tot openbaar vervoer, zoals fietsbereikbaarheid van carpoolpleinen en fietsparkeervoorzieningen bij bushaltes.

D. Provinciale en eenvoudige fietspaden.

Onder A, het Programma wegen, gaat het om de aanleg van nieuwe

wegen inclusief fietspaden, fiets-tunnels, rotondes; enkele miljoenen guldens per jaar. Voorts vallen hieronder de wegvakken fiets en de fietskruisingen; jaarlijkse ruimte voor de fiets 3 miljoen. Voor 2002 is toegevoegd de N468 Schipluiden - Maasland (1,3 miljoen). In de tabellen achterin het Meerjarenprogramma 1998-2002 staan broederlijk bij elkaar voor Haaglanden de N211 (Zuidelijke randweg; 90 miljoen voor de auto), N222 (Veilingroute; 80 miljoen voor de auto) en de N223 (fietspad A4 -'t Woudt; 0,9 miljoen). Daarna volgen weer bedragen voor de auto, de N470 (200 miljoen).

Wat wordt gestimuleerd?

Over de N469, Zoetermeer - Leidschendam wordt vermeld dat de raming 4 miljoen hoger is; onder andere als gevolg van kosten van de aanleg van een extra fietstunnel (2 miljoen) onder de N469 tussen Meerzicht en het Buitenpark in Zoetermeer. Bij de categorie vrijliggende fietspaden is nieuw ingepast in het schema 1997-2001 de fietsroute Delft - Schiedam, westelijk van de spoorlijn, aan te leggen door reconstructiecommissie Midden-Delfland, met bijdragen van provincie en Haaglanden.

Langere termijn

De groslijsten (zie literatuurvermelding aan het einde van dit artikel) zijn voor de langere termijn plannen. De provincie wil op parallelwegen de snelheid van het gemotoriseerde verkeer door drempels terugbrengen en sluipverkeer dat daar niets te zoeken heeft weren. Wij vragen ons gelijk af waar de stops worden ingebouwd?

Kaartbijlagen geven per regio een overzicht van gewenste projecten.

Volgens de kaart van het Haaglandengebied wordt er weinig gewenst: nog geen provinciale fietspaden, slechts een reconstructie van het bestaande fietspad Zoetermeer - Zoeterwoude naast de N206, een 5-tal fietskruisingen en een parallelweg langs de N223, van A4 naar Westerlee. Toevoegingen komen pas na de vaststelling van het nieuwe fietspadenplan, waarop de paden met de hoogste prioriteit, zowel utilitaire en recreatieve paden gaan komen. Voor onze Fietzersbond tijd om voorstellen in te dienen bij de provincie, de Directie Economie en Vervoer (DEV).

Het beleid: stimuleren van het fietsgebruik?

Ook in de groslijsten treffen we weer nobele doelstellingen aan: het beleid van Rijk, Regio's en provincie Zuid-Holland is het stimuleren van het gebruik van de fiets. De vraag is of dat wel wordt waargemaakt. Wat wordt in de praktijk gestimuleerd?

In een artikel in de Haagsche Courant van woensdag 6 augustus 1997 rekent de journalist Henk de Kat uit dat in het Haaglandengebied aan rijkswegen (A4) 724 miljoen wordt geïnvesteerd en aan provinciale wegen (N54, N211, N222, N440, N469, N470) 417 miljoen. Maakt een totaal bedrag van meer dan 1 miljard gulden aan stimulering van autoverkeer. Dat levert in onze regio voor de auto een aantal aantrekkelijke verbindingen. Een vergelijkbare impuls van het fietsverkeer ontbreekt.

De keuze fiets wordt daardoor minder aantrekkelijk. Verder is het

een bekend feit dat autowegen een enorme barrièrewerking hebben. Delft mag zich bijvoorbeeld "gelukkig" prijzen met automuren om haar stad met voor fietsers een beperkt aantal poorten. Ook lijkt het niet vanzelfsprekend dat alle provinciale (N-)wegen in principe integraal worden voorzien van fietspaden. Dat lijkt toch zo handig, als je toch aan het werk bent. Bij de beoordeling van de N470-plannen, op een inspraakbijeenkomst in Rodenrijs op 27 maart 1997, hebben de vertegenwoordigers van de Fietzersbond geconstateerd dat bij de oplossing van verkeersproblemen samenhangend met de Vinex-locaties soms een eenzijdige gerichtheid op autovoorzieningen bleek en fietsvoorzieningen niet integraal worden meegenomen. Het ontbreken van een fietskruising N470 met de A13 is een schrijnend voorbeeld. Deze bezwaren zijn op 7 april 1997 schriftelijk bij de provincie kenbaar gemaakt.



N470, vanaf A13-Kruithuisplein richting Pijnacker

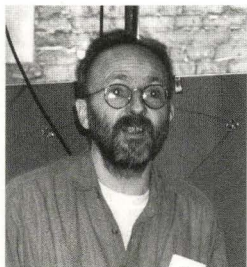
Recentelijk kon nog op de weg in aanleg, de N54, van Harnaschknooppunt richting Wateringen heerlijk gefietst worden. Het gaf de euforie van de autoloze zondag. Maar bij het openstellen van de weg eind april bleek weer dat deze directe verbinding niet open is voor de fiets.

Kortom, mag er op deze manier wel gesproken worden over stimulering, als de fietsvoorzieningen achterblijven bij de automogelijkheden?

Maar afsluitend, kritisch bellen met Van Vlimmeren is wat mij betreft geen kritiek op zijn inzet voor het fietsverkeer. De speelruimte wordt bepaald door de politiek verantwoordelijken bij Provincie en Rijk. Daar moeten we ook eens wat vaker mee opfietsen. Gedeputeerde Jansen en minister Jorritsma, we komen eraan. Of toch met Wim Kok, voor wie privé de fiets toch het favoriete vervoermiddel is!

Literatuur:

- * Meerjarenprogramma's investeringen provinciale infrastructuur 1998- 2002 (najaar 1997 vastgesteld door Provincie Zuid-Holland)
- * Groslijsten (juli 1997, Provincie Zuid-Holland)



Eddie Kips

advertentie



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



Kort bericht:

Biesieklette is verhuisd naar een nieuwe adres:
Heeswijkplein 86-87
2531 HG Den Haag

De telefoons blijven ongewijzigd.
tel. 070-3942211
fax 070-3941784

Actie "Duurzaam Veilig bij 30" in Rijswijk

Hoewel de kop boven het artikel over dit onderwerp in de vorige Fietsbel strikt genomen niet onjuist is - dat zou in zo korte tijd niet kunnen -, blijkt er toch ook niet uit dat de gemeente het betreffende rapport positief heeft ontvangen en toegezegd heeft het terdege te bestuderen. Inmiddels ontvingen we van de gemeente een eerste rapport over dit onderwerp, waarin de bestaande situatie geïnventariseerd wordt en een aanzet wordt gegeven tot de ontwikkeling van een reeks deelplannen voor de komende jaren. Reeds genoemd worden onder andere voorstellen om de Steenvoordelaan bij winkelcentrum In de Bogaard als winkel-erf in te richten en om de Van Vredenburgweg tussen de Burg. Elsenlaan en het Ruysdaelplein, evenals de Delftweg ter plaatse van de woonbebouwing, verkeersluw te maken. Ook de nieuwe regelgeving ten aanzien van voorrang op rotondes, voorrang voor rechts voor alle verkeersdeelnemers (op niet-geregelde kruispunten) en bromfietzers al of niet op het fietspad zal in de deelplannen verder uitgewerkt worden voor de Rijswijkse situatie. Wij blijven de ontwikkelingen constructief kritisch volgen.

Henk Beindorff



Fietsplan gemeente Zoetermeer

In de tweede helft van 1997 werd de afdeling Zoetermeer van de Fietsersbond enfb blij verrast met het verzoek van de gemeente Zoetermeer om een bijdrage te leveren aan het Fietsplan van de gemeente Zoetermeer. Er vonden zeven bijeenkomsten plaats onder leiding van Inez van de Nouweland en Klaas van der Veen (beiden namens de gemeente). De eerste vier bijeenkomsten vonden in kleine kring plaats met de enfb, VVN en Milieudefensie, waarbij de kwaliteitskenmerken en de fietsnetwerken in een eerste vorm aan de orde kwamen. De latere bijeenkomsten waren met een grotere kring door uitbreiding met vertegenwoordigers van, uit bewoners samengestelde, wijk-groepen. Op deze avonden vonden steeds vier parallelle sessies plaats over verschillende onderwerpen

cq. wijken. Aan de orde kwamen o.a. fietsnetwerken op korte/lange termijn en in de regio, kenmerken van hoofd-verbindend en ontsluitend netwerk, recreatieve fietsroutes, voorzieningen, fietsenstallingen, schuil mogelijkheden, attractiepunten, bewegwijzering, knelpunten, sociale- en verkeersveiligheid.

In februari 1998 kwam het zeer fraai uitgevoerde Fietsplan uit. Met een prima pakket van uitgangspunten lijkt ons! Wel dienen volgens ons de fietsenstallingen bij winkelcentra steeds overdekt te worden uitgevoerd en geïntegreerd als onderdeel van de (overdekte) toegangen voor voetgangers.

Verder een kaart met het fietsnetwerk (hoofd + verbindend) voor de korte termijn. Als we hier de bijbehorende kwaliteitskenmerken op

loslaten zal het fietsen in Zoetermeer er stukken aantrekkelijker op worden! Een interessante toevoeging is voor velen ongetwijfeld de verbinding van Rokkeveen-West naar de Katwijkerlaan. Er is onvoldoende plaats in dit blad om aan het gehele fietsplan recht te doen. Uiteraard is het mogelijk dit plan in te zien op het gemeentehuis. De uitvoering zal gefaseerd worden, zoveel mogelijk in combinatie met reconstructies en andere aanpassingen. Bij de uitvoering zal het "oog voor detail vanuit de fietser" in een concrete situatie nog van grote invloed kunnen zijn op de kwaliteit die we na afloop als fietser mogen ervaren. Op grond van dit fietsplan zijn onze verwachtingen gespannen. In positieve zin!

Door Theo Hebing



(Omdat de bijbehorende kaarten uit het fietsplan niet bijtijds bij de redactie beschikbaar waren konden ze niet bij dit artikel geplaatst worden.)



Roept 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?

Neem dan contact op met de servicepunten van de dienst Stadsbeheer, dagelijks bereikbaar tussen 8.15 en 16.00 uur. Zie de telefoonnummers op de onderstaande lijst van stadsdeelkantoren.

Of schrijf of bel naar de enfb-vertegenwoordigers in uw buurt (zie hiernaast en hieronder)!

Fietsersbond enfb
Afdeling Den Haag
Postbus 11638
2502 AP DEN HAAG
☎ 070 - 3473966 (Mark Roskott)
e-mail: enfb@denhaag.org

Stadsdeelkantoren Den Haag:

Centrum (stadhuis)
Spui 70
2511 BT ☎ 3536350

Escamp
Genemuidenstraat 210
2545 NZ ☎ 3535950

Haagse Hout
t Klein Loo 364
2592 CK ☎ 3535850

Laak
Slachthuisplein 25
2521 EC ☎ 3537703

Loosduinen
Kleine Keizer 3
2553 CV ☎ 3537950

Scheveningen
Duinstraat 10
2584 AZ ☎ 3535650

Segbroek
Sportlaan 40
2566 LB ☎ 3535750

Gemeenten in de regio:

Leidschendam
Raadhuisplein 1
2264 BP LEIDSCHENDAM
☎ 070 - 3723062

Rijswijk
Gen. Spoorlaan 2 - 4
2283 GM RIJSWIJK
☎ 070 - 3959911
voor: verlichting ☎ 3198605
bestrating ☎ 3959430

Voorburg
Herenstraat 42
2271 CH VOORBURG
☎ 070 - 3575111

Wassenaar
Johan de Wittstraat 45
2242 LV WASSENAAR
☎ 070 - 5122222 of
Postbus 499
2240 AL WASSENAAR

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

Wijkcontactpersonen ENFB in Den Haag en omgeving

Centrum
Ronald Luijten
☎ 3616822
Hans Jongepier
☎ 3897384

Escamp
vacature

Haagse Hout
Mildred Berenschot
☎ 3836648

Laak
Vacature

Loosduinen
Cor Hofman
☎ 3972773
Johan Bommel
☎ 3259301

Scheveningen
Peter Creemers
☎ 3505922
Jan de Munck
☎ 3464576

Segbroek
vacature

enfb-(onder)afdelingen in de regio

Delft
Multatuliweg 22
2624 CJ DELFT
☎ 015 - 2568876
www.dsdelft.nl/~fiets
e-mail: eddiek@xs4all.nl

Leidschendam
Zijdesingel 26
2261 CA LEIDSCHENDAM
☎ 070 - 3275258

Rijswijk
Postbus 1754
2280 DT RIJSWIJK
☎ 070 - 3936744

Voorburg
Appelgaarde 211
2271 TE VOORBURG
☎ 070 - 3273638

Westland
Contactpersoon:
H.J. Bossenbroek
Linde 45
2671 PJ NAALDWIJK
☎ 0174 - 620828

Zoetermeer
Contactpersoon:
Theo Hebing
Postbus 271
2700 AG ZOETERMEER
☎ 079 - 3517257

Gedrukt op kringlooppapier.