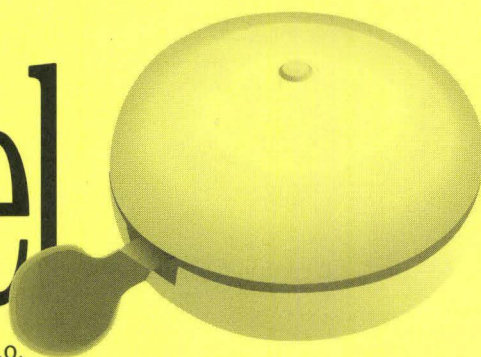


De Fietsbel

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



nr. 2

april 1998



- Partijen soms hypocriet over fietsbeleid
- Fietzers in Rijswijk krijgen eigen balkon
- Ypenburg alleen voor automobilisten?
- Echte fietsrouteplanner laat op zich wachten
- Op reis naar de Binckhorst
- Rik Zakee: minder auto's - meer toekomst
- Wat te doen tegen fietsendiefstal?
- Fietstrommel legt het af tegen vandalisme

issn 0920-0363

De Fietzersbond 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).

Wilt u lid worden?

Steeds vaker wordt de Fietsbel ook door niet-leden gelezen. Wilt u de Fietsbel 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 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 (ook Fietsbel) 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)

Het Haags Milieu Centrum

Zusterstraat 168

2512 TR DEN HAAG

☎ 070 - 3050286

Biesieklette

Heeswijkstraat 114

2531HH Den Haag

☎ 070-3941784

Redactie Fietsbel:

Hans Jongepier

Marktweg 204

2525 JR DEN HAAG

☎ 070 - 3897384



Kopijsluiting Fietsbel 3-98:

1 juni

Colofon

'De Fietsbel' is een uitgave van de Fietsersbond ENFB, afdeling Den Haag en omstreken.

Eindredactie van dit nummer:

Hans Jongepier, Mark Roskott
en Eduard Bekker (lay-out).

Foto omslag: Patrick Uijl

Drukwerk:

Helton Van Haeringen &
Koninklijke Drukkerij De Swart,
Den Haag

Issn: 0920-0363

Opplage: 1850 exemplaren

Etikettersing:

Activiteitencentrum 'De Sparring'

Goede fietsjaren toegewenst in deze gemeenteraadsperiode!!

*H*iermee begin ik, omdat ik bij schrijven voor de vorige Fietsbel die rond de feestdagen uitkwam, niet door had dat 1997 al af liep. Daarom nu in plaats van "gelukkig nieuwjaar", een gelukkige nieuwe gemeenteraadsperiode toegewenst! Het seizoen, waarbij het beter fietsen is, begint als het goed is nu ook.

Voor ons zijn de verkiezingen reuze belangrijk. Wij hebben vooraf de verkiezingsprogramma's van de partijen in de gemeente geprobeerd te beïnvloeden, maar of het geholpen heeft is moeilijk in te schatten. Helaas zijn de concrete zaken die wij aanreikten, niet terug te vinden in de programma's van de grote partijen en daarbij waren de lijststrekken bij het debat in het Haags Milieucentrum nogal vaag. Maar genoeg hier nu over, hiernaast is er meer over te lezen.

*N*et als politieke partijen zijn wij ook zoekende naar uw mening. Dat bleek al uit onze enquête, waar we veel van geleerd hebben. We willen echter meer, namelijk wat vindt u van originele ideeën zoals: "Wij willen minder", een artikel verderop van Rik Zakee. Laat ons horen of u daar mee eens bent of juist helemaal niet.

*D*e afgelopen maanden heb ik met andere bestuursleden veel nagedacht over het wel of niet aannemen van geld van de overheid. Niet dat wij deze mogelijkheid hebben, maar het landelijke bureau krijgt subsidie van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat voor een ledenwerfactie. Het laatste was voor één van ons meest actieve leden een druppel die de emmer liet overlopen met als gevolg dat hij lid af wordt. Henk Ens bouwt langzaam zijn taken af wat voor ons een



grote strop is. Hij schreef geweldige brieven met originele ideeën en sprak regelmatig in bij de commissie voor Verkeer en Vervoer en de gemeenteraad waardoor wij vervolgens in de krant kwamen. Ook bij de Haagse verkeersambtenaren kwam hij regelmatig over de vloer, wat voor anderen zoals ik het opnemen van een vrije dag betekent.

*O*p zich moet de overheid slechts een verlengde zijn van de politiek en mag je dus als Fietsersbond subsidie verlangen van de overheid als zijnde een maatschappelijke organisatie zonder winstoogmerk. Dan moet de organisatie zich wel aan zijn doelstellingen houden en geen schijn van afhankelijkheid tonen aan de betreffende subsidiegever. Wat dat betreft zou ik graag willen zien dat het landelijk bestuur een duidelijke en goede koers vaart. De discussie op de ledenraadvergadering in november stemde de afgevaardigden van de afdeling Den Haag zeer somber. We moeten dus nog een goed gesprek voeren met het landelijk bestuur en ik blijf voorzitter tot de algemene ledenvergadering. Een nieuwe fietsersvereniging oprichten, is pas een laatste middel in dit democratisch land. Henk Ens, hierbij schriftelijk alvast bedankt voor al je inzet en we hopen deze inzet nog zo lang mogelijk te rekken!

MILDRED BERENSCHOT,
voorzitter

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

Hoe fietsvriendelijk wordt Den Haag als het aan de verschillende partijen ligt? De Fietsbel bekeek de verschillende Haagse partijprogramma's en putte uit interviews in de verkiezingspecial van Natuur & Milieu AGENDA om een analyse te maken van de mooie beloften. Van de Politieke Partij Scheveningen (3 zetels) hadden we geen informatie.

VVD (12 zetels)

- Meer 30km zones in woonwijken met ouderen en kinderen
- Voetgangers en fietsers scheiden van autoverkeer
- Met wegversmallingen voor auto's moet zeer terughoudend worden omgesprongen
- Stimuleren openbaar vervoer
- Stimuleren fietsgebruik door goede kwaliteit van de fietspaden
- Kosten belanghebbenden parkeren zo laag mogelijk
- Het centrum moet per auto bereikbaar blijven

Louise Engering, de lijsttrekker van de VVD, doet geen moeite het imago van autopartij te ontkrachten. "We moeten ook ruimte bieden aan de auto. We moeten niet alleen het openbaar vervoer en de auto eerlijk verdelen, maar het gaat mij ook om het aanzicht van de stad. Daarom maken we parkeren in garages goedkoper dan parkeren op straat." "Mensen willen altijd met hun auto zo dicht mogelijk bij hun huis komen. Daar kan bijvoorbeeld geen kinderschommel staan."

PvdA (11 zetels)

- Meer 30km zones in woongebieden
- Harde aanpak van verkeersonveilig gedrag
- Meer fietsenstallingen

De verkeersproblematiek wordt niet met name genoemd in het programma. Het woord fiets komt er nauwelijks in voor. Bovenstaande punten waren te vinden onder het kopje wijkveiligheid. Elders werd nog genoemd dat de burgers moeten worden aangesproken om milieubelastend gedrag, waaronder auto-gebruik, te veranderen. Maar als je leest dat lijsttrekker Pierre Heijnen zijn kinderen met de auto naar school brengt, klinkt dat niet erg geloofwaardig. En: "Natuur en milieu zijn gediend bij innovatie bij de auto zelf: schonere auto's". Het zal moeilijk zijn de PvdA over vier jaar op loze beloftes te betrappen.

CDA (6 zetels)

- Voldoende fietsenstallingen
- Randstadrail
- Verlaging parkeertarieven Centrum 's avonds en op zondag
- Belanghebbenden parkeren niet duurder dan nodig
- Geen glasbakken bij fietspaden
- Meer fietspaden en -routes, en onderhoud daarvan.

Ook het CDA wil dat de politie actiever gaat optreden tegen verkeersovertredingen, waarbij met name lawaai van motoren en, pas op, fietsers zonder licht genoemd worden. Laten we hopen dat automobilisten hierbij niet ontzien worden.

D66 (3 zetels)

- Autogebruik afremmen en openbaar vervoer en fiets stimuleren.
- Een groter deel van de binnenstad en Scheveningen-Bad moet autoluw worden.
- Buiten de centrumring moeten fysieke maatregelen komen om andere mobiliteitsvormen dan de auto te stimuleren.
- Schonere vormen van autogebruik (autodelen, bedrijfsmobiliteitsplannen, auto's op alternatieve energie).
- De groene middenbermen worden ontdaan van parkeerplaatsen
- Men wil mogelijkheid van algemene parkeerbelasting onderzoeken (?)
- Meer fietsvoorzieningen en stallingen in Scheveningen
- Glasbakken weg bij fietspaden (ondergronds)
- De treintaxi moet worden ingevoerd.

Als enige van de (voormalige) grote vier partijen wil D66 het autogebruik afremmen. Elders lezen we echter ook dat parkeeroverlast moet worden voorkomen, mede door verantwoorde parkeervoorzieningen te bieden waar dat nodig is. In een interview met de Natuur & Milieu agenda ontkracht Anja Overhof, lijsttrekker, veel van de bovenstaande punten met kreten als: "Maar we zijn een realistische partij... We willen ook dat onze binnenstad toekomst heeft... Er moet wel draagvlak zijn om iets aan het milieu te doen..."

GroenLinks (5 zetels)

- Alternatieven voor de auto verdienen voorrang in het stedelijk en regionaal verkeersbeleid.
- Een aansluitend net van vrijliggende fietspaden.
- Voldoende stallingsruimte in straten, bij openbare instellingen en in de binnenstad.

Niek Roozenburg pleit voor omkering van de huidige situatie van 'fietsers rechtsaf door rood': alleen bordjes op plaatsen waar dat niet kan.

SGP/CPV/RPF (1 zetel)

- Uitbreiding stallingsmogelijkheden voor fietsen
- Verbeteren en aanleggen van fietspaden en -stroken
- Beperkt belanghebbenden parkeren
- Doorstroming auto's en openbaar vervoer bevorderen
- Gezinskaarten openbaar vervoer
- Snelwegennet aansluiten op centrumring

SP (3 zetels)

- Beperken autoverkeer
- Auto uit centrum weren
- Alternatieve, elektrische auto's voor bezorgend verkeer in binnenstad
- Beter en goedkoper openbaar vervoer
- Geen nieuwe parkeergarages in het centrum
- Geen Rotterdamse baan
- Meer 30km zones

Stadspartij (1 zetel)

- Veiligheid en voorrang voor fietsers, voetgangers en skeelerers
- Goed onderhouden vrijliggende fietspaden langs alle doorgaande wegen, "zo mogelijk ten koste van autorijbanen"
- Rij- en parkeerstroken in woonwijken zo mogelijk vervangen door speeltrottoirs.
- Binnenstad autovrij, minder parkeergarages in het centrum.
- Parkeertarieven baseren op werkelijke kosten: grondprijs, aanlegkosten, beheer en milieu-kosten.
- Stimuleren gedeeld autogebruik.
- Gratis openbaar vervoer, meer haltes, hogere frequentie.
- Meer vervoer over water.

Conclusie

Zo ongeveer alle partijen zijn wel voor meer en betere fietspaden en -stallingen. Bij de grootste partijen blijkt dat echter gebonden te zijn aan de voorwaarde dat het wel 'mogelijk' moet zijn. Ik ben zo vrij hieruit op te maken dat het autoverkeer de komende jaren weinig te vrezen heeft. De ENFB zal hard moeten knokken om, met name in het centrum, iets te bereiken voor de fietsers.

HANS JONGEPIER

Fietsviaduct over de Beatrixlaan geopend

In september 1997 werd een lang gekoesterde wens van fietsend Rijswijk werkelijkheid: het nieuwe fietsviaduct over de Beatrixlaan werd feestelijk in gebruik genomen.

Het viaduct is onderdeel van de fietsroute langs de A4. In gezelschap van een grote groep kinderen van de nabijgelegen Brederodeschool maakte wethouder Jense de eerste rit over het viaduct, waarna hij de naam van het fietspad onthulde. Het pad is genoemd naar de in het voorjaar overleden ir. H.A. Haitzma - jarenlang de naaste collega van ons lid Miel Struve en zelf ook een verwoed fietser. Hij heeft er als medewerker en later directeur van de afdeling

Openbare Werken voor gezorgd dat Rijswijk in de jaren '50 en '60, de periode van de grote uitbreiding, zoveel fietspaden heeft gekregen.

Dat was zeker niet vanzelfsprekend; men ging er in die tijd algemeen van uit dat de fiets spoedig uit het straatbeeld zou verdwijnen en dat fietsvoorzieningen dus niet nodig waren. Door te zeggen dat de fietspaden dan altijd nog tot rijstrook voor auto's omgebouwd konden worden, wist hij het gemeentebestuur te overtuigen.

Intussen is er via het nieuwe viaduct nu een snelle verbinding tussen de Hoekpolder en de Plaspoelpolder tot stand gekomen, welke volgens plan in de verdere toekomst deel zal gaan uitmaken van een regionale fietsroute tussen Ypenburg en het Westland.

Fietzers op Jan Thijssenweg krijgen eigen 'balkon'

Er begint schot te komen in de voorbereidingen ter verbetering van de beruchte Jan Thijssenweg (de weg langs de Vliet bij pretpark Drievliet). De plannen zijn begin dit jaar ter inzage gelegd en zien er wat ons betreft goed uit. Ten behoeve van de aanleg van fiets- en voetpaden wordt gedacht aan een soort 'balkon' boven het water om de noodzakelijke verbreding te realiseren.

Herinrichting Plaspoelpolder
Eveneens begin dit jaar werd het voorontwerp-bestemmingsplan voor de herinrichting van de Plaspoelpolder ter inzage gelegd. Hierin bleek de fiets helemaal niet voor te komen, hoewel het structuurplan uit 1993 wel degelijk fietsroutes door dit gebied aangeeft. Ook hier zullen wij dus onze zienswijze indienen. Nadere details heeft schrijver dezes op dit moment nog niet ter beschikking.

Doel 'Duurzaam Veilig bij 30' nog niet bereikt

Het ideaal van een Rijswijkse werkgroep om binnen de bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in te voeren is nog niet bereikt. De actie duurt nog voort.

In 1997 voerde de werkgroep in Rijswijk actie voor 'Duurzaam veilig bij 30 km per uur'. Het doel was om, uitgaande van de stelling '30 km/u is de norm binnen de bebouwde kom' binnen de gemeente draagvlak te vinden voor de visie, dat de bebouwde kom als geheel beschouwd moet worden als een verblijfsgebied voor bewoners. Zij moeten daar zonder gevaar kunnen lopen, fietsen en spelen. Om dit doel te bereiken moet in principe voor de gehele bebouwde kom een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur gelden, met uitzondering van wegen met een gebiedsontsluitingsfunctie en doorgaande wegen.

De werkgroep bestond uit mensen van de Voetgangersvereniging, moeders van basisscholen die betrokken zijn bij straatpeeldagen, de Fietzersbond ENFB en Wijkcentrum Te Werve. Paul van

Weenen, projectleider bij het gelijknamige landelijke project, begeleidde de werkgroep en zorgde voor informatie. Het ideaal is, dat verzorgingsgebieden van voorzieningen als winkels en scholen zo min mogelijk worden doorsneden door laatstgenoemde wegen. Waar dit onvermijdelijk is, moeten er veilige oversteek-mogelijkheden komen, zodat hun barrièrewerking kleiner wordt.

Het rapport, waarin deze visie is neergelegd en onderbouwd, werd in september 1997 aan het gemeentebestuur aangeboden. Dit gebeurde onder behoorlijke belangstelling van politiek, pers en leden van Voetgangersvereniging en Fietzersbond.

In de verkiezingstijd is er een vervolg geweest doordat telkens waar dat mogelijk was, kandidaten voor de gemeenteraad zijn aangesproken op het belang van Duurzaam Veilig. Omdat het om een voorbeeldproject ging, is het in de maanden daarna ook op diverse plaatsen in het land gepresenteerd, o.a. tijdens een themadag op het landelijk bureau in Utrecht en de startmanifestatie Duurzaam Veilig van het Provinciaal Overleg Verkeersveiligheid in Rotterdam.

'Rechtsaf door rood' ingewilligd

Najaar 1997 is de belofte van de gemeente ingelost om bordjes 'Bij rood: rechtsaf vrij voor (brom-) fietsers' aan te brengen bij een groot aantal verkeerslichten. We ontvingen een rapport, waarin de situatie bij alle verkeerslichten getoetst wordt aan de veiligheidscriteria, die het onderzoeksinstituut C.R.O.W. voor de toepassing van zulke bordjes heeft opgesteld. Gelukkig is hebben veel plaatsen deze toets doorstaan. Inmiddels zijn rond de jaarwisseling inderdaad deze bordjes aangebracht op de plaatsen die daarvoor in aanmerking komen.

In ons rapport 'Fietsverbindingen in Rijswijk' uit 1994 hadden wij daar al op aangedrongen. De gemeente belooft toen om de mogelijkheden hiervoor systematisch te zullen onderzoeken, zodra het nieuwe computerprogramma en -bestand, waarin de gegevens van alle wegen en kruisingen opgenomen zouden worden, geïnstalleerd zou zijn. (Heeft Den Haag ook al zo'n programma? Daar kom ik ook nog heel wat plaatsen tegen, waar het mogelijk moet zijn.)

**Redactie van het
Rijswijkse nieuws:
Henk Beindorff en
Erwin Ruitenber**

Rijswijkse fietstocht op 17 mei



• Zal het dit jaar weer net zo gezellig worden als in 1996, toen dit fietsende gezelschap werd vereeuwigd bij het romantische kerkje van 't Woudt?

De onderafdeling Rijswijk organiseert weer een fietstocht voor leden. Voor de gezelligheid en omdat we graag contact hebben met de leden die we vertegenwoordigen. En misschien meldt zich ook iemand om aan activiteiten mee te doen. De tocht start op zondag 17 mei om half twee bij buurtcentrum Stervoorde, aan de Van Mooklaan vlak bij de Churchill-laan.

Natuurlijk zijn leden en introducés uit de hele afdeling Den Haag welkom. In 1996 en 1997 hebben we ook zo'n tocht gehouden. Een bezwaar was, dat het peloton soms danig uit elkaar viel, zodat de koplopers een aantal keren moesten wachten en de terugkomst in Rijswijk rommelig was. Het lijkt ons beter dit keer in twee groepen te fietsen. De snelste groep heeft dan gewoon iets meer tijd in de pleisterplaats, waar de afdeling een versnapering aanbiedt. Om half vijf of vijf uur zijn we weer terug. Inlichtingen bij Miel Struve (3944167) en Erwin Ruitenberg (3960043).

Ypenburg niet fiets-vriendelijk

Eén van de argumenten om een nieuwe woonwijk op Ypenburg te bouwen was dat het zo dicht bij de grote stad ligt en daardoor goed per fiets en openbaar vervoer bereikbaar zou zijn. In het voorontwerp-bestemmingsplan bleken de voorzieningen ter ontsluiting van het gebied voor fietsers desondanks nogal tegen te vallen.

Daarom heeft Frans Botma namens de Onderafdeling een 'zienswijze' (nieuwe term voor wat tot voor kort bezwaarschrift heette) ingebracht met voorstellen ter verbetering: verkleining van de maaswijdte van het fietspadennet binnen het plangebied van ca. 1 km tot ca. 500 m en rechtstreekse verbindingen met Oud-Rijswijk, Plaspoelpolder/OVKnooppunt/In de Bogaard, Rijswijk-Zuid/Sion en Delfgauw.

In het daaropvolgende ontwerp-bestemmingsplan bleek dat aan onze zienswijze voor een groot deel tegemoet was gekomen voor wat betreft de maaswijdte

en de verbindingen met Oud-Rijswijk en Delfgauw. Over fietsverbindingen naar de overzijde van de Vliet werd echter met geen woord gerept, naar later bleek met het argument dat deze buiten het plangebied vallen. Vergelijkbare verbindingen voor het autoverkeer werden echter wel besproken. Daarom hebben we in een nieuwe zienswijze en tijdens een hoorzitting in december opnieuw gewezen op het belang goede fietsverbindingen met de Plaspoelpolder en Rijswijk-Zuid. Anders zullen de bewoners al definitief voor de auto gekozen hebben. Voorgesteld is, door verbreding van de brug in de A4 over de Vliet, ruimte te maken voor een fietspad (vormt ook een belangrijke schakel in bovengenoemde regionale route). Ook hebben we gewezen op het ontbreken van een actief fietsparkeerbeleid binnen het plangebied.

De gemeente vindt dat deze laatste punten op het niveau van het bestemmingsplan thuishoren, maar dat men er in de verdere uitwerking van de plannen rekening mee zal houden. Naar aanleiding van het eerste punt zal niet het bestemmingsplan zelf, maar wel de toelichting daarop aangepast worden,

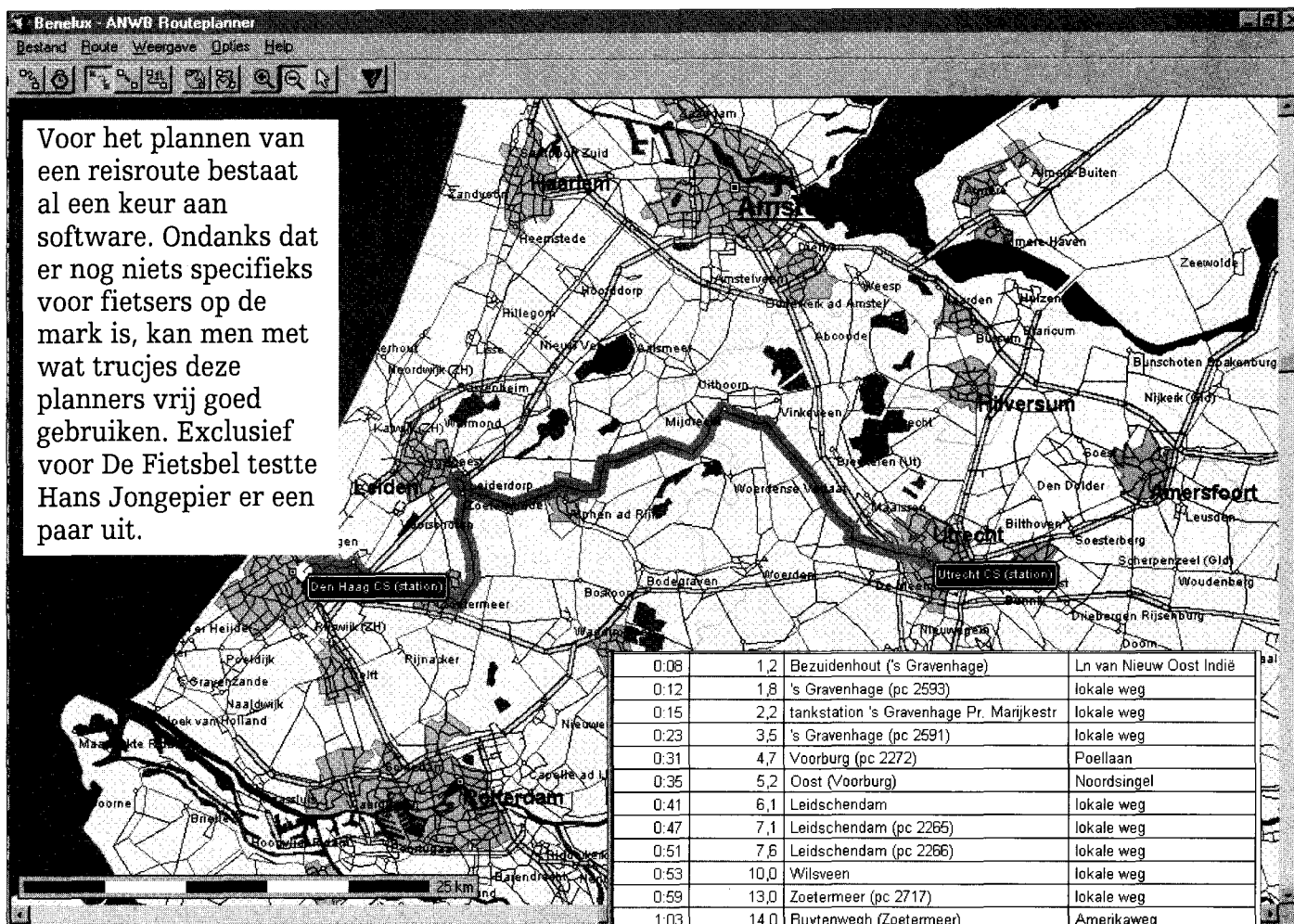
met de vermelding dat gestreefd wordt naar het realiseren van een fietsverbinding over de Vliet, waarbij het voorgestelde alternatief (voor de koppeling aan een tramviaduct) zal worden onderzocht. De gemeente zal zich inspannen om het voorstel uit te voeren.

(Advertentie)



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

Voor het plannen van een reisroute bestaat al een keur aan software. Ondanks dat er nog niets specifiek voor fietsers op de markt is, kan men met wat trucjes deze planners vrij goed gebruiken. Exclusief voor De Fietsbel testte Hans Jongepier er een paar uit.



• De ANWB-planner is buiten de bebouwde kom redelijk bruikbaar. Daarbij heb je wel de kaart nodig.

0:08	1,2	Bezuidenhout ('s Gravenhage)	Ln van Nieuw Oost Indië
0:12	1,8	's Gravenhage (pc 2593)	lokale weg
0:15	2,2	tankstation 's Gravenhage Pr. Marijkestr	lokale weg
0:23	3,5	's Gravenhage (pc 2591)	lokale weg
0:31	4,7	Voorburg (pc 2272)	Poellaan
0:35	5,2	Oost (Voorburg)	Noordsingel
0:41	6,1	Leidschendam	lokale weg
0:47	7,1	Leidschendam (pc 2265)	lokale weg
0:51	7,6	Leidschendam (pc 2266)	lokale weg
0:53	10,0	Wilsveen	lokale weg
0:59	13,0	Zoetermeer (pc 2717)	lokale weg
1:03	14,0	Buytenwegh (Zoetermeer)	Amerikaweg
1:07	14,0	Zoetermeer	Europaweg
1:11	15,0	Zoetermeer (pc 2711)	Australiëweg
1:18	16,0	Zoetermeer (pc 2722)	Australiëweg

Pionieren met planners

Digitale routekaarten kennen geen fietspaden

Een vraag die met enige regelmaat bij de ENFB gesteld wordt is of er ook routeplanners (computerprogramma's die een route van A naar B uitzoeken) zijn voor de fiets. Die vraag had ik mezelf ook al eens gesteld en bij navraag bij diverse adressen bleek dat er geen routeplanners zijn die specifiek voor de fiets ontworpen zijn. De ANWB wist mij wel te melden dat men daar met iets bezig is dat over ongeveer een jaar op de markt zou moeten komen. Ervaring in de software-branch heeft mij geleerd dat dit soort beloftes zelden gehaald wordt, doorgaans duurt het in werkelijkheid twee keer zo lang. Onlangs kreeg ik een routeplanner in handen. Eigenwijs en nieuwsgierig als ik ben ging ik die eens laten proberen en een leuke fietsroute te vinden. Omdat het resultaat bemoedigend was heb ik wat andere routeplanners bemachtigd en deze getest op bruikbaarheid voor de fiets. Ik heb vier planners onder de loop

genomen: AND route'96, de ANWB routeplanner, Route 66 en de Citydisc Nederland.

Bekende weg

Om te beginnen laat ik het programma naar de bekende weg vragen: routes waarvan ik weet dat het prettig fietsen is laat ik door het programma berekenen. Natuurlijk gaat dat niet goed. Het programma stuurt me over de grootste (auto-)wegen, praktisch voor de auto, maar een fietser wil doorgaans juist de kleinste wegen en mag niet op de snelweg. Nu zijn er in sommige programma's allerlei instellingen in het programma te wijzigen, waarmee het programma aardig om de tuin te leiden is. Het is dan namelijk mogelijk om per soort weg de snelheid aan te geven, bovendien kan aan de reistijd en het aantal kilometers een prijskaartje worden gehangen. Het programma kan namelijk niet alleen de

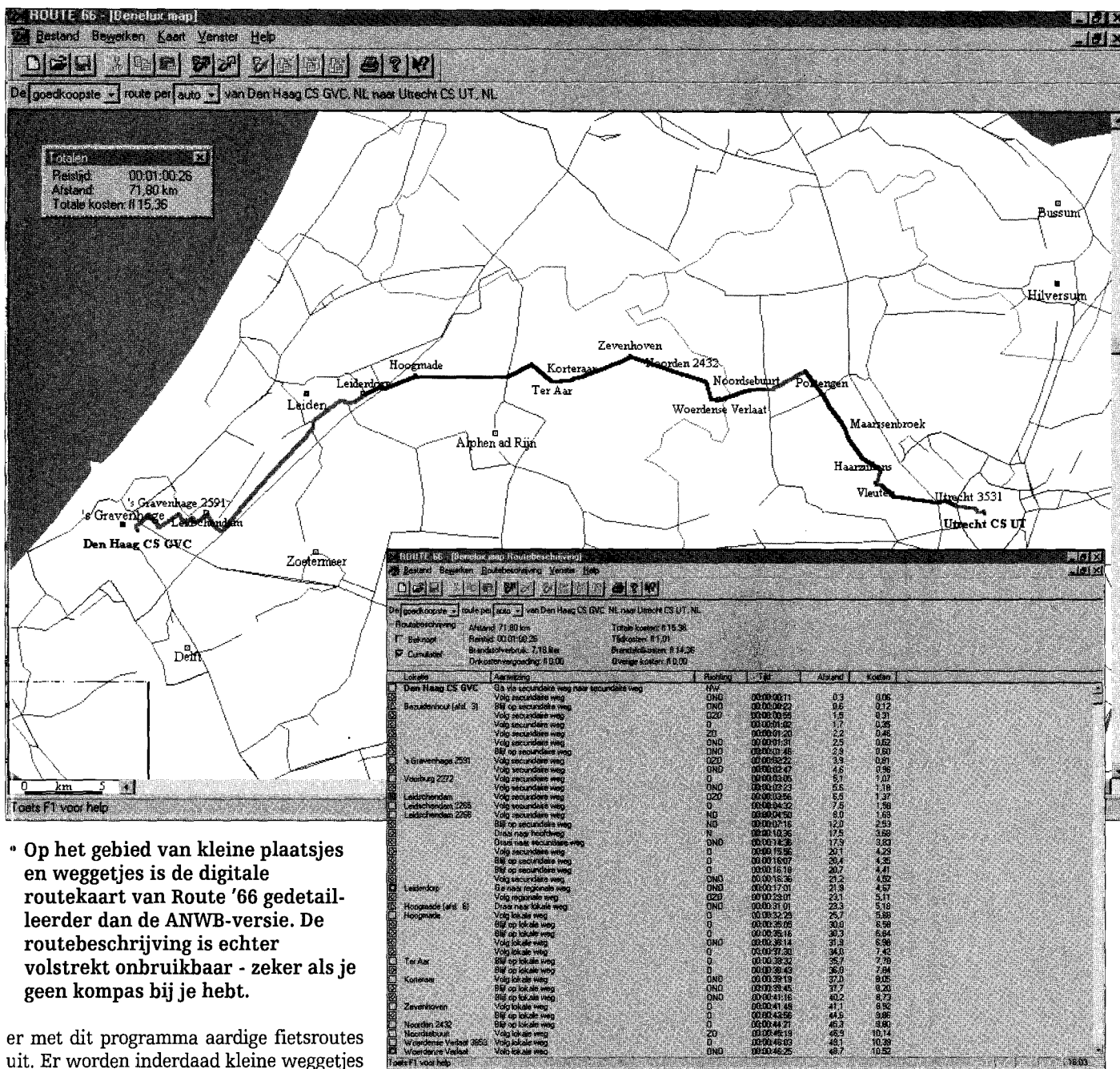
kortste en snelste route berekenen maar ook de goedkoopste. Door nu de autosnelwegen een zo laag mogelijke snelheid te geven en lokale en secundaire wegen een hoge komt het programma met routes die wel leuk zijn om te fietsen. Bij alle programma's ontbreken helaas fietspaden die niet langs een voor auto's begaanbare weg lopen. Een aantal planners bevat ook buitenlandse kaarten, de test heeft zich alleen op Nederland gericht. De prijzen van de programma's zitten allemaal rond de honderd gulden.

AND route'96

Dit programma heeft helaas niet de mogelijkheid om snelheden in te stellen dus is voor de fietser onbruikbaar.

ANWB routeplanner

Na wat uitproberen met de snelheden en de kosten per kilometer en per uur komen



* Op het gebied van kleine plaatsjes en weggetjes is de digitale routekaart van Route '66 gedetailleerder dan de ANWB-verse. De routebeschrijving is echter volstrekt onbruikbaar - zeker als je geen kompas bij je hebt.

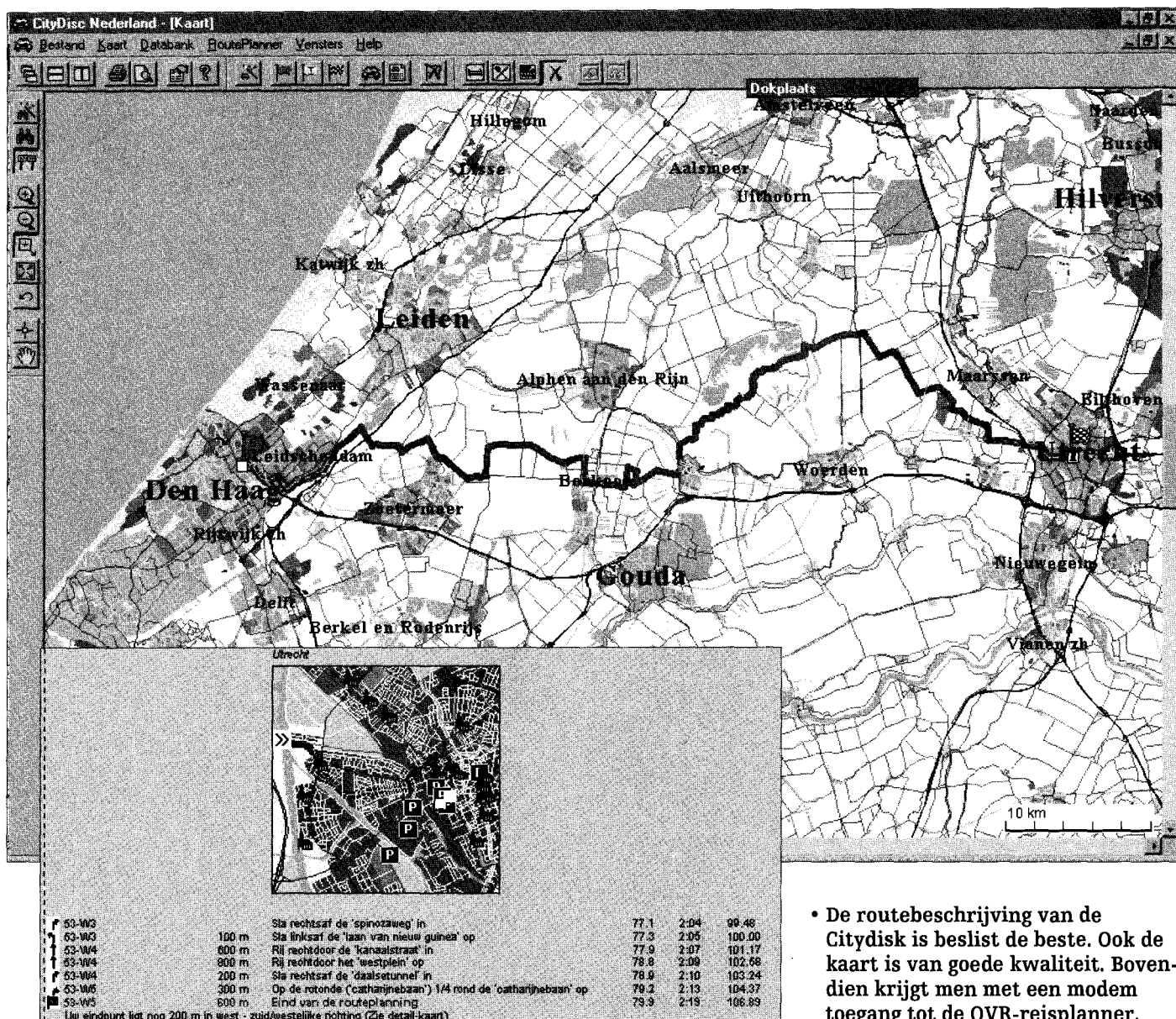
er met dit programma aardige fietsroutes uit. Er worden inderdaad kleine weggetjes gekozen. Het leuke van alle mogelijke instellingen is dat je zelf de balans kan bepalen tussen rustige wegen de mate van omwegen. Vind je dat het programma een wel erg grote omweg maakt, dan kan door de kosten per kilometer te verhogen er een kortere route uitkomen, die dan wel over iets grotere wegen zal gaan. Na diverse routes getest te hebben komt wel een grote tekortkoming voor fietsgebruik aan het licht: fietspaden zijn niet bekend zodat het ritje Den Haag - Maassluis niet via 't Woudt loopt (terwijl dat het leukste stuk van die route is) maar via Delft en Den Hoorn. Wat er gelukkig wel in zit zijn veerponten, met uitzondering dan natuurlijk weer van de voet/fiets- veren die er vooral in het midden van het land zijn om de grote rivieren over te steken. Op detailniveau blijkt dat dit programma lang niet alle

weggetjes en gehuchtjes kent. Oude Leede (ten Oosten van Delft) bijvoorbeeld en de weg die daarheen loopt vanaf Delfgauw, een prettig alternatief voor de weg langs de A13 tussen Rotterdam en Den Haag, kent dit programma niet. Het programma maakt van een route zowel een kaart als een routebeschrijving. De kaart geeft op het meest gedetailleerde niveau veel details, onder meer NS-stations en pompstations, waardoor in dichtbevolkte gebieden die ietwat onleesbaar wordt. Een niveau terug wordt het een stuk leesbaarder. De routebeschrijving is matig tot redelijk bruikbaar buiten de bebouwde kom, daarbinnen zul je het vooral op eigen kracht moeten doen. Zonder kaart erbij is de beschrijving absoluut onvoldoende. Een bron van irritatie is wel de traag-

heid van het programma: elke keer als de kaart opnieuw getekend moet worden, en dat is nogal vaak, duurt dat vele seconden, terwijl ik toch een redelijk vlotte machine heb.

Route 66

In dit programma blijkt een instelling te bestaan waarmee men kan aangeven of met per auto dan wel per fiets reist. Dus toch een specifieke routeplanner voor de fiets? Nou nee, het enige dat die instelling doet is blokkeren dat er over auto-(snel)wegen wordt gefietst. Verder zijn er in grote lijnen dezelfde instellingen mogelijk als bij de ANWB routeplanner. Ook dit programma kent geen fietspaden maar is wel op het gebied van kleine plaatsjes en weggetjes gedetailleerder dan de ANWB-concurrent. Een dikke misser



• De routebeschrijving van de Citydisc is beslist de beste. Ook de kaart is van goede kwaliteit. Bovendien krijgt men met een modem toegang tot de OVR-reisplanner.

maakt het programma bij een ritje Den Haag - Brielle. Als je zegt dat je per fiets gaat word je via de Maastunnel in Rotterdam gestuurd. Ik dacht eerst dat de pont Maassluis-Rozenburg vergeten was, maar het blijkt dat het programma weigert je over een brug bij Rozenburg te sturen terwijl daar wel gefietst mag worden, over een fietspad naast de autoweg.

De kaart die het programma genereert is wat kaal maar wel heel overzichtelijk en, waarschijnlijk mede daardoor, lekker snel. De routebeschrijving is echter volstrekt onbruikbaar omdat kleinere wegen niet met naam of nummer genoemd worden en voor de richting het windstroken-systeem (noord/oost/zuid/west) genomen wordt.

Citydisc Nederland

Het programma Citydisc kende ik al van eerdere versies waarbij er op één diskette een stadsplattegrond stond en je heel

makkelijk een straat kon opzoeken. De Citydisc Nederland gaat een stuk verder. Niet alleen staan alle straten (helaas weer exclusief fietspaden) van Nederland erin, hij werkt ook nog als routeplanner. Ook in dit programma zijn er weer instellingen te maken waardoor het voor fietsers ook bruikbaar wordt. Er wordt bij de snelheidsinstellingen per soort weg zelfs onderscheid gemaakt tussen binnen en buiten de bebouwde kom. Bij het plannen van een (fiets-)route kun je op die manier bepalen of je veel of juist weinig door dorpen en steden wil gaan. Zo werd ik aanvankelijk bij mijn route Den Haag - Utrecht dwars door Zoetermeer gestuurd. Na het verlagen van de snelheden binnen de bebouwde kom werd ik daar netjes omheen geleid. Ook erg handig is de mogelijkheid om de balans te bepalen tussen de kortste en de snelste (= rustigste wegen).

Vergeleken met de concurrenten is de routebeschrijving geniaal. Met een

precisie van 100 meter worden afslagen duidelijk aangegeven met links of rechts en de straatnaam. Ook de kaart is van goede kwaliteit. Een leuke extra die op de CD staat is de OVR reiswijzer, een programma dat via een modemverbinding een route van deur tot deur aanbiedt gebruik makend van het openbaar vervoer en de benenwagen.

Conclusie

Wie een routeplanner specifiek voor de fiets wil aanschaffen zal op z'n minst nog een jaar geduld moeten hebben, en moeten hopen dat de belangrijkste tekortkomingen van de hier geteste programma's hierin verholpen zijn. Wie ook voor andere toepassingen dan voor de fiets een routeplanner wil kopen kan met de ANWB-routeplanner, Route 66 en vooral de Citydisc redelijk uit de voeten, maar ideaal is het allemaal nog niet.

HANS JONGEPIER

Wij willen minder

Wie herinnert zich niet de cartoon van Arend van Dam van een groep auto's onder het spandoek "Wij willen méér!" en de voorbij rijdende fietser met het bordje "Ik wil minder!"? Die laatste wens is actueler dan ooit nu allerlei hinderlijke uitingen van de welvaartsmaatschappij zich steeds nadrukkelijker manifesteren.

Dat het autoverkeer voor grote problemen zorgt, zullen weinigen bestrijden, maar velen denken bij die problemen in de eerste plaats aan die, waar de veroorzakers ervan zelf de meeste last van hebben: files.

Voor de echte slachtoffers neemt de hinder juist weer wat af op het moment dat het verkeer vast begint te lopen. Dit geldt zeer sterk voor de onveiligheid. Zo bleek uit een onderzoek van de ENFB afdeling Den Haag dat dodelijke verkeersongelukken in het spitsuur in de binnenstad nauwelijks voorkomen, maar zich vooral voordoen op stille uren en in de buitenwijken. Nog onveiliger is het platteland. Ook de al op grote afstand (ook overdag) dominant aanwezige koplampen zijn zeer hinderlijk, terwijl de lawaaipeik van een enkele langs razende auto veel bedreigender is dan de monotone gons van een grote groep auto's. Ook het ruimtebeslag door recreatief autoverkeer is veel erger dan door woon-werkverkeer. Denk maar eens aan de parkeervlakten die maar enkele uren per week gebruikt worden in de duinen, bij kerken en sportterreinen. Meer in het algemeen kan gezegd worden dat vooral het recreatieve autoverkeer aangepakt moet worden, omdat het plaatsvindt op tijden en plaatsen dat rust extra op prijs gesteld worden: de nacht en de zondag, de natuur en oude stadsdelen. In het recreatieve verkeer wordt harder gereden, er is vaker alcohol in het spel en, zoals elke kampeerder weet, draagt het lawaai 's nachts veel verder als gevolg van temperatuursinverses.

Het zogenaamde selectieve autogebruik werkt ook zeer nadelig voor

het openbaar vervoer: in de spits nemen veel autobezitters de trein, in de daluren zorgen voornamelijk houders van een seniorenkaart, die een vrije reisdag opnemen, nog voor enige vulling van de coupés. Het gevolg is dat een kostbaar spoorwagennet geëxploiteerd wordt, dat slechts enkele uren per dag voldoende financiële revenuen oplevert. Vanwege het marginale passagiersaanbod rijden bussen op het platteland vaak niet meer dan een keer per uur en zijn veel natuurgebieden zelfs onbereikbaar per openbaar vervoer. Met de inzittenden van de passerende auto's als klant zou echter in veel gevallen zelfs een bus per vijf minuten rendabel te maken zijn.

De haast van het woon-werkverkeer, de drang naar steeds maar meer, groter, verder en sneller, zou ook in een bredere optiek niet zo'n grote claim op het overheidsbeleid mogen leggen. Mensen worden tegenwoordig bedolven onder de materiële welvaart en zo mogelijk nog meer onder de informatie, maar toch is het beleid er helemaal op gericht mensen zo snel mogelijk op hun werk te krijgen, studenten zo snel mogelijk te laten afstuderen, en wordt de VUT afgeschaft, zodat ouderen langer blijven produceren. Om het leven meer kwaliteit te geven is de hartenkreet 'Ga toch fietsen!' dus in meerdere opzichten van toepassing.

Meer leefbaarheid vereist het afsluiten van gebieden voor auto's. Andere maatregelen zoals financiële prikkels leiden misschien wel tot minder autoverkeer, maar niet tot minder overlast als de resterende auto's zich over de zelfde weg blijven verplaatsen. Met name landwegen, natuurgebieden, oude stadscentra en andere gebieden met een sterk recreatie-karakter, zoals de boulevard van Scheveningen, zouden autovrij moeten worden. In buitenwijken van grote steden kan worden volstaan met een grofmaziger wegnnet dan nu het geval is. Ook het afbreken van autowegen zou eens onderdeel van het verkeersbeleid moeten worden, vooral waar het gaat om oude hoofdwegen, zoals de A44 van Amsterdam naar Den Haag, waaraan parallel een modernere weg is aangelegd.

Behalve autoloze gebieden zijn ook autoloze perioden mogelijk. Gedacht wordt aan een autoloze zondag, maar waarom geen autoloze kerstdagen? Ook een autoloze bevrijdingsdag is heel toepasselijk. De eraan voorafgaande dodenherdenking zou, vanwege de vele verkeersdoden, een extra dimensie krijgen als hij autoloos zou zijn. De verkeersveiligheid is echter het meest gebaat bij een autoloze vrijdagavond. Tenslotte is er de mogelijkheid om de wensen autoloos gebied en autoloze periode te combineren, bijvoorbeeld in wijken met veel horeca en winkels. De winkels moeten wel bevoorraad kunnen worden, maar de maaltijd die iemand op een terras nuttigt hoeft niet nog eens extra geroookt te worden in de uitlaatgassen van auto's.

Het bovenstaande zou volgens mij ook de mening van de ENFB moeten zijn, maar helaas, het landelijke hoofdbureau houdt er juist de opvatting "Wij willen meer" (meer subsidie met name) op na en daarbij past absoluut geen kritiek op het overheidsbeleid. De vraag is echter wat u als ENFB-lid vindt, want daar gaat het in een vereniging toch om. Natuurlijk zal er naar enige consensus gezocht moeten worden, maar zolang de leden zwijgen heeft de vereniging geen mening. Zet dus eens op papier wat u vindt. En, alweer een voordeel van ons vervoermiddel, de fiets is ook een prima middel om ideeën uit te wisselen. Denkers worden daarom uitgenodigd om op **18 april om 15.00 uur** met mij op te stappen bij de **Watertoren** aan de **Pompstationsweg**.

We zullen er niet in één keer uitkomen, maar voor wie intussen toch wat aan de wassende stroom auto's wil doen is er het Platform tegen de Verlengde Landscheidingsweg, dat voor duizenden guldens in juridische procedures heeft gestoken, dus voor wie best met wat minder geld toe kan: giro 519151 van de werkgroep Milieubeheer Leiden onder vermelding van Platform NORAH.

RIK ZAKEE

Fietsend naar de Binckhorst

Op survivaltocht naar het werk

Fietsbelmedewerker Eduard Bekker had zich voorgenomen om zich uitsluitend te beperken tot de opmaak. De voortdurende ergernis over de fietsroute – of juist het ontbreken daarvan – naar zijn werk, heeft hem echter er toe gezet eens fors uit te pakken. Zijn dagelijkse gang naar de Binckhorst, waar zijn werkgever sinds een jaar is gehuisvest maakt zijn visie over de toekomst van de fiets in de Den Haag er niet beter op.

Sinds bijna een jaar werk ik in de Binckhorst. Daarvoor zat mijn bedrijf comfortabel in het centrum, waar je zomers in de pauze op een terrasje het gaan en komen van politici kon gadeslaan.

Maar bedrijven willen graag groot worden en fuseren. En in een hoog en glossy gebouw ver buiten de stad zitten, lekker dicht bij de grote weg. Want een onderneming denkt pas serieus te worden genomen als die bij de snelweg zit en je er lekker makkelijk je auto kunt parkeren.

Deze inleiding is niet helemaal zonder rancune, want ik ben fietser. Fietsen halen volgens hoge menen en mevrouwen de uitstraling van een snel en dynamisch bedrijf omlaag. Zodoende barst het van de autoparkeerplaatsen tot pal voor de deur, maar een paar centen voor fietsenklemmen kunnen er niet af. Achter ons hyperbijdetijdse betonnen kantoorblok met metaalglansen afwerking staat een weggemoffeld, met golfplaat afgedekt lawaai-boomhouten hok. Het provisorische optrekje is bedoeld om de tweewielers veilig te stellen. Blijkbaar gaat onze baas er van uit, dat de wens te willen fietsen een tijdelijke gril is, die wel over zal gaan.

Het hok is al enkele malen door drugsjongens opengebroken, enkele degelijk vastgeketende hybrides als een ontwielde hoop schroot achterlatend, dus mensen met een beetje waardevol rijwiel hebben inmiddels weer voor de heilige vervuiler op vier wielen gekozen. Helemaal ongelijk heeft onze directie dus eigenlijk niet.

Siberië

Het dynamische eigentijdse bedrijf is gevestigd op de Binckhorst. Dat is eigenlijk een soort Siberië van Den Haag. Je kunt er alleen komen met bus 26, die spaarzaam rijdt (na negenen om het half uur!) en zo overbeladen is, dat je soms een bus voorbij moet laten gaan.

De fiets zou dus een aangenaam alternatief kunnen zijn. Het zou heel

aangenaam kunnen zijn om lekker ontspannen, vrolijk fluitend en mijmerend, geïnspireerd door het mooie, wisselende landschap dat je passeert, naar je werk te begeven.

Let wel: zou kunnen zijn zijn. De reis die ik richting Binckhorst moet ondernemen en bijna twee keer zo lang duurt als voorheen, toen ik nog in het centrum werkte, ervaar ik als allesbehalve ontspannen.

Wat het eerste stuk tot het centrum betreft, valt nog wel mee. Daar heb je wegen zoals die vroeger werden gebouwd. Wat hobbelig en weinig ruimte voor de fiets, maar als je wat rustiger straatjes kiest is het wel te doen; het is in ieder geval overzichtelijk fietsen en auto's staan wel eens hinderlijk in de weg, maar vormen in de smalle straatjes geen bedreiging, omdat ze toch geen snelheid kunnen maken.

Stadsvernieuwing

De ellende begint bij het oversteken van de Herengracht/Bezuidenhoutseweg. Hier slaat de stadsvernieuwing genadeloos toe. Wat ooit een degelijke oude Haagse buurt was met grachten en ophaalbruggen, theaters (Kunsten en Wetenschappen) en theatertjes (Hot), is ontaard tot een gapend tochtgat, met onsamenhangende nieuwbouw. De Resident een megalomaan nieuwbouwproject domineert het planologische zooitje ongeregeld, waarvoor deze oude stadskern moest wijken: een centraal station, dat zijn naam helemaal geen recht aan doet (de sneltreinen tussen Rotterdam en Amsterdam laten het letterlijk links liggen), een VROM-gebouw, dat samen met het nieuwe stadhuis overkomt als iets wat het midden houdt tussen het Ministerie van Waarheid uit Orwell's 1984 en het witte protspaleis van Ceausescu, de nog somberder Oosteuropese ogende Zwarte Madonna (dankzij de prefab-gevelconstructie), en de betonnen viaducten van Prins Bernard en de tramlijnen die in file

staan te wachten, tot ze eindelijk het dak op van het CS mogen rijden.

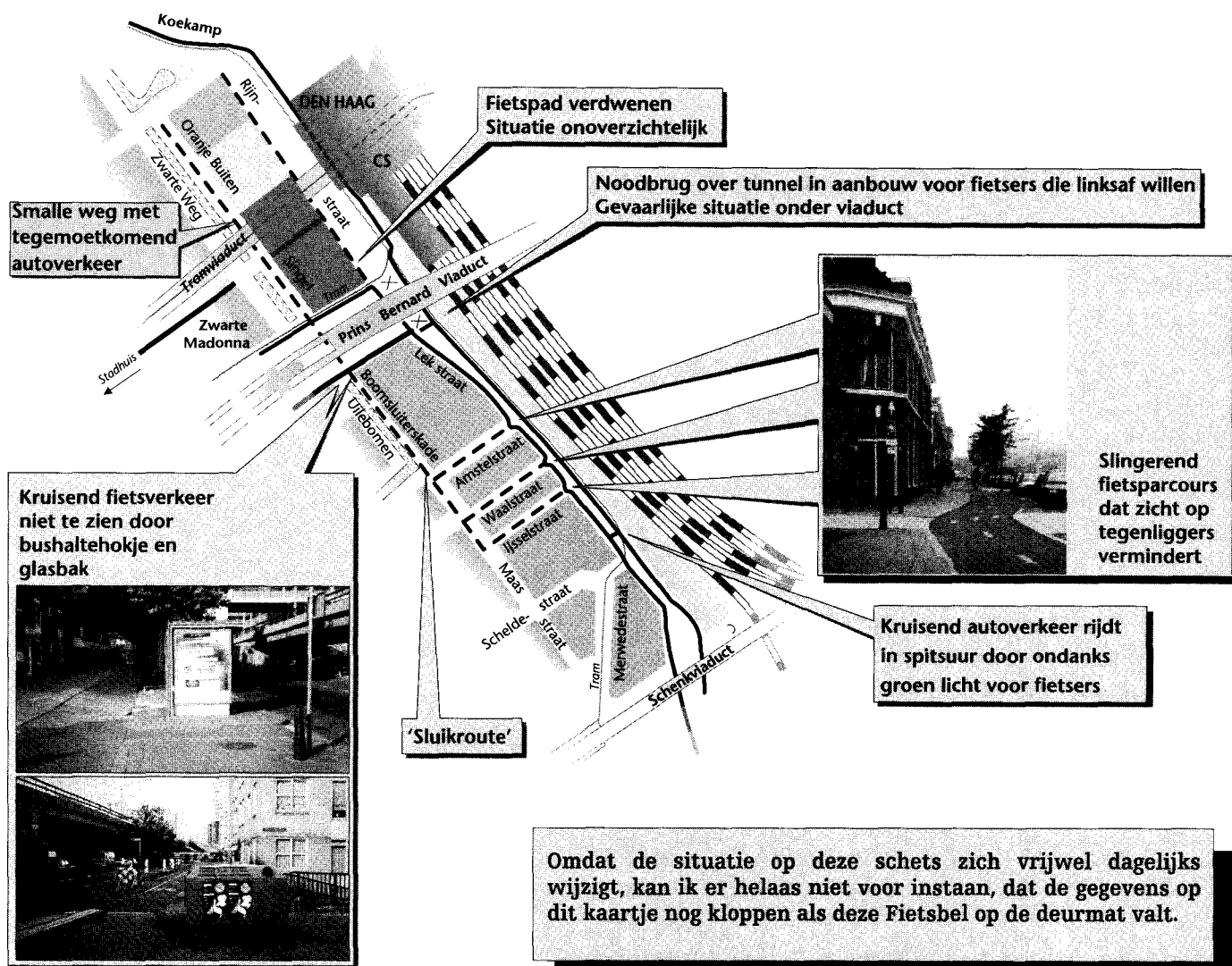
Alternatief

De verkeersluwe Zwarte weg en de Maasstraat zouden een een redelijk alternatief kunnen vormen om de verkeerschaos van de Rijnstraat te ontwijken, al is het plaveisel uiterst provisorisch. Zouden kunnen, zeg ik, want ze zijn afgesloten. Dan blijft slechts de keuze tussen de Rijnstraat en de Oranjevuitensingel. De eerste kent al een tijd geen fietspad meer. Er is daar de laatste tijd sprake van een totale chaos, vooral voor de fietser en voetganger; hier moet je dus niet heen. De Oranjevuitensingel is dan nog de enig mogelijkheid. Dat was eerste verboden, want éénrichtingsverkeer. Na mag je er als fietser wel in, maar je moet rekening houden met een constante stroom tegenmoetrijdende auto's.

Voorbij de Zwarte Madonna - kort na de onderdoorgang van het Bernardviaduct - is het uitkijken geboden. Daar gaat het 'nieuwe Den Haag' abrupt over in een schamel restant oude stadskern. Deze overgang kan nooit erg harmonisch zijn, en dat is als fietser dan ook te merken. In dit geval onder meer door een abrupt hoogteverschil zodra men de Ammunitieshaven heeft gekruist en de Boomsluiterskade in 'duikt'. Kort daarvoor - nadat je onder het Bernhardviaduct door bent, moet je het kruisende fietspad nog 'nemen'. Een goed zicht hierop is niet mogelijk, door een bushaltehuisje. Met name de reclameposter waarvan dit optrekje zich moet zien te bedruipen, houdt ieder uitzicht op het kruisende fietspad tegen. Dit vraagt om ongelukken en als ze nog niet zijn gebeurd, is dit uitsluitend te danken aan het feit, dat fietsers toch altijd nog stukken behoedzamer fietsen als wordt beweerd en de snorfietzers zich door hun opgevoerde motoren en schallende installaties zich door hun lawaai al van verre aankondigen.

Glascontainer

Het kruisende fietsverkeer op het fietspad langs de Ammunitieshaven moet dubbel op zijn hoede zijn, want behalve behalve het haltehuisje duikt achter een verderop gelegen glascontainer (!!) uit de 'diepte' van de Uilebomen namelijk eveneens een kruisend fietspad op. Door



de container, een brugleuning en het hoogteverschil, wordt ook hier een goed zicht op ontnomen. Fietsverkeer, dat net snelheid heeft gemaakt, om de helling naar boven te 'nemen', kan voor onaangename verrassingen komen te staan. Op de bijgeleverde schets staan enkele foto's van de situatie.

Dan volgt er een heel kort stukje Boomsluiterskade. Hier krijgt je in een flits van zo'n honderd meter een indruk van het 'echte' Den Haag, zoals het hier vroeger was. Woningen, poortjes, hofjes en kleine winkels met originele, bescheiden maar fraaie puien. Een klein stukje, dat herinneringen oproept aan de tijd dat ik hier als puber graag rondwaalde tussen de oude bruine café-billiard's met dikke kleden op de tafels, de schamele - soms scheefgezakte - woninkjes met stoffige vensters en afbladderend pleisterwerk, en boekenwinkeltjes met dubieuze beduimelde boekjes en tijdschriften in de stoffige étalages. Dat allemaal op de plek waar nu de Resident wordt gebouwd. Het was er vuil en verwaarloosd, maar onmiskenbaar Haags. Dat kun je niet bepaald zeggen

van datgene wat er voor terug is gekomen. De ministeries, de Zwarte Madonna en het stadhuis en de bouwsels die er nu komen: ze zouden in principe in iedere grote stad kunnen staan.

Over het vervolg van de route naar mijn werkplek in de Binckhorst is ieder woord eigenlijk te veel geschreven. Je moet hier helaas mee met de grote verkeerstroom met uitlaatgassen, onderwijl spitsroeden rijdens tussen de (auto-)dealers. Wel zijn de fietspaden (weer) in orde. Langs de Regulusweg in de richting van het hagelwitte PTT-gebouw is zelfs een nieuw tweerichtingsfietspad aangelegd. Hopelijk wordt het ooit eens doorgetrokken naar station Voorburg aan de ene en Den Haag Centraal aan de andere kant...

Slingerend fietspad

De terugweg heeft ook nog de nodige verrassingen in petto: een stoplicht voor fietsers in de Lekstraat wekt de schijn van veiligheid, maar je doet er beter aan, toch maar heel goed uit te kijken als je daar oversteekt naar de overkant om de 'sluikroute' (zie schets) te volgen, want

voor het autoverkeer dat je hier moet kruisen is hier namelijk geen stoplicht. Dat rijdt dus gewoon door - of het licht voor fietsers nou groen is of niet.

Is men desalniettemin toch veilig aan de overkant aangekomen, dan belandt men op een nieuw fietspad, dat is geasfalteerd. Maar dat is dan ook het enige positieve punt. Het is namelijk veel te smal voor verkeer in beide richtingen. Daar komt dan nog bij, dat men om een of andere reden gemeend heeft het fietspad slingerend te moeten aanleggen. Gevolg is, dat tegenliggers onverwacht opduiken achter de mensen die voor je fietsen. Link - vooral als je hier linksaf wilt slaan naar de sluitroute.

Als ik weer veilig de onderdoorgang bij het Prins Bernardviaduct ben gepasseerd en ook de tramkruising ben overgekomen is het al donker. Zo wordt me een tweede blik van de dag op de 'Havermanspiste' tussen Stadhuis en VROM bespaard. En kom ik gelukkig thuis iets minder nurks aan, dan op mijn werk. Vrouw en kind hebben er baat bij!

EDUARD BEKKER

Wat te doen tegen fietsendiefstal?

Je fiets gestolen: één van de meest voorkomende vormen van slachtofferschap van een misdrijf. Zoals bij veel vormen van narigheid die een mens kunnen overkomen, is er een gebruikelijke reeks reacties: ongelof (ik heb 'm vast ergens anders gezet), zoeken (hé, is dat niet mijn fiets waar die oude dame op rijdt?), woede (welke rotzak...ze moeten allemaal de doodstraf krijgen), zelfverwijt (had ik maar...), agressie (zin om een bushokje in elkaar te rammen, of een andere fiets te stelen) en aanpassing aan de nieuwe situatie: langzaam verglijdt de hoop dat je je rijwiel ooit nog ziet, je koopt een andere. Meer nog dan voorheen zul je ervoor zorgen dat déze niet gestolen wordt. Denk je.

Nog midden in dit proces deed ik aangifte van diefstal van mijn fiets. Op mijn vraag of er iets te zeggen valt, 'statistisch' gezien, over de huidige verblijfplaats van mijn fiets, kreeg ik van de dienstdoende agent een onderzoeksrapport in handen van het ministerie van Justitie. Enkele resultaten uit het onderzoek. Zomaar wat cijfers. Jaarlijks worden in Nederland ca 900.000 fietsen gestolen. Preventieve maatregelen, zoals postcodegraving en Nationale Fietsregistratie hebben niet het beoogde resultaat gehad. In het onderzoek, gehouden in Amsterdam, Tilburg, Raalte en Wierden werden 3300 mensen ondervraagd. 13% van hen was in de periode van minder dan een jaar (1994) slachtoffer van fietsdiefstal geworden. Soorten fietsendieven. Onder het motto: ken je tegenstander, is het handig te weten wie wanneer en hoe fietsen stelen. Het merendeel is autochtoon, man en tussen de 25 en 40 jaar. Er zijn verschillende soorten dieven:

• **Incidentele dieven:** uit frustratie dat voor de zoveelste keer jouw fiets is

gestolen, een keertje een fiets jatten voor de kick, er staat een fiets die je mooi vindt niet op slot. Incidentele fietsdieven stelen doorgaans alleen fietsen die niet, of met een makkelijk te forceren slot zijn afgesloten. Zij stelen doorgaans slechts één of enkele keren in hun leven een fiets.

• **Gelegenheidsdieven** stelen per persoon tot 100 fietsen per jaar. De fiets is voor hen een soort publiek gebruiksmiddel: een leuke band, de bus is net weg of je hebt na het stappen geen zin om te lopen, dan steel je een fiets. Als je 'm niet meer nodig hebt belandt die in de struiken of een gracht. Of je gebruikt hem tot-ie weer van jou gestolen wordt.

• **Professionele dieven** stelen – in tegenstelling tot bovengenoemde groepen – niet voor eigen gebruik, maar voor inkomsten uit verkoop. Vaak is fietsdiefstal een bijverdienste naast andere (criminele) bronnen van inkomsten. Ze stelen bij voorkeur mooie fietsen op plaatsen waar veel fietsen staan en overdag, en maken gebruik van professioneel gereedschap, doorgaans vrij grof (betonschaar, slijptol).

• **Verslaafde fietsendieven** stelen eveneens professioneel: met het oog op inkomsten uit verkoop en met kennis van zaken. Het gaat per persoon om enkele tot wel 30 fietsen per dag, vooral stadsfietsen, niet te mooi maar ook niet te lelijk, met een voorkeur



voor damesfietsen. Tijdstip (dag of nacht), sloten en sociale controle: het maakt niets uit. Veelal specialiseert men zich in het snel openpriegeken van enkele typen sloten. Daarnaast doet een ingekorte betonschaar of een "wrikinstallatie" gemaakt van twee fietsenstandaards, wonderen. De fiets wordt aan voorbijgangers of aan een heler verkocht. Vier misverstanden rond diefstalpreventie. De resultaten van het onderzoek halen een aantal vooronderstellingen onderuit:

• **Een fiets met meerdere sloten wordt niet gestolen.**

Incidentele en gelegenhedsdieven zullen door meerdere sloten enigszins afgeremd worden, maar beide bovengenoemde professionele dieven niet.

• **Een goedgekeurd 'veilig slot' voorkomt diefstal.**

Die sloten zijn getest, maar de rechtmatige eigenaar heeft er alleen belang bij voorzover de verzekering daarmee de fiets dekt na diefstal. Professionele dieven hebben doorgaans zeer snel na het op de markt komen van een nieuw 'veilig' slot door hoe deze te kraken is. De meeste dieven zijn in staat sneller je fiets los te krijgen dan jijzelf met je sleuteltje.

• **Aan de vaste wereld geklonken is je fiets veilig tegen diefstal.**

De vaste wereld wil zeggen: brug, lantaarnpaal, boom of iets dergelijks. Deze methode remt gelegenhedsdieven af. Professionelen vinden het daarentegen soms zelfs prettig, omdat de fiets dan niet wegschuift en men houvast heeft tijdens het openwrikken.

• **Zet je fiets in het zicht: sociale controle voorkomt diefstal.**

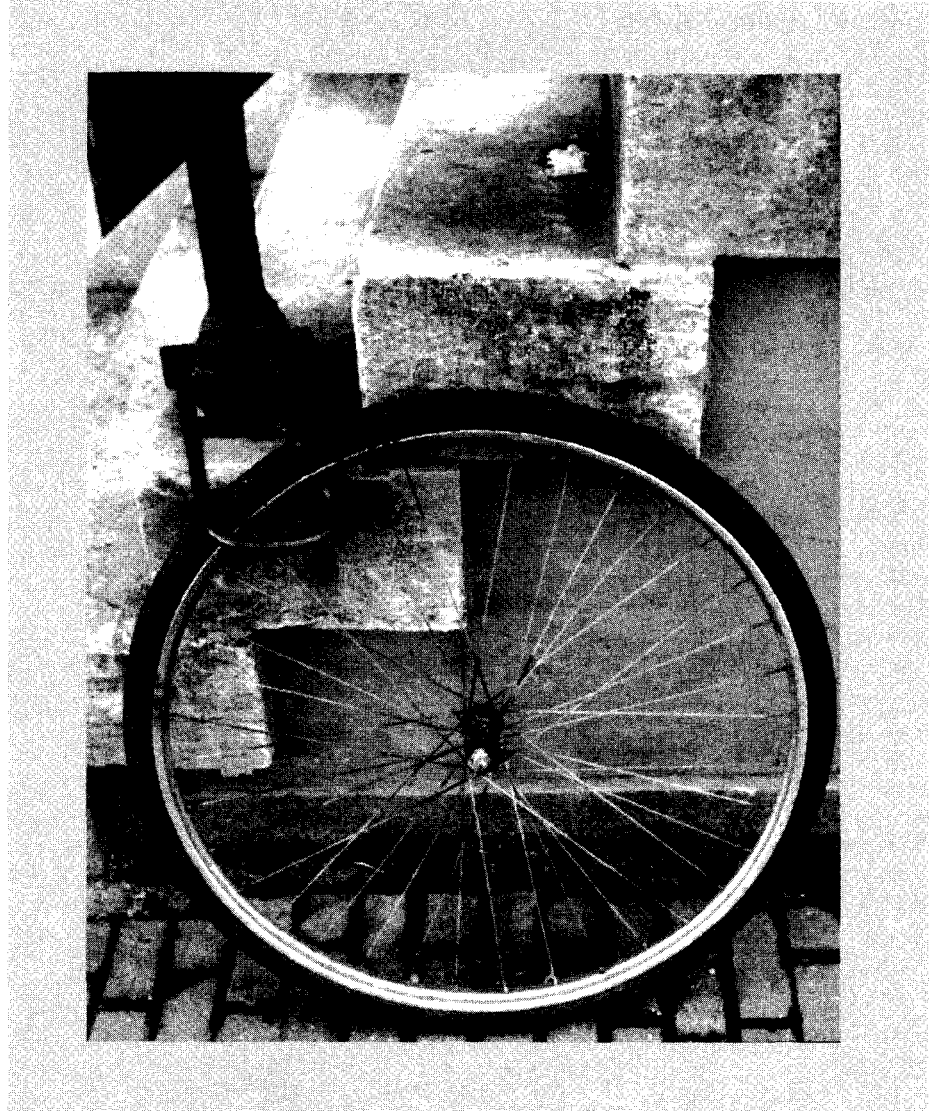
Tweederde van de fietsen wordt overdag of tijdens avonddrukke gestolen op plaatsen waar veel fietsen én mensen zijn. Durft iemand er wat van te zeggen, dan durft die er meestal niets aan te doen, zeker niet als de dief wat dreigend kijkt.

De enige adviezen die uit het onderzoek voortkomen zijn:

• **Het witte ringslot is relatief moeilijk te forceren.** In combinatie met andere beveiligingsmethoden werkt het preventief.

• **Vertrouw niet op juichende berichten over nieuwe 'onkraakbare' sloten:** dieven nemen studieverlof om de clou van ook dit type slot te vinden. Meestal lukt dat binnen één of enkele dagen.

• **Gebruik sloten zodanig dat weinig ruimte overblijft om te wrikken:** naast het ringslot kan een kleine



beugel, die vrij strak om wiel, frame en paal zit preventief werken.

• **Zorg naast bovenstaande maatregelen dat de sloten zo bevestigd zijn, dat niet met het losdraaien van een bout de fiets uit het fietsslot getild kan worden.**

• **Uit bewaakte stallingen wordt nog betrekkelijk weinig gestolen, tenminste, zolang de voorraad daarbuiten strekt.** Als iedereen dus haar/zijn fiets in bewaakte stallingen gaat zetten, zal ook daar de diefstal toenemen.

• **Algemene maatregelen**

Naast individuele maatregelen tegen diefstal van je eigen fiets, stel ik voor dat er ook beleid gemaakt worden tegen fietsdiefstal in het algemeen:

• **Stimuleren van bewaakte stallingen:** verruimen openingstijden, zodat ze beter aansluiten op gebruik voor uitgaansleven en NS), bereikbaarheid, aantrekkelijke abonnementen voor ENFB-leden, stallingsvergoedingen door werkgevers;

• **Steekproefsgewijs agenten in burger laten patrouilleren op plaatsen waar**

veel fietsen gestolen worden, om zodoende meer van de chronische dieven op heterdaad te betrappen.

• **Straatwaarde van fietsen verlagen:** dieven beklagen zich erover dat de markt verpest wordt doordat verslaafden fietsen al vanaf f 10,- te verkopen. Heel nooit een fiets, maar als je het toch doet, ding dan zo af dat er geen droge shot meer aan te verdienen valt. Analooq aan de plannen voor vrije verstrekking van heroïne zou vrije verstrekking van ('de witte fiets') de criminaliteit moeten kunnen doen afnemen: als er daar genoeg van zijn, is de behoefte aan eigen bezit geringer en daarmee de marktwaarde nihil.

Conclusie: tegen fietsdiefstal lijkt bijna geen kruid gewassen. Alleen een samenhangend geheel van maatregelen, te nemen door fietsers, politie/justitie en stallingen kan hierin verbetering brengen.

Bron: rapport 'Fietsdiefstal' van Justitie, Directie Criminaliteitspreventie

• Nieuwe stalling Buitenhof

Op 13 februari is een nieuwe Biesieklette-stalling op het Buitenhof geopend. Bij wijze van proef is deze tot in de kleine uurtjes open. Dat wil zeggen: op donderdag tot halftwee, vrijdag en zaterdag tot halfdrie.

• Fietskaart

Rond de datum van verschijning van deze Fietsbel zal als alles goed blijft gaan dan eindelijk de fietskaart in de winkels liggen. De kaart omvat Den Haag, Rijswijk, Voorburg, een deel van Leidschendam en een klein stukje Wasse-naar.

• Grote Marktstraat

Het is nu nog niet voor te stellen maar over een paar jaar moet de Grote Marktstraat er heel anders uit zien dan nu. Auto's worden er geweerd, maar de positie van de fietsers is nog onzeker. Aangezien de Grote Marktstraat een hoofdroute voor fietsers is, dient de fietser hier ruim baan te krijgen en niet samen met het winkelpubliek of de bussen (die wel bovengronds blijven) een baan te moeten delen, zoals nu in sommige plannen geopperd wordt. Binnenkort wordt hierover nader overleg gevoerd.

KORTE BERICHTEN

• Fietstrommel

De fietstrommel die anderhalf jaar geleden in de Linnaeusstraat werd geplaatst is na twee maal vernield te zijn weggehaald. De bewoners waren ook niet onverdeeld gelukkig met de trommel. Een onderzoeksbureau gaat desondanks de behoefte aan verdere fietstrommels inventariseren. Volgens Louis Eggen, de verantwoordelijke ambtenaar, moeten de trommels gezien worden als een opstapje naar een 'in pandige' buurtstalling als daarvoor geschikte ruimte vrijkomt.

• Station HS

Het gebeurt niet vaak dat de Fietsbel niets te melden heeft over station Hollands Spoor. De achteruitgang (de klemtoon kan op twee plaatsen gelegd worden), waar fietsers van/naar de fietstunnel onder het station de Waldorpstraat moeten kruisen is levensgevaarlijk doordat er teveel auto's rijden die dat bovendien vaak veel te hard doen. De Dienst Stadsbeheer gaat voor

de nog maar pas aangelegde constructie maar weer een nieuw ontwerp maken. Veel klachten krijgt de enfb ook over de ca. 40 cm hoge richel die het fietspad scheidt van het voetpad met de opgangen naar de perrons. De ENFB bepleit dat voor elke perrontrap een element uit de richel wordt gehaald, zodat fietsers zonder onnodig gesjouw de perrons kunnen bereiken.

• Fietslessen

Mildred Berenschot vroeg zich in de vorige 'Fietsbel' af of er in Den Haag fietslessen gegeven worden. Lezers attendeerden ons op twee mogelijkheden hiervoor. Bij het Gilde (tel. 070-3561281), een organisatie waarbij vrijwilligers 'oude' ambachten aanbieden, is iemand die fietslessen geeft. In buurthuis 't Buuthuis' (tel. 070-3467027) aan de Gaslaan worden lessen gegeven aan allochtone vrouwen.

• Rectificatie

In de vorige Fietsbel stonden bij de begroting voor 1997/98 wat foutieve cijfers. De afdracht van het landelijk bureau moet zijn 12.500 i.p.v. 10.450; de subsidie van de ZH milieufederatie is nul.

(Advertentie)



BEWAAKTE STALLINGEN IN
DEN HAAG, KIJKDUIN, SCHEVENINGEN
LEIDSCHENDAM, RIJSWIJK,
ZOETERMEER, DELFT, PIJNACKER
EN DIVERSE EVENEMENTEN

BEL DE BIESIEKLETTE INFO-LIJN: 070 - 394 17 84

JAARKAART FIETS: f 50,- met ooievaarspas: f 25,-

Dé oplossing tegen fietsendiefstal....?



- is misschien dit rijwiel. Je neemt het altans niet even snel mee en je ziet in het verkeer al gauw genoeg, wie ontzettend bezit van je rijwiel heeft genomen. Met deze 'dubbeldekker' is het natuurlijk wel uitkijken bij viaducten en de bovenleiding van de tram. En je parachute kun je ook maar beter bij je hebben, als je plotseling moet stoppen ...

Foto: Patrick Uijl

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,
- overvloedige 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 (ook kopij voor De Fietsbel)



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

Redactie Fietsbel:
p/a Hans Jongepier
Marktweg 204
2525 JR DEN HAAG
☎ 070 - 3897384

Stadsdeelkantoren Den Haag:

Centrum (stadhuis)
Spui 70
2511 BT ☎ 3536350

Escamp
Genemuidenstraat 210
2545 NZ ☎ 3535950

Haagse Hout
't Kleine 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

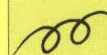
Gemeenten in de regio:

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



Wijkcontactpersonen ENFB in Den Haag en omgeving

Centrum
Ronald Luijten
☎ 3616822
Hans Jongepier
☎ 3897384

Escamp
vacature

Haagse Hout
Henk Ens
☎ 3832269
Mildred Berenschot
☎ 3836648

Laak
Vacature

Loosduinen
Cor Hofman
☎ 3972773
Johan Bommelé
☎ 3259301

Scheveningen
Peter Creemers
☎ 3505922
Jan de Munck
☎ 3464576

Segbroek
Maj-lis Dojes
☎ 3231881

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