

De Fietsbel

Haaglandse
editie

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

nr. 2

mei / juni 1997

Alles



**over
gebied**

port betaald
Den Haag

- Wethouder Meijer: weinig geld voor fietsnet
- Fietspad langs Ypenburg herontdekt
- Wat is er gedaan voor fietsers Haaglanden?
- Fiets raakt achterop in Den Haag
- Stallen bij stations nog steeds lastig
- Over fiets niet nagedacht bij VINEX-locaties
- Fietsen in Madurodam levensgevaarlijk

issn 0920-0363

**De Fietsersbond
ENFB wil:**



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

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 35,- 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.

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.denhaag.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

Piet Heinstraat 102

2518 CM DEN HAAG

☎ 070 - 3624282

Redactie Fietsbel:

Hans Jongepier

Marktweg 204

2525 JR DEN HAAG

☎ 070 - 3897384



Kopijsluiting Fietsbel 3-97:

1 september

Colofon

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

Eindredactie van dit nummer:

Frans Godeschalk, Hans Jongepier, Peter Piket, Mark Roskott en Jac Wolters
Eduard Bekker (lay-out).

Drukwerk:

Helton Van Haeringen &
Koninklijke Drukkerij De Swart,
Den Haag

Issn: 0920-0363

Oplage: 2700 exemplaren

Etikettering:

Activiteitscentrum 'De Sparring'



• Redacteur Peter Piket tussen de Haaglandse voorzitters: Mildred Beerenschot (Den Haag), Theo Hebing (Zoetermeer) en Eddie Kips (Delft).

Over Haaglanden

Dit is een speciaal nummer van de Fietsbel. Met een grotere oplage. Het wordt verspreid onder de leden van de ENFB in het hele gebied van het stadsgewest Haaglanden. Ongeveer in het geografische midden van Haaglanden (in de Delftse Hout) kwamen de voorzitters van de ENFB-afdelingen Den Haag, Delft en Zoetermeer bijeen om over het fietsen te praten en over alles wat daarmee samenhangt.

Ik vraag aan Eddie Kips (Delft) of Haaglanden van belang is voor de fietsers. "Samenwerking tussen fietsers in de regio is handig. Veel fietsers wonen in de ene gemeente en werken in de andere. Nog belangrijker is dat het nu nog open gebied van Haaglanden de komende jaren flink zal veranderen".

Mildred Berenschot (Den Haag) zegt: "Zuid- Holland wordt Haaglanden voor ons". "Wordt het lange- afstandsfietsen belangrijker?" vraag ik. Theo Hebing (coördinator Zoetermeer): "er komen barrières bij in de vorm van nieuwe wegen; steeds vaker moet je voorrang verlenen, of staat er werkverkeer op het fietspad. Zijn ze weer aan het klussen aan die autowegen". Mildred zegt: "ik hoop dat er meer samenhang komt tussen de gemeenten". Daarom dan ook deze Haaglanden-special.

Waarom fietsen jullie? Ik zal drie mogelijke antwoorden geven: fietsen is fijn, fietsen is goedkoop, fietsen is milieuvriendelijk. Eddie: "ik vind fietsen fijn". Zelf vindt hij dit antwoord asociaal, maar ik vind het een heel mooi antwoord. Als je fietst ga je lekkerder in je vel zitten. Je bent minder ziek. Mildred gaat met de trein naar haar werk in Amsterdam, maar is ook minder ziek. Trein en fiets is een ideale combinatie, maar dat wordt je niet gemakkelijk gemaakt. Theo: "je mist het als je een paar dagen niet fietst". Ik zeg: "ik raak in de war als ik een paar dagen niet fiets, en ik zou iedere dag autorijden verschrikkelijk gevaarlijk vinden".

Deugt de mens niet? Is hij of zij dom, lui, zondig of anderszins beperkt? De mens is voornamelijk lui, vinden we. "Binnen hoeveel tijd zal de mens uitsterven?" vraag ik. Wij denken allemaal dat niet meer mee te zullen maken, maar Mildred zegt: "als de mens het te bont maakt, komt er wel een grote aardbeving". Onverteerde brokken van "de jongste dag" uit de Openbaring van Johannes, neem ik aan. Dat is zonde van al die infrastructuur zeggen wij allen. Conclusie: als we maar genoeg fietspaden aanleggen, wordt Haaglanden waarschijnlijk gespaard; en zo hoort het ook.

PETER PIKET

De fietsstroken van 3 miljoen

Op 20 februari hadden Jac Wolters en Hans Jongepier van afdeling Den Haag, een gesprek met de heer H.J. Meijer, portefeuillehouder Verkeer voor stadsgewest Haaglanden en wethouder van verkeer in de gemeente Den Haag, en Louis Eggen, ambtenaar belast met fietsaangelegenheden in Den Haag. Hieronder een weergave van de hoofdpunten uit dat gesprek.

Jac Wolters begint met kritiek op het recente Tweede Regionale Verkeer en Vervoer Plan van Haaglanden (RVVP2): concrete grote fietsprojecten worden daarin gemist. Als voorbeelden noemt hij tunnels en bruggen over/onder de barrières, zoals de Oude Lijn, de Utrechtsebaan en de A4. Ook bij de ontsluiting van de VINEX-lokaties Ypenburg en Leidschenveen wordt het fietsen niet gestimuleerd. Bij de plannen voor de Noordelijke Randweg (verlengde Landscheidingsweg) staat nog niets over parallelle fietspaden op papier.

Dhr. Eggen reageert dat daar wel fietsvoorzieningen komen, die meegenomen zijn in de kosten voor de randweg, maar dat die nog niet op papier staan, omdat het overleg daar over nog niet is afgerond.

Dhr. Meijer brengt onder de aandacht dat ook subsidiefactoren een rol spelen, dat gemeenten zelf een groter aandeel moeten betalen aan fietsvoorzieningen. Gemeenten in de regio stellen dat liever uit tot de vorming van een stadsgewest Haaglanden.

Ook later in het gesprek komt nog enkele keren aan de orde dat er volop discussie gaande is over verdeling van kosten. Gemeenten die geen grote infrastructuur (nodig) hebben, hebben geen zin om bij te dragen aan de ontsluiting van bijvoorbeeld de VINEX-lokaties.

Een deel van de plannen die gemist worden in RVVP2 is opgenomen in de Haagse fietsnota 'Fiets voorop!' (zie ook elders in dit blad). Het betreft o.a. het Mercuriustracé en de tunnel bij het CBS-

gebouw. Voor de laatste is 10 miljoen geraamd, voor het Mercuriustracé zijn de kosten onbekend, omdat dit met de overige kosten 'meelift'.

Jac Wolters vindt dat fietsbeleid een integraal onderdeel van het verkeersbeleid Haaglanden moet worden. Door nu serieus te investeren in het aantrekkelijker maken van fietsverkeer, ontlast je de regio van autodruk en bijbehorende kosten.

Zo zouden bewaakte stallingen bij stations door Haaglanden gesubsidieerd kunnen worden zodat fiets/trein-forensen niet het volle pond voor stallingsvoorzieningen hoeven te betalen en de keten fiets-trein een alternatief kan vormen voor de autoverplaatsingen.

Dhr. Meijer zegt toe onze suggesties mee te nemen naar Haaglanden.

Haagse aangelegenheden

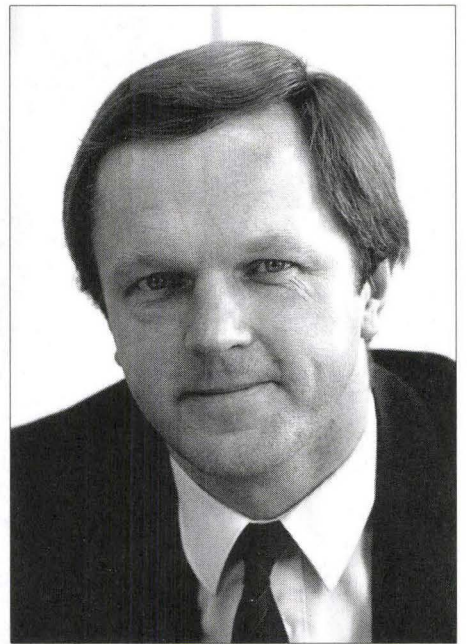
"De CITO stadsplattegrond met fietsroutes, waar blijft die nou?" vervolgt Jac Wolters over de Haagse aangelegenheden.

Er blijkt nog steeds te worden gesteggeld over financiële risico's. Volgens de ambtenaar gaat het om 'enige duizenden gulden', waarvan de ENFB vindt dat daar niet zo moeilijk over gedaan moet worden: de omliggende gemeenten kunnen ook een deel van de risico's dragen. Als de gemeente zegt 'iets te willen doen voor fietsers', zou dit een simpel bewijs daarvan kunnen zijn. De wethouder laat blijken het hiermee eens te zijn door zijn ambtenaren preciezere gegevens te vragen (inmiddels is er inderdaad geld voor vrijgemaakt).

Bij de samenstelling van de kaart, drie à vier jaar geleden, was bij bepaalde wegen al discussie of die wel aangeprezen konden worden als fietsroute. Dat geldt vooral voor de straten in de Haagse binnenstad. Een deel van de wegen is in de tussentijd, door wijzigingen in de verkeerssituatie, alleen nog maar verslechterd voor fietsers. Als voorbeeld wordt de Hoefkade genoemd, waarvan dhr. Meijer niet wist dat die voor fietsers onaantrekkelijk is.

Durf

"Het gaat erom: mogen wij als fietsers ook eens een route voor onszelf? We krij-



• De Haag(land)se wethouder van Verkeer H.J. Meijer.

Foto: Gemeente Den Haag

gen wel te horen: jullie krijgen prioriteit, maar we moeten onze ruimte nog altijd bevechten, vooral in de binnenstad."

Dhr. Eggen stelt dat een fietsnet gecombineerd kan met het auto verkeersnet, en dat daartussen geen fietsmaatregelen nodig zijn als je doorgaand autoverkeer daar weert en de snelheid beperkt wordt. Als je zo kijkt zijn fietspaden op de Hoefkade niet nodig. Bovendien is daar geen ruimte voor.

Hans Jongepier: die ruimte is er wel, als er, in combinatie met de Parallelweg, op de Hoefkade éénrichtingsverkeer ingevoerd wordt. Dhr. Eggen vindt het bezwaarlijk dat er dan door automobilisten teveel moet worden omgereden en dhr. Meijer stelt dat hij meer belangen heeft te dienen dan alleen die van fietsers. Hij krijgt al het verwijt dat hij het autoverkeer teveel afknijpt. Volgens Jac Wolters is het een kwestie van politieke durf: als op een aantal punten autoverkeer geremd wordt, komt er op sommige routes voor fietsers meer ruimte.

Fietsstroken van drie miljoen

Het gesprek komt weer op de Schilderswijk en de Hoefkade. Tot grote verbazing van de ENFB-vertegenwoordigers meldt dhr. Meijer dat op de Parallelweg fietsstroken zullen worden aangelegd t.w.v. drie miljoen. Om fietsstroken aan te leggen moet namelijk de hele Parallelweg worden gereconstrueerd. Want als je iets voor de fietser wilt doen moet je soms ook iets voor de auto doen en dat kost drie miljoen gulden. De ENFB is echter van

Zie verder pagina 4 ►



• Wethouder Meijer (met keukenschort) kijkt tevreden toe tijdens een zebraschilderactie van de Voetgangersvereniging.

Foto: Debbie Lieww-On

► Vervolg van pagina 3

mening dat als je die Parallelweg eenrichtingsverkeer had gemaakt, die hele reconstructie niet nodig was geweest.

Stallingen

Tot slot worden de stallingsvoorzieningen bij de grote stations en het stadhuis ter discussie gesteld. De gemeente heeft plannen voor Hollands Spoor en het Koningin Julianaplein (CS) en het zou verstandig zijn daar ook het fietsenstallingenprobleem bij te betrekken. In Nederland komt gemiddeld éénderde van de reizigers met de fiets naar het station. De heer Eggen stelt dat bij CS dat op circa 11% ligt en dat voor die fietsers er nu al meer dan voldoende ruimte is (de slecht bereikbare bewaakte stalling meegerekend).

Je kunt als gemeente ook wervend kunt werken, zoals in Leiden. Daar worden op het voorplein duizenden onbewaakte stallingsplaatsen gerealiseerd. Daaruit

blijkt dat je NS met zijn dure stallingen wel degelijk concurrentie aan kunt doen. Wat betreft de stallingsperikelen bij het stadhuis kan dhr. Meijer melden dat er plannen voor verbetering worden gemaakt en erkent hij dat dat beter in een eerder stadium had kunnen gebeuren. Voor CS heeft hij de stedenbouwkundige gevraagd ook stallingsvoorzieningen in de plannen op te nemen.

Een tandje erbij

Conclusie van dit gesprek: de ENFB vraagt voor de fietser er een tandje bij en voor de auto een versnelling lager.

De heer Meijer wil echter niet aan de voorzieningen voor de auto tornen en voor dure speciale fietsvoorzieningen heeft de gemeente te weinig geld. Enig sprankje hoop dat er voorlopig voor fietsers rest is dat het stadsgewest in de toekomst projecten zou kunnen mee financieren.

HANS JONGEPIER

Het Zuid-Hollandse Provinciale Orgaan Verkeersveiligheid

Doel van het POV, zoals deze organisatie wordt genoemd, is uitvoering geven aan de landelijke doelstelling om in het jaar 2000 het aantal verkeersslachtoffers te verminderen met 25%. Het POV, waarvan 31 organisaties die op de één of andere manier met dat verkeer te maken hebben, lid zijn, moet een aantal problemen die de grondslag vormen voor de verkeersonveiligheid opheffen of voorkomen.

Een subdoel van het POV is het bevorderen van samenwerking en slechten van muren tussen overheidsorganisaties en particuliere organisaties is. De plenaire vergadering van het POV, gemiddeld vier keer per jaar, biedt ook de mogelijkheid om informatie uit te wisselen.

Om de participerende organisaties, waaronder ook de enfb, een extra steuntje in de rug te geven is er jaarlijks een budget beschikbaar. Door het POV is bijvoorbeeld in 1995 40.000 gulden subsidie verstrekt t.b.v. de fietsverlichtingscampagne. In 1996 was hier 15.000 gulden voor beschikbaar.

Voor 1997 is door het POV ook 30.000 gulden beschikbaar gesteld voor de H.O.F. (Haagse Ondersteuningsfunctie). In dit project worden ouderen geïnformeerd over de (gewijzigde) verkeersregels en worden praktische en theoretische adviezen verstrekt over veilig fietsgedrag.

In 1997 zal door de ENFB subsidie worden aangevraagd voor het project Vrijwilligersmanagement. Dit sluit aan bij het onderzoek naar het functioneren van de ENFB-afdelingen.

Ook ENFB-afdelingen kunnen een projectvoorstel indienen (minimaal fl. 5000); zo'n voorstel is kansrijk als het de verkeersveiligheid van fietsers kan bevorderen en als er sprake is van samenwerking met andere organisatie(s).

WILLIAM NEDERPELT

Indien iemand meer over het POV wil weten, dan kan er informatie worden opgevraagd bij het POV (telefoon 070 4417536). Ook kan een abonnement worden genomen op het POV-magazine. Ondergetekende is namens de ENFB lid van het POV en is telefonisch bereikbaar onder nummer 078 6212141.

Stadsregio: fiets concurrerent van openbaar vervoer

Peter Piket en Eddie Kips hadden een interview met Hans Reijnen (secretaris van het stadsgewest Haaglanden) en Egbert Visser (beleidsmedewerker verkeer en vervoer). De eerste vraag was: "Wat betekent de fiets voor jullie persoonlijk?".

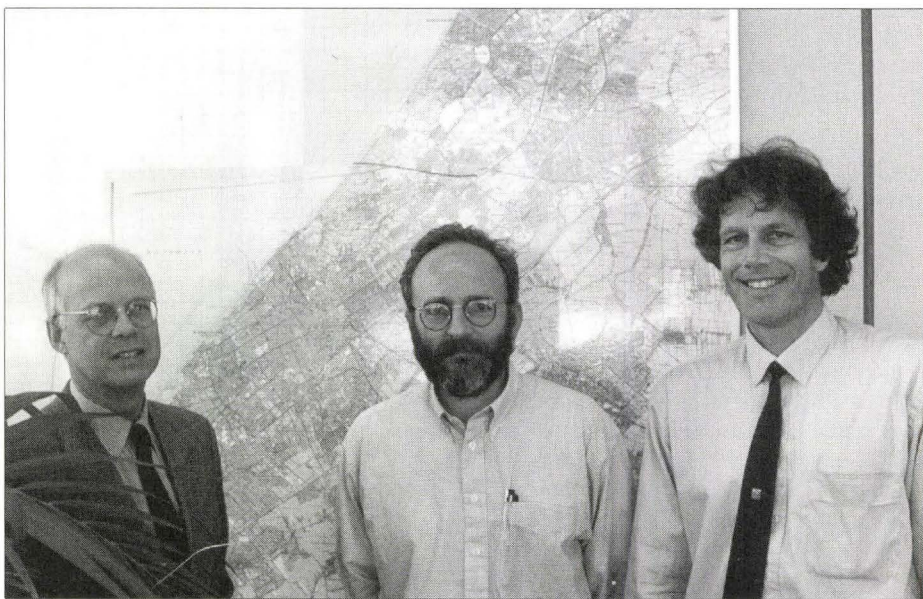
Voor beide personen is de fiets het eerste vervoermiddel waar ze bij verplaatsingen aan denken. Daarna wordt pas aan de auto of het openbaar vervoer gedacht. Op de vraag wat er de laatste tijd bereikt is gaf Egbert Visser als antwoord: er is een productielijn van plannen gemaakt, waaruit binnenkort geput kan worden om een continue stroom fietspaden aan te leggen. Knelpunten zijn of worden gesignaleerd, mogelijke oplossingen ook. Haaglanden krijgt van het Rijk geld voor de aanleg van fietspaden.

Zo is langs de Westvlietweg van Voorburg naar Drievliet een fietspad aangelegd. Ook de voorbeeldroute van Scheveningen via Den Haag en Delft naar Schiedam zal hieruit betaald worden.

Missers

Eddie gaf enkele voorbeelden van missers van de afgelopen jaren. Het één km omrijden voor de fiets bij de Beatrixlaan in Rijswijk, als men de A4 wil oversteken, werd genoemd. Ook het Forepad voor de fiets, dat een handige verbinding zou zijn tussen Voorburg en het nieuwe industriepark Forepark bij het Prins Clausplein, maar dat nog niet bestaat, kwam ter sprake. Ook stelde Eddie dat, als hij in de Plaspoelpolder zou werken en in VINEX-lokatie Ypenburg zou wonen, hij op de fiets een ontzettend stuk om zou moeten rijden terwijl het bijna een loopafstand is. Lang werd gepraat over de redenen en logica van soms tien jaar geleden genomen beslissingen. Het bouwen van woningen op Ypenburg is pas zeer kort bespreekbaar terwijl de verkeerswegen er omheen al tien jaar geleden getekend zijn. Hoe komt men fietsvriendelijk en sociaal veilig over die wegen heen of er onderdoor.

Jaren geleden had de ENFB'er Rik Zakee het woord 'snelfietspaden' al eens ge-



• V.l.n.r. Hans Reijnen, Eddie Kips en Egbert Visser

Foto: Peter Piket

bruikt en recentelijk kwam het in de publiciteit in Oost Brabant. Snelfietspaden zullen het waarschijnlijk slecht doen in een kosten-baten analyse, was de reactie. Eddie opperde nog wel dat de tegenwoordige fietser sportief is en dat fly-overs voor de auto wél kunnen.

Fietsaanhangwagens

Hans Reijnen had wel eens aan de directeur van de HTM voorgesteld een fietsaanhangwagen achter lijn 1 van Scheveningen naar Delft te hangen. In de grote stad zal binnenkort de concurrentie gaan tussen de fiets en het openbaar vervoer, zei hij. Er zou een OV-abonnement moeten komen met gratis stallingsvoorzieningen voor de fiets. Het probleem van het stallen van de fiets wordt nog steeds niet serieus genomen, zeker niet door de NS, vonden we. Haaglanden zegt wel serieuze plannen te hebben.

Als laatste kwamen de plannen ter sprake voor mobiliteitsmanagement in samenwerking met de werkgevers. We zagen een affiche 'Op de fiets werkt beter'. Van 1 mei tot en met 31 oktober is er deze fietsactie van het Adviespunt Vervoermanagement Haaglanden. Er werd een voorbeeld gegeven van een bedrijf (Nationale Nederlanden) dat de beslissing nam het aantal autoparkeerplaatsen met een factor 10 te beperken; niet uit idealisme maar om economische redenen. Er

werd gesproken over de kadofiets van de baas. Een sympathiek plan.

Misschien hebben we met zijn allen een tandwielletje in de economie en/of leefbaarheid van Haaglanden op zijn plaats geduwd of geolied.

PETER PIKET

KORTE BERICHTEN

Rectificatie.

In het verslag van de jaarvergadering in de vorige werd PvdA-lid de heer A.W. van Dijk genoemd die vroeg te informeren bij de politieke partijen wat zij doen op het gebied van fietsbeleid in het verkiezingsprogramma voor 1998. Het gaat hier echter om de heer A.W. Dijk, die niet van de PvdA lid is maar van de VVD. Bovendien was de strekking van zijn verhaal dat de ENFB zelf materiaal moet aandragen voor de verkiezingsprogramma's om nog enige invloed te kunnen hebben. De redactie biedt voor deze fouten haar excuses aan.

Hoe worden polderwegen weer aantrekkelijke fietsroutes?

Clemens Sweerman, regiocoördinator van het landelijk bureau en Eddie Kips van de afdeling Delft spraken 25 februari met de fietsambtenaar van de provincie, Adriaan van Vlimmeren.

Met tevredenheid constateert de heer van Vlimmeren dat er de afgelopen jaren het nodige is gebeurd. Het provinciale fietspadenplan uit 1986 betrof 180 km nieuw aan te leggen vrijliggend fietspad, daarvan is 2/3 inmiddels in gebruik.

Uit de recente fietspadenplannen van Zuid-Holland blijkt duidelijk de behoefte aan nieuwe fietspaden voor met name woon-werkverkeer en woon-schoolverkeer. Met slimme doorsteekjes moeten directe routes ontstaan. Deze plannen zijn opgesteld door medewerkers van gemeenten, waterschappen, provincie en in sommige gevallen de Fietsersbond enfb. Van Vlimmeren werkt nu aan het nieuwe provinciale fietspadenplan dat dit jaar op papier moet staan. Hiermee kan een bijdrage worden geleverd aan het stimuleren van het gebruik van de fiets en het daardoor terugdringen van het autogebruik.

Sluipverkeer

Tussen de steden liggen voor de fietser vaak aantrekkelijke polderwegen. Maar het is moeilijk om het sluipverkeer goed te weren. Ook de handhaving van een veilige snelheid (60 km/u) is een probleem. De provincie legt het fietszwaartepunt bij de aanleg van parallelle fietspaden langs de provinciale wegen. Daarnaast zijn er nog andere wegbeheerders in het landelijk gebied: gemeenten, waterschap en het Rijk.

Neem de Voorweg, een door autoverkeer te veel gebruikte polderweg tussen Zoetermeer en Leidschendam. In het verleden is al eens getracht deze weg af te sluiten voor niet-bestemmingsverkeer. Thans wordt een nieuwe poging gedaan via een landinrichtingsproject van het ministerie van Landbouw

Meijndel

Ontstemd is van Vlimmeren over de problemen met het fietspad vanuit Den Haag richting Meijndel. Normaal duurt



• De provinciale fietsambtenaar Adriaan van Vlimmeren: "Fietspad naar Meijndel staat al 35 jaar op het provinciale fietspadenplan."

Foto: Eddie Kips

de voorbereiding van een fietspad vijf jaar, soms tien jaar. Deze route staat al 35 jaar op het provinciale fietspadenplan. De duinen roepen altijd flinke emoties op. Racefietsers met de ogen op de grond gericht horen er niet thuis. Hij beveelt daarvoor een wielercircuit aan zoals in de Broekpolder van Naaldwijk.

Bieslandse Bos

De fietsverbinding tussen Delft en Zoetermeer door het Bieslandsebos en het Balijbos vordert langzaam. Het fietspad slingert tussen de uitdijende bebouwing van de gemeenten Nootdorp en Pijnacker. Vanaf Delft (Korftlaan) tot de Noordweg, de verbindingsweg tussen Nootdorp en Pijnacker, is het fietspad gereed.

De nieuwe fietstunnel in Pijnacker onder de Hofpleinlijn is een zaak van de Landinrichtingsdienst en is gepland voor 2000. De brug over de A12 ter plekke van de wijk Zoetermeer- Meerzicht wordt uitgevoerd door de gemeente Zoetermeer en Rijkswaterstaat en is gepland voor 2001.

Het fietspad van Delft Tanthof naar

Schiedam, de groene weg, wordt aangelegd door de reconstructiecommissie Midden Delfland. De provincie en het Rijk betalen mee. Het fietspad van Zoetermeer via Nootdorp naar Voorburg aan de zuidkant van de A12 is verdwenen uit het meerjarenprogramma van de provincie. Dat komt omdat het eerste deel de komende jaren door de Landinrichtingsdienst zal worden uitgevoerd. Het gedeelte van Nootdorp naar Voorburg is een onderdeel van de VINEX-lokatie Ypenburg.

Ook provinciale fietsambtenaren weten niet alles. De enorme verslechtering voor de fietsers tussen Delft en Den Haag bij de kruising van het parallelle fietspad van de Prinses Beatrixlaan met de A4 is niet bekend. Sinds ongeveer een jaar mogen de fietsers daar van Rijkswaterstaat een kleine kilometer omrijden. Kortom, fietsambtenaren en fietsers hebben elkaar veel te bieden. Ze moeten vaker bij elkaar op de koffie komen.

EDDIE KIPS

De Haagse Orakelgroep voorspelt: samen duurzaam mobiel

De themagroep Verkeer en Vervoer van de Haagse Lokale Agenda 21 heeft op 20 februari jl. aan burgemeester Deetman en aan wethouder Meijer het manifest 'Samen duurzaam mobiel' aangeboden. Dit manifest vormt het resultaat van vijf rondetafel- gesprekken in het Grandcafé Het Orakel aan het Spui. De 'Orakel'-groep bestaat uit vertegenwoordigers van diverse organisaties, zoals Kamer van Koophandel, HTM, Koninklijk Nederlands Vervoer, Stichting Promotion Den Haag en de Fietsersbond enfb (in de persoon van Jac Wolters van de afdeling Den Haag).

Jac Wolters die namens de enfb in de themagroep zat stelde de initiatiefnemer en opsteller van het manifest, Johan Apeldoorn, de vraag: waarom zo'n manifest? Johan: "Het was de bedoeling van de door de Lokale Agenda bij elkaar geroepen organisaties om aan het regionaal gemeentebestuur een signaal af te geven van een serieuze bereidheid om medeverantwoordelijkheid te nemen voor een duurzame toekomst. De in het manifest gegeven aanbevelingen leiden niet direct tot een duurzame mobiliteit in alle opzichten. Ook is het ambitienivo niet zo hoog als de initiatiefnemers, en ook de ENFB, in eerste instantie wilden. Het manifest gaat uit van de huidige situatie en kiest vervolgens voor het zetten van kleine - maar wel substantiële - stappen. De aanbevelingen laten ook zien dat de ondertekenaars geen gevangenen zijn van oude vertrouwde stellingnames, maar dat zij kiezen voor een nieuwe aanpak".

En wat is dan die nieuwe aanpak? Johan: "Centraal staat een verschuiving van het autogebruik naar die van de fiets en het openbaar vervoer. Een daadwerkelijke vermindering van het autogebruik van tien procent ten opzichte van 1996 acht de 'Orakel'-groep minimaal noodzakelijk. Bij het zakelijk en het



woon-werkvervoer is met behulp van vervoermanagement veel winst te behalen. De Kamer van Koophandel en de regio Haaglanden hebben hierbij het voortouw. In het manifest wordt voorgesteld bindende afspraken te maken met bedrijven en het openbaar vervoer over het terugdringen van de auto in het woon- werkverkeer; door bijvoorbeeld vervoer 'op maat' aan te bieden".

Ook over het parkeren wordt in het manifest iets gezegd; bij de aanbidding bleek echter dat wethouder Meijer het niet goed begreep. Johan: "Voor gemeenten is het parkeerbeleid het middel bij uitstek om het autogebruik effectief te beïnvloeden. Het invoeren van belanghebbenden parkeren is daartoe een goede aanzet. De ondertekenaars van het manifest stellen voor om binnen een periode van vijf jaar belanghebbenden parkeren voor de gehele stad in te voeren. In feite komt dit neer op een parkeervergunning in de eigen woonwijk. In tegenstelling tot wat Meijer denkt, kan deze heffing vrij laag gehouden worden, doordat er voor het parkeren bij bestemmingen (winkelcentra, bedrijven en de andere wijken) reële prijzen worden gevraagd. Dit zal helpen het bewustzijn te vergroten, dat parkeerruimte niet gratis is; tevens zet het een rem op het (overbodig) autogebruik in de stad. Met de opbrengsten van de parkeerheffing kan de handhaving gefinancierd worden. Ook kunnen faciliteiten aan autobezitters worden aangeboden; bijvoorbeeld een vervoerpakket 'op maat' of korting op Biesiekkette". Over fietsenstallen gesproken, wat zegt het manifest over fietsen? Johan: "Bij de maatregelen die erop gericht zijn te

verhinderen dat de korte ritjes per auto worden afgelegd, speelt de fiets een voorname rol. Ten eerste is de fiets het meest gunstig voor het milieu, gezondheid en voor de portemonnee; ten tweede is het beter de niet oneindige capaciteit van het openbaar vervoer te reserveren voor de wat langere afstanden. Voor het stimuleren van de fiets zijn niet alleen goede fietspaden en fietsvriendelijke routes nodig; er is daarnaast grote behoefte aan hoogwaardige en betaalbare stallingsmogelijkheden in zowel de wijken als bij de bestemmingen. De 'Orakel'-groep pleit voor een voortvarend fietsenstallingsbeleid met daarbij een totale 'upgrading' voor het begrip stallen. Hierbij hoort het idee om met één abonnement in de gehele stad (en ook bij de NS) te stallen".

JAC WOLTERS

KORTE BERICHTEN

Fietstocht Den Haag - Rome

Het Haags Studentenpastoraat (HaaStu) organiseert voor jongeren van 17 tot 30 jaar deze zomer een fietstocht langs de pelgrimsroute naar Rome, ca. 2300 km lang. Er wordt overnacht op campings en bagage wordt door een bus vervoerd. De tocht start op 12 juli, aankomst is vier à vijf weken later. Prijs: fl. 1750,- inclusief bagagevervoer, campingkosten, maaltijden, verzekering, treinreis Rome - Den Haag, begeleiding en reisboek. Meer informatie en aanmelding: Jos van den Brand, tel. 070-3602116.

Te koop:

Superwendbare, lichtgewicht fietskar tweemaal gebruikt, nieuwprijs f 780,- Prijs notk. Inl. Mieke Visser tel 3106277.

Fietsontdekkingen dicht bij huis: Ypenburg

Sinds enige tijd duikt de naam steeds vaker op in de krant: Ypenburg. De nieuwbouwplannen van deze zogenoemde VINEX-lokatie beginnen inmiddels concreet vorm te krijgen. Het voorjaar lokt, de zon schijnt, ik ben nieuwsgierig, dus ga ik eens kijken. Ik herinner me, dat er vroeger een fietspad lag langs de 'grote weg' tussen Delft en Rijswijk, de huidige A13. Al twintig jaar ben ik dit fietspad 'vergeten', omdat het zo weinig aantrekkelijk was. Zou het fietspad nog bestaan?

Ontdekking I

In Delft gaat op de Bras(sers)kade, ter hoogte van de nieuwe McDonalds, inderdaad een fietspad richting Rijswijk en Den Haag. Ik ben benieuwd waar het fietspad uitkomt. Al gauw zie ik rechts de lokatie Ypenburg met het eerste (en voorlopig enige) rijtje nieuwe huizen. Het waait er flink, zoals dat hoort bij nieuwbouw in de polder. Het fietspad is niet lawaai-vrij, maar toch onverwacht leuk; het ligt een paar meter boven de Rijksweg en neemt er daardoor onbewust afstand van. De eerste ontdekking is dan ook dat het fietspad nog steeds bestaat en als vanouds uitkomt bij de Hoornbrug in Rijswijk, al is het een aantal jaren verdwenen geweest, hoor ik later.

Ontdekking II

Eerst onder de A4 door en verder langs de Vliet over de Jan Thijssenweg, en de Westvlietweg. Vlak voor de viaducten van de spoorlijn en de A12, ga ik rechtsaf de Spoorlaan op. Een bord geeft aan dat de weg doodlopend is en iets verderop een bord met de aanduiding 'eigen weg van Rijkswaterstaat'. Hoever kan ik nog verder? De eigen weg is een verwaar-

loosd weggetje en schuin voor me doemt in de hoogte een wirwar van Rijkswegen op: het Prins Clausplein, het bekende autofile-verkeersknooppunt. De Spoorlaan gaat er onderdoor en weer krijg ik een mooi zicht op de beoogde bouwlokatie Ypenburg; nu echter onbereikbaar door de aanwezigheid van een brede sloot. De weg gaat vervolgens rechtsaf om te eindigen bij een hek van een munitiedepot. De tweede ontdekking is dit toekomstige Prins Claus-fietspad als zijnde het nieuwe voor de hand liggende fietspad tussen Ypenburg en Voorburg.

Ontdekking III

Terug naar de Westvlietweg, onder de viaducten door, en daarna ter hoogte van de Kerkbrug (de verbinding met Oud Voorburg) rechtsaf het fietspad op richting Nootdorp en Zoetermeer. Nadat ik de diverse tunnels onder de A4 gepasseerd ben, kom ik uit op een hoekpunt van het bedrijventerrein Forepark en de VINEX-lokatie, Leidschenveen, waarvan de woningbouw binnenkort start. Ik zie de bedrijven en kantoren aan de overkant van de brede sloot liggen, maar ze zijn onbereikbaar, want er ontbreekt een fietsverbinding. De derde ontdekking is

dat nieuwe bedrijventerreinen, gelegen bij Rijkswegen, in ieder geval niet per fiets ontsloten worden. Het bestaande fietspad langs de A12 volgend, kom ik na twee kilometer bij de Veenweg in Nootdorp; via deze weg en de Molenweg kom ik weer uit op de Brasserskade, het startpunt van mijn ontdekkingsreis dicht bij huis.

Het hart van Haaglanden

De bouwlokatie Ypenburg wordt ontwikkeld door een samenwerkingsverband van Rijswijk, Nootdorp en Haaglanden. Binnen tien jaar zijn er zo'n 30.000 inwoners gehuisvest. Het ligt midden in de regio Haaglanden; een hart wat tot nu toe ontoegankelijk is. Als vliegveld was Ypenburg een afgesloten gebied, een witte vlek op de kaart.

Dat dit gebied nu opengelegd gaat worden is alleen maar winst, temeer daar de leegte en de openheid hier weinig kwaliteit hebben. Door een bezoek aan het informatiecentrum van de Buitenplaats Ypenburg, zoals het gebied gaat heten, hoop ik wat meer duidelijkheid te krijgen over de toekomstige (fiets)ontsluiting van Ypenburg. De unieke ligging van Ypenburg wordt uitgebreid geroemd: 'Op een steenworp afstand van de vele voorzieningen van Delft, Rijswijk en Den Haag, maar ook midden in de natuur.' En: 'Een perfecte ontsluiting, naar de steden dichtbij en naar de snelwegen. De bestaande infrastructuur zorgt voor snelle verbindingen voor het woonwerkverkeer. Met de auto bent u zo in de in Den Haag, Delft, Rotterdam, Amsterdam, Schiphol of Utrecht.' De files natuurlijk even niet meegerekend. Maar hadden we ook niet zoiets als een beleid om de groei van het autoverkeer te beperken? Inderdaad: 'Ook het o.v. biedt in de toekomst uitstekende faciliteiten.'

De mannen van Ypenburg

In een matglanzend drukwerk van één van de betrokken marktpartijen (c.q. projectontwikkelaars) komen een burgemeester, een wethouder, de ontwerper, de stedenbouwkundige, een makelaar en een koper aan het woord. Opvallend genoeg allemaal mannen. Ook een krantenfoto van de eerste presentatie



• Het fietspad voert langs de A13...

Foto: Janneke Zomervrucht



... de eerste huizen van de VINEX-locatie Ypenburg...

Foto: Eddie Kips



... en de spinsels van het Prins Clausplein.

Foto: Janneke Zomervrucht

van het plan aan de betrokken gemeenteraden toont geen enkele vrouw rondom de maquette. Besturen, besluiten, ontwerpen, financieren en verkopen lijkt allemaal mannenwerk. Maar dit terzijde, mijn belangstelling gaat vooral uit naar de aandacht die de fiets krijgt in de aanprijzingen van Ypenburg. Zeker is dat Ypenburg op een cruciale plek ligt; in de nabijheid van vier oude kernen (Rijswijk, Voorburg, Nootdorp en Delft) met specifieke voorzieningen en dat allemaal binnen een straal van vier kilometer hemelsbreed. Royaal binnen fietsbereik. Hoewel dit aanbod tamelijk uniek is te noemen wordt aan deze kwaliteit nauwelijks aandacht besteed. Het is dan ook van wezenlijk belang die nabijheid van de vier omliggende kernen maximaal uit te buiten en voor fietsers aantrekkelijk te ontsluiten. Of dit echter gaat gebeuren, is een groot vraagteken. Aan het fietsen wordt vrijwel geen aandacht besteed. Wel wordt de nabijheid van het groen (Delftse Hout, Balijbos en Dobbeplass) breed uitgemeten. Fietsen dus als vrijetijdsbesteding.

Grijp de kansen!

Het streven naar minder automobiliteit verhoudt zich niet met het aanprijzen

van goede autoverbindingen; en zeker niet naar bestemmingen op zo'n korte afstand als bijvoorbeeld naar Den Haag. De werkelijkheid zal heus niet zo mooi zijn; file- en parkeerproblemen zullen er de komende jaren zeker niet minder op worden.

De remedie die werkt is de fiets. Een steuntje in de rug kan de fietser goed gebruiken; goede fietsontsluitingen in alle gewenste richtingen én kwalitatieve fietsroutes zullen de concurrentiepositie alleen maar doen verbeteren. Een groot probleem vormen echter de huidige barrières in de vorm van autowegen en water

Kansrijk.

Potentieel is Ypenburg erg kansrijk met ideale korte fietsverbindingen. Onduidelijk is of die verbindingen er ook komen; zoals de route richting Plaspoelpolder of Binckhorst.

Laten we hopen dat de mannen van de Buitenplaats Ypenburg de uitstekende kansen voor een optimaal fietsgebruik in en vanuit Ypenburg alsnog aangrijpen en dat deze ook benut gaan worden, zodat Ypenburg over tien jaar het fietsende hart van de regio Haaglanden is!

JANNEKE ZOMERVRUCHT

KORTE BERICHTEN

ANWB/VVV Recreatiemap 'Stappen en Trappen' Den Haag/Rotterdam

• Al enige tijd geleden is de recreatiemap 'Stappen en Trappen' Den Haag/Rotterdam verschenen. In de doorzichtige map een tweetal fietsroutes, een achttal wandelroutes en twee kanoroutes. Het losbladig geheel ziet er praktisch uit en is van de bekende ANWB kwaliteit. Overzichtskaart 1:100.000 met opsomming van attracties, bezienswaardigheden, wandelgebieden, VVV-adressen, fiets- en kanoverhuurders etc. Ook is de bereikbaarheid met het openbaar vervoer aangegeven.

Voor een tweetal fietsroutes zal een toeristische fietsers geen 14 gulden 95 willen neerleggen. De ene fietsroute is een route van Zoeterwoude-Dorp via Moerkapelle en Hazerswoude-Dorp naar Zoeterwoude-Dorp. De andere loopt van Vlaardingen, Schipluiden, Maasdijk via de Nieuwe Waterweg weer terug naar Vlaardingen. Er zijn in de regio Den Haag/Rotterdam toch wel meer mooie fietsroutes te vinden, zoals Midden Delfland, Duingebied Den Haag-Wassenaar-Katwijk. Voor recreanten die willen fietsen, wandelen en kanoën een goed mapje, voor diegene die alleen fietsen niet echt de moeite waard.

ANWB/VVV Recreatiemap Den Haag/Rotterdam, uitgave ANWB/VVV, Prijs 14,95



• Wilt u een **bakfiets** huren?
Bel Jochem de Vries: 3605022

Haaglanden rond Den Haag

Den Haag mag dan het centrum van het stadsgewest Haaglanden vormen, rond Den Haag liggen nog andere gemeenten. In dit artikel wordt met de klok mee rond Den Haag getrokken en gekeken in Zoetermeer, Nootdorp, Delft, het Westland en Rijswijk.

Zoetermeer

Bij de opzet van Zoetermeer in de jaren zestig zijn goede uitgangspunten gehanteerd ten aanzien van verkeersveiligheid, bereikbaarheid en milieu. Hoofdpunten daarvan zijn: de Zoetermeerstadslin, hoofdwegen met ongelijkvloerse kruisingen en verkeersluwe woonwijken. Voor het fietsverkeer heeft dit met name in de wijken Meerzicht en Buytenwegh goed gestalte gekregen: de vrijliggende fietspaden langs de ontsluitingswegen plus een groot aantal specifieke fiets/voetpaden vormen een goed en aantrekkelijk netwerk van verbindingen. Bij de nieuwere wijken, zoals Rokkeveen, is de auto en de autobereikbaarheid steeds verder op de voorgrond gekomen. Een verkeersluwe woonomgeving komt daardoor in het gedrang en een aantrekkelijke fiets-infrastructuur ontbreekt veelal. Ook in de nieuwe wijken is er een "pro-auto" cultuur ontstaan bij de "oplossing" van conflictpunten. Voorbeelden daarvan zijn het opheffen van fietspaden, het wijzigen van voorrangssituaties en prioriteiten ten gunste van het autoverkeer. Het "nieuwe" Zoetermeer is allang geen "fietsstad bij uitstek" meer. Het fietsgebruik voor verplaatsingen op de korte afstand is er volgens recent gepubliceerd

onderzoek in de jaren 1982-1995 afgenomen van 34% tot 31%, terwijl dat bijvoorbeeld in het 'oude' Den Haag tegelijkertijd flink is toegenomen van 19% naar 30%.

Om het fietsklimaat in Zoetermeer te verbeteren zijn dan ook maatregelen vereist, zoals bewaakte stallingen bij de NS-stations, het aanbrengen van detectielussen voor fietsers bij verkeerslichten, het fietsvriendelijk maken van verkeersdrempels, het aanbrengen van diverse ontbrekende schakels in de doorgaande fietsroutes en verbetering van het onderhoud van fietspaden.

Nootdorp

Het is even wennen als je nu door Nootdorp fietst. De gemeente is in het najaar van 1996 begonnen met de aanleg van fietspaden, fietsstroken en oversteekvoorzieningen. Tegelijkertijd zijn snelheidsremmende maatregelen aangebracht om het doorgaande verkeer door de gemeente te verminderen en de snelheid van het gemotoriseerde verkeer te verlagen. Het meest opvallende zijn de rode fietsstroken op de doorgaande route (de route Veenweg-Kerkweg-Molenweg). Hoewel de breedte (1 meter) van de rode fietsstroken niet voldoet aan de CROW-norm, is de gemeente ervan overtuigd dat deze maatregel de verkeersveiligheid

van fietsers zal verbeteren. De praktijk leert intussen dat de rode fiets(suggestie)stroken fietsers op de smalle Veenweg (vijf à zes meter breed) meer ruimte bieden dan voorheen, en dat de meeste automobilisten zich voorbeeldig gedragen. Auto's rijden alleen over de fietsstrook als er een tegenligger aankomt, en wanneer er een fietser rijdt blijven automobilisten erachter.

Delft

De afdeling Delft heeft in de jaren tachtig bijgedragen aan de totstandkoming van het Delftse Fietspadenplan. Daarmee leek haar doel bereikt en werd de afdeling min of meer opgeheven. De laatste jaren kreeg de fiets een steeds minder prominente plaats binnen het gemeentelijk vervoerbeleid, ondanks het feit dat de fiets voor Delft een erg belangrijk en geliefd vervoermiddel is. In maart 1996 is dan ook besloten tot heroprichting van de enfb-afdeling Delft. Binnen de afdeling zijn verschillende werkgroepen actief.

De werkgroep fietsveiligheid richt haar kritische blik op het Delftse Fietspaden-netwerk. Facetten die hierbij aan de orde komen zijn (sociale) veiligheid, comfort, kwaliteit, snelheid en onderhoud van de fiets-infrastructuur. Een eerste inventarisatie van knelpunten plus aanbevelingen voor verbeteringen is verwoord in de nota "Veiliger fietsen in Delft". Er wordt al jaren over gepraat, maar nog steeds heeft Delft geen goede stallingsmogelijkheid in de binnenstad. In samenwerking met Biesieklette heeft een werkgroep potentiële locaties geïnventariseerd. In november 1996 heeft deze werkgroep de beste drie locaties voorgelegd aan wethouder Boelens. De werkgroep buurtstallingen richt zich op het realiseren van comfortabele en veilige stallingsmogelijkheden voor fietsen in de verschillende Delftse wijken. In februari 1997 werd, door middel van een enquête onder de bewoners, de belangstelling gepeild voor een buurtstalling in de Delftse wijk het Westerkwartier. Een werkgroep fietsroutes verdeelt de aandacht over fietsroutes binnen de stad en regionale routes. Over fietsroutes in de stad is er overleg geweest met de afdeling Verkeer van de gemeente over het aanpassen van het hoofdstuk Fietsvoorzieningen in het boekje "Vervoer in Delft". In 1997 zal dit waarschijnlijk resulteren in een speciale fietskaart (een coproductie van gemeente en enfb). Met betrekking tot de regionale

Advertentie

Kemper

de vouw-/ligfietspecialist

Dealer van:

GIANT

PRECISELY RIGHT

BATAVUS

o.a.
Challenge
Flego bike
M5 - Optima

o.a.

Brompton
Di Blasi
Neo Bike - Kentex

Ook verhuur van vouw- en ligfietsen

Groot assortiment onderdelen en accessoires

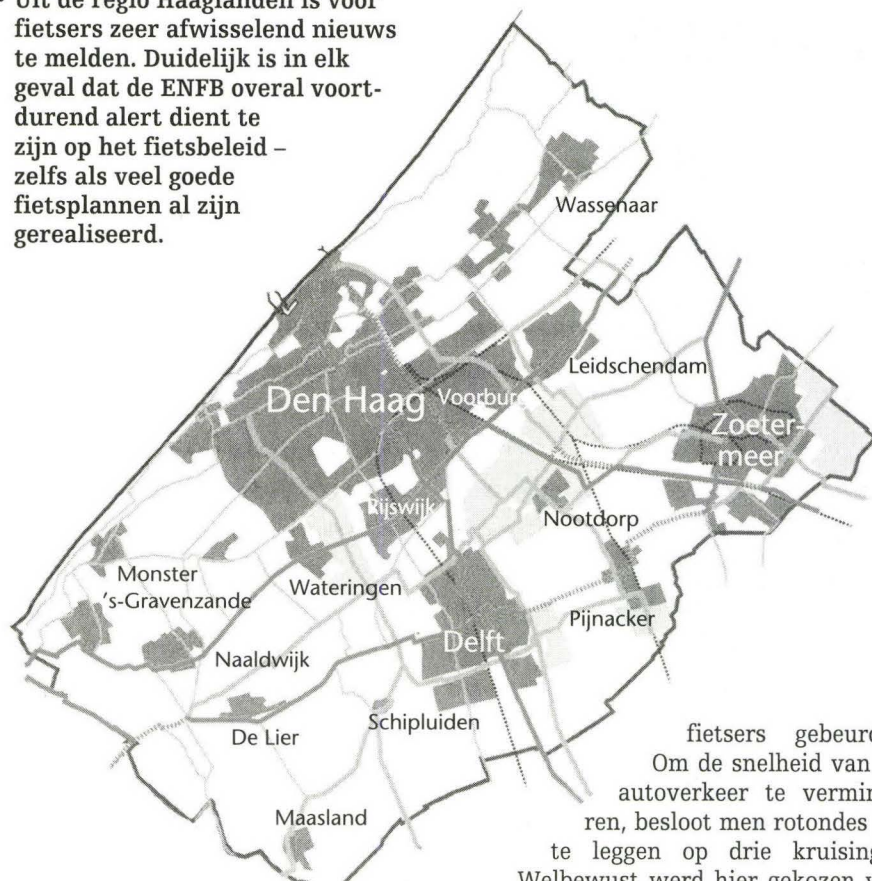
• Diverse fietskarren

Kom voor een
proefrit naar
DEN HAAG

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

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

- Uit de regio Haaglanden is voor fietsers zeer afwisselend nieuws te melden. Duidelijk is in elk geval dat de ENFB overal voortdurend alert dient te zijn op het fietsbeleid – zelfs als veel goede fietsplannen al zijn gerealiseerd.



onale fietsroutes heeft de werkgroep contacten gelegd met andere ENFB-afdelingen in Haaglanden. De werkgroep PR geeft bekendheid aan het bestaan en de activiteiten van de ENFB-afdeling Delft. Hiertoe worden contacten onderhouden met de lokale media.

Het Westland

Als bijdrage vanuit het Westland volgt hieronder een verkorte weergave van een gesprek met de heer L.A.M. van Geertruy, hoofd sector Wegen en Groen van de gemeente 's-Gravenzande.

"In 's-Gravenzande werden er tot 1990 vrijwel alleen buiten de bebouwde kom, langs de provinciale wegen en in de duinen, fietspaden aangelegd. Binnen de bebouwde kom waren er nauwelijks fietsvoorzieningen. In 1990 trad een nieuw college van B&W aan met daarin wethouder Den Boer, die veel affiniteit heeft met fietsers en voetgangers. Daarmee waren de voorwaarden geschapen voor het opstellen van zowel een plan voor veilige schoolroutes als een plan voor een samenhangend fietspadennet in de hele gemeente. Deze plannen konden nog in september 1993 aan de raad worden voorgelegd.

Intussen was men al in 1992 begonnen met de reconstructie van de Koningin Julianaweg, een drukke weg door de gemeente, waarop veel ongevallen met

fietsers gebeurden.

Om de snelheid van het autoverkeer te verminderen, besloot men rotondes aan te leggen op drie kruisingen.

Welbewust werd hier gekozen voor rotondes met fietsers in de voorrang. Deze rotondes, waarvan de kosten circa 6 miljoen gulden bedroegen, blijken in de praktijk zeer goed te voldoen: er zijn geen klachten meer over te hard rijdende auto's en het verkeerslawaaï is afgenomen. Bedroeg voor de reconstructie het aantal ongevallen op wegvakken en kruisingen samen circa 30 per jaar, nu zijn dat er nog maar 9."

Voorburg

In 1996 heeft een verkeersadviesburo een strategienota Fietsverkeer Voorburg opgesteld. Met de te nemen maatregelen uit de nota vermeld kan de gemeente daadwerkelijk aan de slag om het fietsen in Voorburg te stimuleren.

Het College van B&W komt vervolgens niet verder dan een schamel overzicht van instrumenten die kunnen bijdragen aan de bevordering van het fietsgebruik. Voor de ENFB vormen de door het buro opgestelde maatregelen en de stelling "in Voorburg kan alleen een optimaal fietsklimaat verkregen worden als dit ten koste gaat van de prioriteit van de auto" uitgangspunt voor een gemeentelijk fietsbeleid. Per maatregel zal de gemeente moeten aangeven hoe zij haar verantwoording ten aanzien van het fietsbeleid gestalte wil geven; en hoeveel de gemeente Voorburg en het stadsgewest Haaglanden voor het fietsverkeer over hebben. Een van de

maatregelen - aanleg van een rotonde op het kruispunt Oosteinde-Rodelaan - wordt nu uitgevoerd; uit veiligheidsoverwegingen worden fietsers er uit de voorrang genomen (sic!).

Verder is de onderafdeling nauw betrokken bij het verzet tegen de aanleg van de Verlengde Landscheidingsweg (NORAH).

Rijswijk

De onderafdeling Rijswijk werd in 1990 opgericht als zelfstandige eenheid binnen de afdeling Den Haag. De directe aanleiding was dat het voor de afdeling niet goed mogelijk was zich intensief bezig te houden met de grote veranderingen, die Rijswijk te wachten stonden als gevolg van de aanleg van de spoor-tunnel, en de gevolgen daarvan voor fietsers. De eerste tijd heeft de onderafdeling zich derhalve bezig gehouden met de plannen voor de herinrichting van het stationsgebied. Vervolgens is in de jaren 1992-1994 een onderzoek gedaan naar de kwaliteit van doorgaande fietsroutes door Rijswijk, waarvan de resultaten werden neergelegd in het rapport 'Fietsverbindingen in Rijswijk'. In de jaren daarna is in overleg met de gemeente nagegaan in hoeverre men aan onze klachten en wensen tegemoet zou kunnen komen. Een aantal zaken kon op korte termijn geregeld worden, vele andere kunnen niet direct gerealiseerd worden, maar wel in één of andere vorm meegenomen worden bij herinrichtingen. Eind vorig jaar werden we door de landelijke projectgroep "Duurzaam Veilig bij 30 km/uur" gevraagd om mee te werken aan het opzetten van een plaatselijke projectgroep rond dit thema. De bedoeling is om, uitgaande van de stelling "30 km/uur 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 verblijfsgebied voor bewoners, die daar zonder gevaar moeten kunnen lopen, fietsen en spelen. De werkgroep in Rijswijk heeft een concept-voorstel gemaakt, dat voor commentaar is toegezonden aan diverse betrokken instanties. Het voorstel is gebaseerd op een analyse van de voorzieningenstructuur, in het bijzonder voor wat betreft buurtwinkelcentra en basisscholen. Om te bereiken dat de snelheid inderdaad effectief omlaag gebracht wordt, is het uiteraard niet voldoende om borden "30 km" te plaatsen; er zullen snelheidsremmende maatregelen genomen moeten worden (die voor fietsers niet hinderlijk zijn).

M.m.v. de afdeling Zoetermeer,
JAC WOLTERS, MIEL STRUVE
en HENK BEINDORFF

Fietzersbond ontevreden over fietsnota gemeente Den Haag

In maart heeft de gemeente Den Haag de nota 'Fiets voorop!' gepresenteerd. Daarin worden trots allerlei maatregelen voorgesteld die het fietsen in Den Haag moeten bevorderen. Deze maatregelen betreffen zowel betere stallingsvoorzieningen als meer fietspaden. Iedereen die wel eens in Den Haag fietst zal dit op het eerste gezicht verblijden. De plannen zijn dan ook een verbetering ten opzichte van het beleid tot nu toe.

De voorgenomen maatregelen van de gemeente gaan echter geheel voorbij aan de situaties waar de nood voor de fietsers het hoogst is, namelijk het stadsdeel Centrum. In de drukke en smalle straten nemen de auto's daar nu alle ruimte in beslag en is er voor de fietser geen plaats. In de nieuwe plannen van de gemeente wordt gewoon gemeld dat fietsvoorzieningen hier 'fysiek niet mogelijk' zijn, of nog erger, de knelpunten worden in het geheel niet vermeld.

Het overgrote deel van de maatregelen voor de 'rijdende fiets' blijkt vooral gepland te zijn in de buitenwijken: wijken die veel ruimer zijn opgezet en waar dus gemakkelijk wat ruimte voor de fietser gereserveerd kan worden. In de oude wijken wordt vrijwel niets voor de fietser gedaan. Maatregelen daar zouden in de meeste gevallen ten koste moeten gaan van rijdende en/of geparkeerde auto's. Waar in het begin wordt gesteld dat de fiets een goed alternatief is voor de auto, worden maatregelen ten koste van de auto van hand gewezen wegens 'gebrek aan alternatieven'. Een poging het autoverkeer in de binnenstad te verminderen wordt blijkbaar niet overwogen.

HS-Centrum

Wat vooral opvalt is het ontbreken van een goede fietsverbinding van het intercity-station Hollands Spoor naar het centrum. Aan wegen is op die route geen gebrek, maar die worden vooral door de auto in beslag genomen. Hoewel deze situatie door de ENFB regelmatig bij de



• De 'Fiets voorop in de praktijk'. De talloze 'wild' geparkeerde fietsen voor Den Haag CS bieden een troosteloze aanblik. Dit alles door een hopeloos tekort aan fietsklemmen (zo'n 300 te weinig, zoals uit het grafiekje op pagina 13 blijkt). Is dit het lot van 'het vervoermiddel van de toekomst'?

gemeente is aangekaart, wordt deze in de nota niet genoemd. Wil men echter van station HS naar de Grote Marktstraat fietsen dan moet volgens het getoonde fietsnetwerk een omweg gemaakt worden die meer dan twee keer zo lang is als de kortste weg.

In de algemene beschrijving blijkt dat de gemeente wel degelijk weet waar het om draait. Er wordt gezegd dat voor een onbereikbare binnenstad de fiets hét vervoermiddel van de toekomst is. Het programma van eisen meldt dat verbindingen moeten aansluiten op de plaatsen van herkomst en bestemming. Uit de kaart die daarbij wordt getoond blijkt dat het overgrote deel van de bestemmingen in de binnenstad ligt. De kaarten die het huidige en geplande fietsnetwerk tonen hebben echter een gapend gat in de binnenstad. Uit de voorgenomen maatregelen blijkt op een pijnlijke manier dat aan de zelf geformuleerde eisen absoluut niet wordt voldaan.

Een ander punt waar de ENFB kritiek heeft op de nota is de stallingsproblematiek bij de grote stations. In Den Haag is het aantal reizigers dat per fiets naar of van het station gaat beduidend lager dan het landelijk gemiddelde. Reden hiervoor is ongetwijfeld het grote gebrek aan

vooral onbewaakte stallingsplaatsen (bij Hollands Spoor is vrijwel geen enkele onbewaakte stallingsplaats!). De gemeente gaat bij berekeningen voor de toekomst echter uit van een blijvend klein aandeel van de fietser. De enige toezegging die de gemeente in de nota doet is dat er overlegd zal worden met NS. Een stimulans om het fietsersaandeel te vergroten ontbreekt in ieder geval.

Stallingen in woonwijken

Wel tevreden is de fietzersbond over de investeringen die worden gedaan om het stallen in de woonwijken te verbeteren. Ook dit is een belangrijk punt om het fietsen te stimuleren aangezien voor veel mensen de angst voor diefstal een reden is om niet te gaan fietsen of om zelfs helemaal geen fiets te hebben.

Hoewel de plannen ten opzichte van vorige jaren een duidelijke vooruitgang betekenen zullen ze dus zeker niet op korte termijn tot een sterke toename van het fietsverkeer kunnen leiden. In tegenstelling tot de titel van de nota wordt dus in Den Haag de fiets nog helemaal niet voorop gesteld maar blijft hij nog steeds achteraan sukkelen.

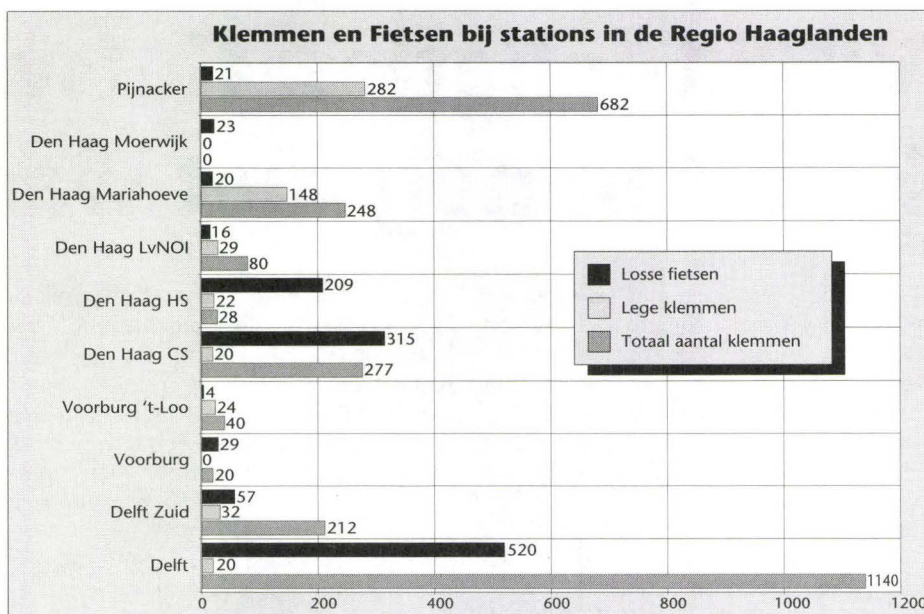
HANS JONGEPIER

Stallingsonderzoek NS-Stations

In april hebben de diverse afdelingen in het land meegewerkt aan het stallingenonderzoek bij de N.S. stations. Het onderzoek werd samen uitgevoerd met de ANWB.

In de regio Haaglanden werd een groot deel van de stations geïnventariseerd. Hieronder volgt een overzicht van de onbewaakte stallingsmogelijkheden:

Het onderzoek is slechts één steekproef tijdens een werkdag. Opvallend is het aantal klemmen bij Den Haag HS, slechts 28 stuks! Terwijl deze beugels van een voormalige VSB bank en een café zijn. Dus voor het station zelf zijn er geen onbewaakte fietsstallingsmogelijkheden. Alleen Den Haag Laan van NOI en Mariahoeve en Pijnacker hebben genoeg voorzieningen. In de stalling aan de Haagse zijde van Mariahoeve hangt echter een penetrante (urine-)lucht waardoor die nauwelijks wordt gebruikt. De planning is om bij Den Haag Moerwijk



75 onbewaakte stallingen te plaatsen. Daarnaast zouden er volgens de gemeentelijke nota 'Fiets voorop' op Den Haag CS 500 onbewaakte stallingen moeten zijn; wij konden er tijdens de steekproef echter niet meer dan 277 ontwaren.

Blijft de vraag hoeveel mensen vaker de fiets zullen nemen als zij daadwerkelijk constateren dat er meer onbewaakte stallingsmogelijkheden zijn.

Namens de tellers MARK ROSKOTT

Fietsenstallingen in Haaglanden

• **Den Haag** – Den Haag kent 10 – 20 bewaakte stallingen van Biesieklette en andere organisaties, waar onder de stationsstallingen. Bij enkele attracties kun je je fiets goed kwijt en steeds meer scholen besteden hun bewaakte stalling uit. Het lijkt erop dat het fietsenstallingsvraagstuk eindelijk op de agenda staat van het bestuur, de politiek, bewoners en bedrijven. De gemeente Den Haag maakt in 1997 buurt voor buurt een start met een fietsenstallingsnetwerk. Afhankelijk van de behoefte worden er buurtstallingen, -trommels en fietsbeugels geplaatst.

• **Voorburg** – De bewaakte fietsenstalling in het winkelcentrum Konings Julianalaan is – wegens gebrek aan belangstelling – opgeheven. Alleen het station Voorburg heeft een bewaakte stalling. Momenteel inventariseert de gemeente de behoefte aan buurtstallingen in Voorburg Noord.

• **Leidschendam** – Bij winkelcentrum Leidschenhage is er één bewaakte Biesieklettestalling. Binnenkort wordt het winkelcentrum gerenoveerd en zullen er ook meer fietsklemmen en -beugels worden geplaatst. Bij het ziekenhuis Antoniushove, recreatiege-

bied Vlietland, het sportcentrum en diverse scholen zijn de voorzieningen prima. De vele smalle klemmen in Leidschendam zouden evenwel vervangen moeten worden. Gebrek aan stallingsmogelijkheid is er in de Damlaan en bij bushaltes.

• **Rijswijk** – In Oud-Rijswijk zijn meer fietsbeugels en een bewaakte stalling nodig. Winkelcentrum In den Bogaard heeft twee bewaakte stallingen. Bij de bibliotheken is voldoende stallingsmogelijkheid, en bij het zwembad staan tientallen fietskluizen, die goed voldoen. In de oude woonwijken is behoefte aan bewonersstallingen.

• **Delft** – In Delft zijn drie bewaakte stallingen: twee bij het station en één bij winkelcentrum In den Hoven. Bij station Delft-Zuid zijn fietskluizen. Er is behoefte aan meer fietsbeugels en een bewaakte stalling in de binnenstad. De gemeente Delft werkt aan een verkeersplan mét aandacht voor fietsenstallingen.

• **Stadsgewest Haaglanden** – Het Stadsgewest Haaglanden werkt aan een stallingenplan voor de hele regio. Men is met de betrokken gemeenten bezig met een inventarisatie van de behoefte aan

fietsenstallingen. Verder is men bezig het fietsen als woon/werkverkeer te stimuleren. Om te komen tot een goede ontsluiting van de VINEX-lokaties (grote nieuwbouwwijken) komen er stallingsvoorzieningen bij de openbaar vervoerhaltes.

Opvallende initiatieven

In de Haagse Heesterbuurt en Loosduinen hebben bewoners een aanvraag ingediend voor resp. 45 en 27 stallingsplaatsen, bij voorkeur in een buurtstalling. Men heeft al enkele panden op het oog. De aanpak van de stallingsproblematiek komt op gang door een samenwerking tussen Dienst Stedelijke Ontwikkeling, Dienst Stadsbeheer, Fietsersbond enfb, Den Haag Ecostad, Biesieklette, bewonersorganisaties, bewoners en opbouwwerkers.

Oproep

Er is op het ogenblik geen volledig overzicht van bewaakte stallingen beschikbaar. Kent U in Uw straat/buurt/wijk of stad een fietsenstalling of heeft U andere goede ideeën, belt U dan even met Den Haag Ecostad: 070-3454554.

PETER CREEMERS

VINEX-lokaties: fietsvriendelijke beloften nog niet waargemaakt

Het landelijk bureau van de fietsersbond heeft onlangs een onderzoek uitgevoerd naar de ontwikkelingen rond de VINEX-lokaties. VINEX staat voor Vierde Nota (Ruimtelijke Ordening) Extra. Acht lokaties zijn hiervoor door Arjen Zijlstra onderzocht, waarvan drie in de Haagse regio en dus interessant voor de Haaglanden-special van de Fietsbel. Deze drie lokaties zijn: Ypenburg, Leidschenveen en Wateringse Veld.

Uitgangspunten voor VINEX-lokaties zijn duurzaamheid en gebruik van milieuvriendelijke vervoersvormen. In de diverse ontwerpen voor de verschillende lokaties worden weliswaar termen gebruikt als 'optimale fietsvoorzieningen' of 'fijnmazig netwerk', maar een concrete invulling hiervan wordt niet gegeven. In een latere fase van de planontwikkeling blijkt er van deze beloften nog maar weinig over te zijn. Hieronder een korte schets van plannen in de Haagse regio.

Wateringse Veld

Het plan gaat uit van een centrale "stedelijke as" waarlangs zowel het hoofd-autoverkeer, het openbaar vervoer als het hoofd-fietsverkeer moet worden afgewikkeld en waar het hart van de wijk met alle voorzieningen moet

komen. Het autoverkeer heeft enkele "inprikkers" in de woonbuurten, het fietsverkeer aanzienlijk meer die bovendien aansluiten op omliggende wegen. Over de kwaliteit van de fietsroutes staat echter weinig vermeld. De spreiding en oriëntatie van voorzieningen (winkels, openbare gebouwen e.d.) zijn voor een deel op de fiets gericht. Het autoverkeer vormt een grote barrière en heeft een zeer directe ontsluitingsstructuur wat zeer nadelig is voor de concurrentiepositie van het openbaar vervoer en de fiets. Het openbaar vervoer (tram) loopt goed centraal, autoparkeren op afstand en goede fietsenstallingen bij woningen worden in de plannen genoemd.

Ypenburg

Het plan gaat uit van een vrij centrale rondweg door het plangebied, die op enkele plaatsen aansluit op de brede autowegen rond het plangebied (A4, A12, A13). Het fietsnet is een redelijk grid met naar alle richtingen twee aansluitingen. Het openbaar vervoer geschiedt via de bestaande spoorlijn Den Haag - Utrecht en via nog aan te leggen tramverbindingen vanuit het nieuwe centrum in vier richtingen.

Het stedenbouwkundig plan is hoofdzakelijk op de auto georiënteerd en veel minder op de fiets en OV. De fietsstructuur is goed maar er worden weinig eisen aan gesteld. De autostructuur is direct en ligt midden in het plangebied, waardoor het een grote barrière vormt voor het langzaamverkeer. De OV-structuur is goed, maar het is onduidelijk wanneer alle verbindingen gereed zullen zijn.

Leidschenveen

Het plan wordt gedomineerd door de N469, een drukke weg naar Zoetermeer, die door het plangebied slingert. Twee extra autoverbindingen worden er gelegd met Ypenburg en de A12. Het fietsnet lijkt een grid maar heeft weinig oversteken over de N469 en lastige verbindingen met Voorburg/Den Haag. Het OV wordt verzorgd door de bestaande spoorverbinding (met Zoetermeer en de Hofpleinlijn) die ter plaatse van het centrum een nieuw station krijgt.

Ook hier is de stedenbouwkundige

structuur op de auto georiënteerd, in dit geval door de nieuwe provinciale weg, die de wijk in twee delen scheidt. Fiets en OV spelen een ondergeschikte rol, de wijk is niet op de fiets georiënteerd. De fietsstructuur mist een aantal schakels en er zijn geen duidelijke kwaliteitseisen aan gesteld.

Hoe heeft het zo kunnen komen?

Hoe komt het nu dat ondanks de goede voornemens er zo weinig terecht komt van goede fiets- en OV-voorzieningen?

Het Rijk heeft, na aanwijzing van de VINEX-lokaties de verantwoordelijkheid aan de lokale overheden gegeven (stadsgewest, gemeenten). Deze lokale overheden hebben vervolgens externe projectbureaus in de arm genomen omdat de kennis en menskracht ontbreekt om zo'n groot project te realiseren. Door het gebrek aan kennis is er te weinig controle op de plannen van de projectbureaus.

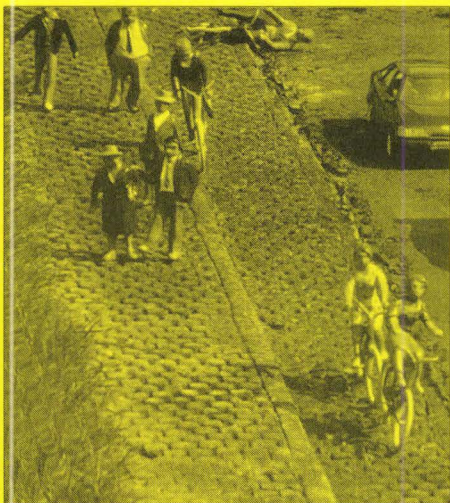
Door de zeer globaal geformuleerde opdracht kunnen de planbureaus hun eigen inzichten en ideeën inbrengen. De projectbureaus hebben vaak nauwe banden met de projectontwikkelaars, bouwondernemingen e.d. die in het algemeen, vanwege een winstgerichte invalshoek, op auto's gerichte woonwijken voorstaan. Ze worden bij raadsbehandeling vaak als expert gezien waardoor hun plannen gemakkelijk worden overgenomen. Ook hebben de projectbureaus vaak meer oog voor stedenbouwkundige aspecten dan voor verkeerskundige zaken. Dit heeft tot gevolg dat leefbaarheid en veiligheid ondergeschikt worden aan de vorm, beleving en verschijningsvorm van de ruimte. De fiets wordt hier vaak de dupe van omdat dit vervoermiddel niet in deze ideeën past. Een sprekend voorbeeld hiervan is Wateringse Veld, waar een brede as het gebied middendoor snijdt, wat uit stedenbouwkundig oogpunt zeer aantrekkelijk is door de vele mogelijkheden om daar iets moois van te maken. Voor de veiligheid levert zo'n as een gevaar op door de vele confrontaties van fietsers, voetgangers, auto's en OV.

Bron: 'Acht VINEX-lokaties onderzocht' door Arjen Zijlstra

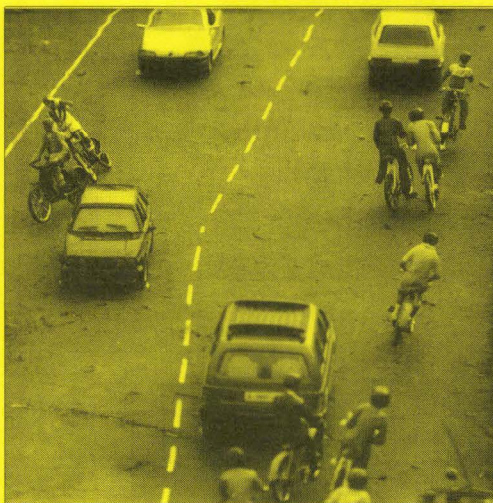
Advertentie



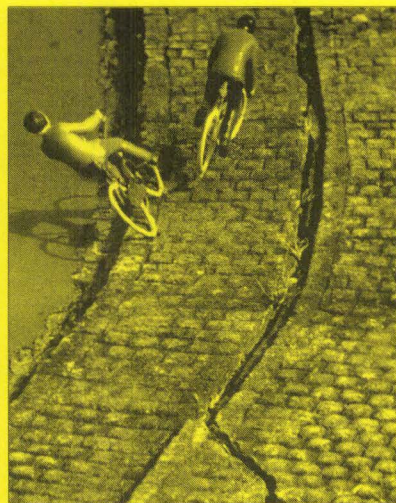
Schoolstraat 21
2511 AW Den Haag
telefoon 070-3 65 73 06
fax 070-3 89 77 94



- Een fietser gaat onderuit op het hobbelige fietspad bij de veerpont. Het blijkt geen uitzondering te zijn. De auteurs troffen veel gevallen fietsers aan.



- Drukke straten zonder fietspaden leiden tot levensgevaarlijke situaties. Overigens valt op het rijgedrag van de fietsers ook wel het een en ander af te dingen.



- Zelfs naar Haagse normen is de toestand van dit fietspad abominabel. Het is dan ook geen wonder dat er ook hier slachtoffers vallen.

Kleinste Haaglandse gemeente kent nauwelijks fietspaden

Bijna had de redactie van de 'Fietsbel' de kleinste gemeente in de regio over het hoofd gezien: Madurodam. Aangezien Madurodam geen actief ENFB-kader heeft, zijn twee leden van de afdeling Den Haag zelf eens op onderzoek uitgegaan. Zij troffen opmerkelijke situaties aan.

Wat als eerste opvalt is dat het openbaar vervoer zeer goed ontwikkeld is. Er lopen veel spoorlijnen en er zijn veel stations. De lokale afdeling van ROVER heeft blijkbaar goed z'n best gedaan. Op de enige snelweg die de stad rijk is houdt alle verkeer zich keurig aan de (lage) maximumsnelheid.

Madurodam kenmerkt zich door de aanwezigheid van vele dorps- en stadskernen met elk een verschillende verkeersstructuur, wat de gemeente tot een heel bijzondere maakt. Zo waren er in stadsdeel Utrecht nauwelijks fietsers te bekennen terwijl er in stadsdeel Amsterdam en de meeste oude dorpskernen veel fietsers en auto's reden. Er was daar echter geen enkel fietspad te bekennen. Over het algemeen blijken er ook buiten de dorps- en stadskernen weinig fietspaden te zijn. Als ze er zijn, zijn ze soms van erg slechte kwaliteit (zoals die bij de veerpont).

We zagen tijdens ons bezoek veel gevallen fietsers. De meeste wegen zijn er te smal om twee richtingen auto's én fietsers te laten rijden. Voor veel Haagse

fietzers zal dit niets bijzonders zijn, maar in Madurodam is dit zelfs in één van de nieuwbouwwijken het geval!

De stallingsvoorzieningen bij de stations zijn bedroevend. Veel van de stations hebben geen, of hooguit vijf onbewaakte stallingsplaatsen, waar dan ook nog eens fietswrakken in liggen. De behoefte aan stallingsplaatsen hebben we niet kunnen meten, maar als de voorzieningen slecht zijn komen er vanzelf weinig fietsers, zo

werkt dat in Den Haag ook. Fietstromen zijn er niet gesignaleerd en Biesieklette is er onbekend. Een idee?

Aan het eind van ons werkbezoek moet ik helaas concluderen dat Madurodam het er slecht vanaf brengt in vergelijking met de overige Haaglandse gemeenten. Er is hier voor een nog op te richten (onder-)afdeling van de ENFB veel werk te doen.

HANS JONGEPIER
Foto's HILDA ALGRA

Advertentie



BEWAAKTE STALLINGEN IN

DEN HAAG, KIJKDUIN, SCHEVENINGEN

LEIDSCHENDAM, RIJSWIJK,

ZOETERMEER, DELFT, PIJNACKER

EN DIVERSE EVENEMENTEN

BEL DE BIESIEKLETTE INFO-LIJN: 070 - 362 42 82

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

Roep 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 - 3378300

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
Meriam Plugge
☎ 3210141

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