

De Fietsbel

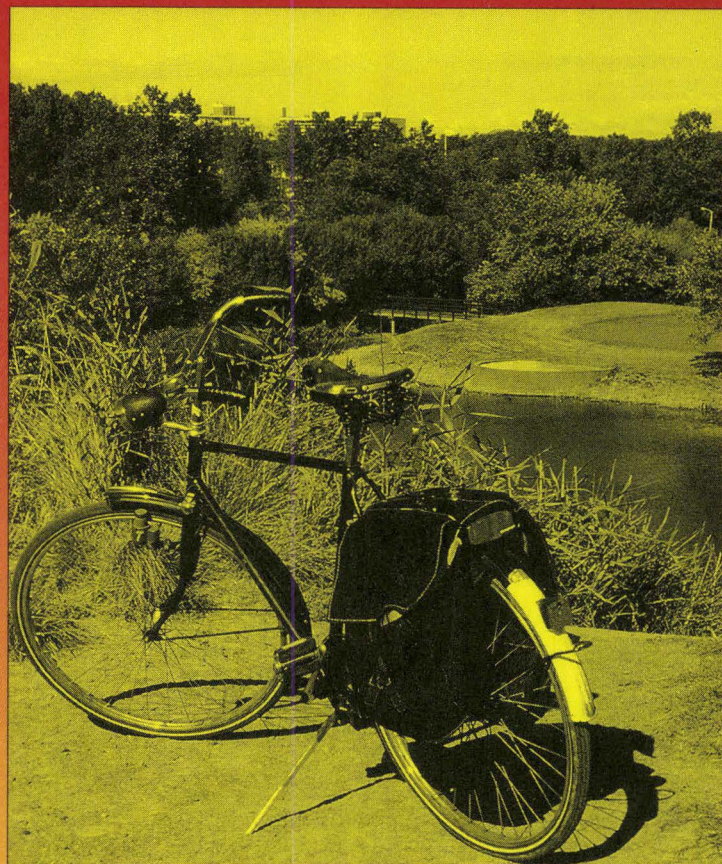


Periodiek orgaan van de Fietzersbond ENFB afdeling Den Haag e.o.

nr. 4

oktober 1996

port betaald
Den Haag



- Twintig jaar ENFB Den Haag
- 'Ligfiets geen massavervoermiddel'
- Eerste fietstrommel in Den Haag
- Rijswijk niet dol op fietsers
- Jac Wolters blikt terug
- Doorbraak bij Leidschendam
- Architecten Hogeschool geen fietsers

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 35,- per jaar bent u lid. U ontvangt dan de Fietsbel en het landelijke blad.

Meer informatie krijgt u van de medewerkers van de Fietsbellijn: ☎ 0348 - 416250.

Zij noteren u ook graag als lid.

Handige adressen

Fietsersbond ENFB

Landelijk bureau
Postbus 2150
3440 DD WOERDEN
☎ 0348 - 423119

Fietsbellijn: ☎ 0348 - 416250

Het Haags Milieu Centrum

Nieuwe Molstraat 35a
2512 BH DEN HAAG
☎ 070 - 3652016

Biesieklette

Piet Heinstraat 102
2518 CM DEN HAAG
☎ 070 - 3624282

ENFB-Den Haag op Internet:

<http://www.den-haag.org/~enfb>
E-mail: enfb@denhaag.org

Colofon

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

Eindredactie:

Peter Piket en Hans Jongepier
Opmaakredactie: Eduard Bekker

Drukwerk:

Helton Van Haeringen &
Koninklijke Drukkerij De Swart,
Den Haag
Issn: 0920-0363
Oplage: 1950 exemplaren



Stuur uw kopij naar:

Redactie 'De Fietsbel'
t.a.v. Hans Jongepier
Marktweg 204
2525 JR DEN HAAG
of per e-mail (adres: zie boven)

Kopijsluiting Fietsbel 1-97:
9 januari 1997

20 jaar

Als je net drie jaar in Den Haag fietst, omdat je daarvoor in Wageningen woonde dan geloof je in eerste instantie amper dat de afdeling Den Haag al twintig jaar bestaat. Als je echter vervolgens bedenkt wat er in de afgelopen drie jaar gebeurd is, dan beseft je dat twintig jaar eigenlijk niets is. Juist in de afgelopen tijd dat het milieu en het terugdringen van autogebruik grote belangstelling heeft, zou je verwachten dat de ene voorziening na de andere voorziening voor de fietsers gerealiseerd wordt.

Helaas, de auto is in Den Haag nog steeds heilig, zodat daar het meeste in geïnvesteerd wordt. Den Haag is een artikel 19 gemeente, zodat misschien het Rijk de schuld kan krijgen, omdat zij alleen miljoenen wil uittrekken in grote infrastructurele werken zoals de Noordelijke Randweg. Toch heeft de gemeente zeker een stem hierin.

Het in uitvoering krijgen van een fietsvriendelijk plan, gaat niet gemakkelijk. Bij de Rijksstraat N44 leek eerst een verbetering voor de fietsers te worden totdat onlangs plotseling een compleet nieuw plan te voorschijn werd gehaald welke voor fietsers zelfs een verslechtering is.

Door het Rijk wordt geld uitgegeven aan gevelisolatie tegen geluidshinder van verkeer. De fietser en voetganger moeten maar aan het geluid van hardrijdende, remmende of optrekkende auto's wennen. Als ik dat lees vraag ik me af waar we moeten beginnen. Apart liggende fietspaden met een geluidswal tussen de rest van het verkeer? Je zou haast tevreden zijn omdat de auto onder de grond gaat zoals bij de Grote Marktstraat, terwijl je eigenlijk een autoluw centrum wil en meer geld voor de fietsers in plaats van voor de auto.

Het is misschien een troost als je bedenkt dat het landelijk bureau al sinds de oprichting bezig is met het verkrijgen van voorrang van rechts voor fietsers. Eigenlijk hadden ze moeten beginnen met: altijd voorrang voor fietsers en voetgangers; misschien dat ze dan als compromis uitgekomen waren met voorrang van rechts. Het blijkt allemaal niet zo simpel te zijn. Ik wil daarom iedereen bedanken voor de steun en energie die zij hier in gestopt hebben. We hebben het nog hard nodig.

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

TEL./FAX 070 - 345 96 96 P. HEINSTRAAT 42 - ELANDSTRAAT 17

20 Jaar Fietsersbond ENFB Afdeling Den Haag e.o.

Oplage 'De Fietsbel' verviervoudigd

Vorig jaar bestond de Fietsersbond landelijk twintig jaar, dit jaar is het de beurt aan de afdeling dit heugelijke feit te vieren. Om een beeld te krijgen wat er in die twintig jaar allemaal is gebeurd en hoe de afdeling is gegroeid, is de Fietsbel het ideale middel hierin inzicht te geven. Ik heb dan ook de taak op me genomen om twintig jaar Fietsbel door te lezen, achteraf gezien een leuke bezigheid, waarin in men ziet dat de samenleving de fiets anders is gaan zien, echter sommige problemen voor fietsers lijken zich niet op te lossen.

Het begin

In oktober 1976 verscheen de eerste Fietsbel van de toen ENWB afdeling Den Haag in een aantal van 435 stuks(thans 1950 stuks). In dit nummer staat o.a. de agenda voor de jaarvergadering van 1976. Het bestuur dat zich verkiesbaar stelde bestond toen uit voorzitter Stephan v. d. Hoven, secretaris Rob van Putten en penningmeester: Christiaan La Poutré

Op 26 februari 1976 had de afdeling zichzelf opgericht, enige andere namen van toentertijd waren: Loes Dolkens, Wijnand Klaver, Martine Holt, Henk van der Kort en Kees den Dulk.

De tweede fietsbel is één A4-tje met de mededeling dat de afdeling is uitgebreid met Leid-schendam, Voorburg, Rijswijk, Wassenaar, het Westland en toen nog als onderafdeling Zoetermeer. De eerste grote actie is een fietsverbinding over de Utrechtse Baan bij het Koekamp. Voor het plakken van pamfletten hierover werden een zestal leden opgepakt, volgens een bericht in de Haagse Courant.

Onderafdelingen

In 1977 wordt de afdeling Zoetermeer zelfstandig. Men komt in actie bij de opening van de Weimarstraat fietsroute als deze wordt geopend door minister Westerterp. In 1978 komt de onderafdeling Rijswijk opgang. Jac Wolters wordt de contactpersoon van de onderafdeling Voorburg en is dat heden

ten dagen nog steeds. Rob van Putten wordt de nieuwe voorzitter. Op last van de rechter in een door de ANWB aangespannen proces moet de ENWB haar naam veranderen, de nieuwe naam wordt ENFB. Rijswijk krijgt in de persoon van Wim Dammers in 1979 een contactpersoon. In die tijd ontstaat ook de discussie in Den Haag voor rechtsaf door rood. In 1980 schrijft Michel van Loon over de stallingsproblemen in de oude wijken, hij schrijft over een eenvoudig huisje voor fietsen op de plek van een auto, zie daar een plan voor een fietstrommel in 1980. In 1981 ontstaat de onderafdeling Leid-schendam met als contactpersoon Frans van Booi, ook ontstaat er een werkgroep in het Westland. Martin van der Berg schrijft over de slechte fietsverbindingen bij het Hollands Spoor: daar is in de tussentijd niet veel veranderd.

Het einde ?

In het 1982 schrijft Rik Zakee een artikel met de titel ENFB exit? Gelukkig is het niet zover gekomen. Enige tijd is afdeling zonder voorzitter. Kees Rotte-veel wordt uiteindelijk de nieuwe voorzitter. Op de ledenvergadering zien we veel nieuwe leden, waarvan John Lamet en Henk Ens nog steeds actief zijn. In 1983 wordt ook de naam van Biesieklette voor het eerst genoemd. De eerste parkeergarages verrijzen in Den Haag zoals in de Hofvijver. Men gaat in 1984 helpen bij het graveren van fietsen, helaas zal dit niet veel helpen tegen fietsdiefstal. In 1984 wordt Jenny Schoemaker de nieuwe voorzitter, in 1985 volgt Bernd Weerdmeester (thans penningmeester landelijk bestuur) haar op. In 1986 is er een demonstratieve fietstocht voor het tweede lustrum. Tot 1987 is het formaat van de Fietsbel half A4, vanaf 1988 is het weer A4.

Marga Zuurbier

In 1987 wordt Marga Zuurbier voorzitter, en zal dit blijven tot 1995. Op de jaarvergadering 1988 zijn o.a. aanwezig: Marga Zuurbier(Voorzitter), Tiny Don-

Agenda

Jaarvergadering Fietsersbond ENFB afdeling Den Haag e.o.

Uitnodiging aan: Alle ENFB-leden van de afdeling Den Haag en omstreken

Datum: Woensdag 30 oktober 1996
Tijd: 20.00
Plaats: Haags Milieu Centrum Nieuwe Molstraat 35

De jaarvergadering is er voor alle leden van de ENFB afdeling en omstreken. Wij nodigen u van harte uit langs te komen. De afdeling is verplicht deze vergadering te houden en rekenschap af te leggen aan haar leden.

19.45 Ontvangst met Koffie/Thee

20.00 Welkom, mededelingen en vaststelling agenda

20.10 Opmerkingen over of aanvullingen op het jaarverslag. Jaarverslag staat in dit nummer

20.20 Financieel verslag penningmeester
financieel verslag wordt uitgereikt tijdens de vergadering

20.40 Discussie over de financiële zaken en de begroting van 1996/1997

21.15 Pauze

21.30 Verkiezing bestuur
Het huidige bestuur stelt zich herkiesbaar

Mildred Berenschot	Voorzitter
Mark Roskott	Secretaris
Jaap Kip	Penningmeester

Het huidige bestuur zoekt uitbreiding van het bestuur in de vorm van een tweede secretaris. Kandidaten en tegenkandidaten kunnen zich melden via de secretaris 070-3473966.

21.35 Aanvulling Commissies en werkgroepen

22.00 Rondvraag

22.15 Sluiting

gelmans (Secretaris), Alfons Mantel (Penningmeester), Rik Zakee, Hans Pars en Peter Piket. De vergaderingen in die tijd worden gehouden in verschillende buurthuizen. In 1989 wordt de Fietsbel weer half A4 en komt Peter Piket in de redactie; ook heden ten dagen mogen wij nog steeds genieten van zijn bijdragen. De afdeling doet mee in het Haags Milieu Manifest. Er wordt actie gevoerd tegen het weghalen van fietsen bij de NS-stations. In 1991 wordt de eerste vergadering in het Haags Milieu Centrum gehouden, dat nog is onder gebracht in het Derde Wereldcentrum.

Langzaam maar zeker komen er nieuwe actieve leden bij om de opgevallen plaatsen op te vul-

len. Er komen in alle wijken contactpersonen. In 1993 wordt fietsbel weer A4 en krijgt het de bekende gele omslag, ook zijn er steeds meer adverteerders in de Fietsbel. In 1993 komt er de blauwdruk voor 'een fietsbare stad een leefbare stad' waarin de voorstellen staan voor een fietsvriendelijk stad. Johan Bommelé geeft samen met de gemeente het boekje over de parkenroute uit. Einde 1994 wordt de Fietsbel opgemaakt door een professionele opmaakredacteur. Er volgt een actie tegen het verdwijnen van de fietsenstallingen in de binnenstad. In 1995 wordt Mildred Berenschot de opvolger van Marga Zuurbier. Voor wat er in 1996 gebeurde verwijst naar het jaarverslag.

Mark Roskott

Penningmeester dreigde BenW van Den Haag met kort geding

Residentie landelijk berucht door fietspaden-actie ENFB

• Nieuw bestuur en nieuwe actieve leden

Het afgelopen verenigingsjaar werd gestart met een volledig nieuw bestuur. Het aftredende bestuur bestaande uit Marga Zuurbier, Tiny Dongelmans en Peter Piket werd op de jaarvergadering in de bloemetjes gezet en bedankt voor bewezen diensten.

Ook mochten we dit afgelopen jaar weer aantal enthousiaste nieuwe actieve leden begroeten.

• Acties tegen de slechte toestand van de haagse fietspaden

De meeste publiciteit werd het afgelopen jaar gehaald met de slechte toestand van de haagse fietspaden. Penningmeester Jaap Kip heeft namens de afdeling in briefwisselingen met het College van B&W dan ook gedreigd met een kort geding. Door het inschakelen van een advocaat en met steun van het landelijke bureau nam de gemeente enkele financiële maatregelen.

Er volgde vele artikelen in de Haagsche Courant en uit de ingezonden bijdrage van lezers bleek de ernst van de zaak. Jaap Kip mocht vervolgens nog zijn klachten uiten in het RTL nieuws. Enkele verbeteringen zijn zichtbaar en ondanks de toezeggingen van de gemeente blijven we de toestand kritisch volgen.

• Fietsverlichtingscampagne

Dit jaar was er de grote fietsverlichtingscampagne. De

afdeling assisteerde het landelijke bureau bij de vorstelijke opening van de campagne op het binnenhof op 3 oktober. Op 7 oktober was er een lokale actie. Op de Groenmarkt kon iedereen zijn fietsverlichting laten controleren.

• Gemeentepolitiek Den Haag

Het inspreken van gemeentelijke plannen ging dit jaar gewoon weer door, vooral Henk Ens heeft zich hiermee bezig gehouden. Het inspreken en schrijven van brieven had o.a. betrekking op de stalling van fietsen bij het stadhuis, het verkeersveiligheidsplan, de inrichting van het stationsplein Hollands Spoor, nota Fietsen in Den Haag en de Noordelijke Randweg. Jac Wolters heeft ingesproken over de Vinexlocatie Wateringse Veld. Johan Bommelé schreef over het bestemmingsplan Ockenburg, Hans Jongepier over de fietsproblemen in Laak. Ronald Luijten was samen met Henk Ens actief in de actie tegen de rotonde die op het Vaillantplein zou komen. Het 's-nachts afsluiten van de fietstunnel onder Den Haag HS leverde ook reactie op aan de gemeenteraad. Tenslotte schreef Henk Ens een brief aan de Minister van Verkeer en Waterstaat over het bereikbaarheidsplan Haaglanden.

De groep Haagse Gemeente Politiek was ook dit jaar actief in het periodiek overleg stadsbeheer-REO-ENFB. Peter Creemers, Henk Ens en Jaap Kip vertegenwoordigde de afde-

ling in dit overleg. In het overleg komen alle vragen, opmerkingen en problemen aan de orde op fietsgebied in Den Haag.

• Stallingen in de wijken

Peter Creemers werkt sinds enige tijd bij Den Haag Ecostad. In deze hoedanigheid werkt hij o.a. samen met de afdeling Den Haag aan meer stallingsvoorzieningen voor fietsers in de straat. De ENFB afdeling Den Haag verzorgt de informatie-avonden in de wijken. Ook is er een stappenplan ontwikkeld waarin wijkbewoners samen een aanvraag voor een fietsenstalling kunnen doen. In Regentesse-Valkenbosch, Zeeheldenkwartier en Laak is het begin er al. In Laak in de Linnaeusstraat wordt binnenkort de eerste fietstrommel geplaatst.

• Onderafdelingen

Peter Piket was actief in Wasenaar samen met Monica Klop. Hij bezocht de bijeenkomsten van de Infalab inspraakprocedure over de Rijksstraatweg N44. Rijswijk heeft regelmatig contact met de gemeenteambtenaren. Erwin Ruitenberghield een succesvolle presentatie over zijn onderafdeling op de landelijke ledenraad. Er is ingesproken over de plannen in de Groot-Hoekpolder en er werd gepleit de Herenstraat open te stellen voor fietsers op bepaalde tijden. Op 28 april hield de afdeling met zo'n 25 leden een fietstocht. In Voorburg werd er ingesproken over het plan Sijtwende en de

nieuwe rotonde Oosteinde/Rodelaan. Er wordt meegewerkt aan Duurzaam Voorburg.

• En verder ...

Op 14 maart was de afdeling present op de conferentie over gedeeld autogebruik georganiseerd door het Brundtland Platform Den Haag samen met het Haags Milieu Centrum en de ENFB-afdeling in de persoon van Peter Creemers.

Helaas blijkt het nog steeds niet mogelijk dat de al reeds vele malen aangekondigde CITO-fietsplattegrond er komt. De Gemeente is nog steeds op zoek naar het geld.

Ook dit jaar verscheen de Fietsbel weer vier keer. Dankzij de inzet van onze opmaakredacteur Eduard Bekker is de Fietsbel uitgegroeid tot een goed verzorgd afdelingsperiodiek. Door de inzet van Hans Jongepier en de Digitale Hofstad is de afdeling nu ook te vinden op het Internet.

ENFB-afdeling Den Haag was ook dit jaar weer present met een stands op een aantal informatiemarkten, waaronder 'Spiegels aan Zee'.

Het nieuwe bestuur heeft zich bezig gehouden met het opschonen van het afdelingsarchief in het Haags Milieu Centrum. Ook heeft zij nog geprobeerd via een Melkertbaan een betaalde medewerker aan te stellen voor de afdeling. Helaas moest zij constateren dat deze oplossing voorlopig niet mogelijk was.

Mark Roskott

Ook dit jaar is er diverse malen contact geweest met de gemeente. Daarbij werd onder meer gesproken over de op handen zijnde uitbreiding en herinrichting van Leidsenhage. Hopelijk wordt het vernieuwde winkelcentrum fietsvriendelijker. Wij hebben namelijk gepleit voor een aparte paragraaf over de toegankelijkheid van het winkelcentrum, aangezien die in het concept-bestemmingsplan ontbrak. Voorts is

En intussen in Leidschendam

aangedrongen op snelle actie met betrekking tot het gevaarlijke kruispunt Heuvelweg/Prinsensingel.

Smalle fietsstroken

Wij hebben geageerd tegen de veel te smalle fietsstroken op de Damlaan. Zij bieden volgens ons schijnveiligheid.

Er is ook een enquête gehouden naar de bevindingen met deze

stroken onder fietsers op de Damlaan. Een bezoek werd gebracht aan een tweetal, door de gemeente georganiseerde, wijkavonden. Daarbij werden enkele knelpunten voor de fiets in de betreffende wijk naar voren gebracht.

Leidschenveen

Ten aanzien van Leidschenveen is - in samenwerking met Arjan

Zijlstra van het landelijk bureau - onder meer aandacht gevraagd voor de veiligheid van fietsers in deze nieuwe locatie die helaas doorsneden wordt door een zogenaamde ontsluitingsweg.

Ook de sociale veiligheid van de fietsverbindingen met overig Leidschendam is ter sprake gebracht.

18 september 1996

AW

KORTE BERICHTEN

• Fietspad Zwolsestraat

Op de Zwolsestraat is reeds enkele maanden aan beide zijden van de weg een keurig fietspad. Nu is het dus voor veel mensen mogelijk via een snelfietsroute veilig het strand te bereiken en ook weer thuis te komen. Dat houdt de moed er in.

• Bakfiets huren

Als U een bakfiets wilt huren, dan lever ik U hierbij de naam en het adres van iemand, bij wie dat mogelijk is:

Jochem de Vries, tel 3605022.

• Gemotoriseerde fietsers van het fietspad af

In de strijd om de bromfiets (en de snorfiets) van het fietspad af te krijgen, hier een ervaring: op het semi-toeristische fietspad langs de Schenkkade kwam mij met 70 km/uur een bromfietser tegemoet, vergezeld van de simpele dreun van housemuziek, die mij maar net wist te missen. Hij mocht daar ook nu al helemaal niet komen. Vijf minuten later pas kon ik weer een beetje normaal functioneren en was de woede grotendeels over.

• Enkele mooie zinnen:

In een toeristisch gidsje van de provincie Flevoland vond ik de volgende zin: de kern van dit bos is geheel autoluw.

Soms denk ik nog wel eens terug aan een uitspraak van een Haagsche wethouder bij het openen van de Parkenroute: "Je hoeft nu niet meer echt een auto te hebben om te gaan fietsen."

• Twee maal drukken

Onlangs kwam ik na een hobbelrit door Den Haag Zuid West aan bij de prachtige nieuwe Lozerlaan, en daar moest ik TWEE maal op een knop drukken om aan de overkant van de weg te komen. Eerst één maal tot de middenberm, en toen nog een keer voor de volgende wegheeft. Wie verzint nou zo iets?

• Over begeerte

Citaat uit het boek 'Brieven aan Lucilius' van Seneca, geschreven dus omstreeks het begin van onze jaartelling.

Groningen weer net als vroeger



• Onlangs was Peter Piket voor het eerst in vijf en twintig jaar in Groningen, en wel op zondag, en ik kon mijn ogen bijna niet geloven. Wat moet het heerlijk zijn om

bijna geen auto's in het stadscentrum tegen te komen. Bijgaand een foto. Iemand vroeg hem: is dat een foto van een schilderij of is dat de werkelijkheid?

Foto: Peter Piket

Natuurlijke verlangens hebben een bepaalde grens, maar verlangens, die gebaseerd zijn op een bedrieglijk vooroordeel, weten niet waar ze moeten halt houden: want aan de bedrieglijkheid is geen grens. Voor iemand, die een weg bewandelt, is er een eindpunt; een dwaaltocht is eindeloos. Trek je dus terug van alles wat waardeloos is, en als je wilt weten of wat je verlangt, uit een natuurlijke dan wel een blinde begeerte voortkomt, ga dan na of er op een bepaald punt een grens aan gesteld kan worden: als er na een lange weg voorwaarts een nog langere weg voor je ligt, moet je concluderen dat het niet om een natuurlijk verlangen gaat.

• Nieuwe fietsvoorzieningen in Den Haag

In de laatste Stadskrant stond het bericht dat er de volgende fietspaden/-stroken bijkomen in Den Haag en Scheveningen: Herengracht/ Fluwelenburgwal, Hofweg, Spui, Amsterdamse Veerkade/ Stille Veerkade, Noordwal, Prinsessewal, Hogewal,

Hogewal/ Zeestraat, Parkstraat, Laan van Meerdervoort, Plesmanweg/ Badhuisweg, Juriaan Kok Straat/ Badhuiskade, Zeesluisweg/Treilerdarsweg/Vissers-havenweg. Tevens komen er fietsrekken en fietsbeugels bij. Zonder overleg te hebben gevoerd met onze afdeling Gemeentepolitiek, die insprekt, lijkt me dit buitengewoon prettig nieuws.

• Vreemd plan voor Rijksweg (N44) in Wassenaar

Op 17 september kwamen de insprekers over de N44 in Wassenaar bijeen in raadhuis de Paauw, om de uitgewerkte plannen voor parallelwegen langs deze weg van de Bijhorst tot en met de oude dierentuin, te commentariseren. Wat ik echter nooit verwacht had, was dat men aan beide zijden tweerichtingsverkeer op de parallelwegen wilde toestaan en uit ruimtegebrek het fietspad opheffen. Tevens bleek mij dat we nog een keer moesten uitleggen wat we bedoelden toen wij onze wens kenbaar

maakten te willen fietsen van Marlot naar Kerkehout. Vier of vijf dagen besteed je eraan en nog weten de mensen, die de tekeningen maken, niet goed wat je zegt. Tegen dit plan zullen wij ons op alle mogelijke manieren verzetten. Onder leiding van een zakenman uit Wassenaar, dienden wij een alternatief plan in.

• Suggesties in Nootdorp

Langs drie wegen in Nootdorp, waaronder de belangrijke Veenweg, komen rode fietssuggestiestroken. Bovendien worden er met behulp van verkeerslichten nog andere autoremmende maatregelen genomen. Op een vergelijkbare weg in Leidschendam zijn vluchtheuvelletjes, maar door het vele vrachtwagenverkeer is dat hier niet mogelijk. Over vijf jaar zal er een randweg klaarkomen, die verband houdt met de komende VINEXnieuwbouwlocatie in Nootdorp, maar tot die tijd moet voorkomen worden dat het autoverkeer steeds maar toeneemt.

Henk Ens na kritische na proefrit:

'Ligfiets wordt nooit een massavervoermiddel'

ENFB-lid Henk Ens – van wie we al menig kritisch stuk mochten plaatsen – heeft de ligfiets eens kritisch uitgeprobeerd. "Een comfortabele uitdaging, waar je veel plezier mee kunt hebben", concludeert hij, maar zijn eigen ervaringen stemmen hem niet enthousiast over het gebruik in het dagelijkse verkeer – met name in de drukke stad.

De ergonomisch betere houding en ondersteuning van het lichaam op de ligfiets waardoor je geen zadelpijn en stijve armen krijgt en meer kracht op de trappers kunt zetten trokken mij altijd aan. Toen ik een paar jaar geleden meer vrije tijd kreeg kocht ik een daarom Flevobike: een degelijk gemaakte fiets die makkelijk in twee stukken uiteen te nemen is en dan gratis mee in de trein mag. Ik heb dus alleen ervaring met een voorwiel-aangedreven ligfiets maar veel is even goed van toepassing op fietsen met achterwiel-aandrijving.

Ik wist dat je op zo'n fiets helemaal opnieuw moet leren fietsen, maar bij een bezoek aan de fabrikant in Dronten lukte het me dadelijk om met de driewielige uitvoering de straat op te gaan en een blokje rond te rijden. Dat overtuigde mij er van dat ik in een paar minuten of hoogstens een paar uur ook met de tweewieler overweg zou kunnen, net zo als in mijn kinderjaren met mijn eerste fiets. Maar dat viel tegen!

Toen de fiets afgeleverd werd reisde ik naar Dronten met de bedoeling om daar fietsen te leren, er op naar Lelystad te rijden en dan met de trein naar huis. Maar na een vol uur ijverig oefenen kon ik nog geen meter fietsen. Het zou nog ruim een jaar van regelmatig oefenen duren voordat ik binnen de eigen - rustige - wijk rondjes kon rijden. Dat kostte me een broek en flink wat pleisters. Nu, nog twee jaar later, beheers ik het ding voldoende om me overal in de wijk en op rustige buitenwegen te wagen. In de binnenstad van Den Haag kom ik er echter niet mee. Hier

onder een samenvatting van mijn ervaringen en de conclusies daaruit.

Stabiliteit

Fietsen op een Flevobike blijft een beetje te vergelijken met loshandje rijden op een gewone fiets: het gaat goed maar je moet je aandacht er voortdurend bij houden. Het ding is gewoon veel minder stabiel dan een gewone fiets en lekker ontspannen rijden is er (nog) niet bij. Natuurlijk zullen jongere mensen het vlugger en waarschijnlijk ook beter leren. Maar ik ben er van overtuigd dat ook voor hen een gewone fiets altijd makkelijker en zekerder rijdt. Opstappen op de Flevobike blijft een probleem (wel eens geprobeerd om loshandje op te stappen?) De derailleur is niet in stilstand te schakelen. Alvorens te stoppen moet je dus terugschakelen en zo ver doortrappen dat de ketting op het grote wiel ligt. Doe je dat niet dan loopt de ketting er onherroepelijk af als je de trappers in de stand zet die nodig is om te starten. Opstappen in een hoge versnelling gaat slecht en terugschakelen door even het wiel op te tillen en je voet op de trapper te zetten zoals bij een gewone fiets is er niet bij. Als je bij een plotselinge stop geen tijd hebt om terug te schakelen levert het wegrijden dus problemen op. Stoppen op een drukke kruising is ook vervelend: er is altijd kans dat je bij opstappen een slinger maakt en daar is niet steeds ruimte voor.

Verkeersgedrag

De lage zitpositie heeft grote invloed op het overzicht van

het verkeer dat je hebt: je ogen zijn ongeveer even hoog als die van de bestuurder van een personenauto dus je kunt niet over geparkeerde en rijdende auto's of hoge bermbeplanting heen kijken. Je moet er omheen kijken en dat scheelt enorm, vooral op kruispunten van smalle straten met geparkeerde auto's of paden met struikgewas. Je moet dus veel voorzichtiger en langzamer rijden en veel vaker stoppen op kruispunten. Daarbij komt dat achterom kijken onmogelijk is. Om te zien wat er achter je zit moet je dus een op je pols bevestigd spiegelje gebruiken en dat moet je ook leren. De Flevobike kan in twee standen gezet worden: een lage en een wat hogere. Dat maakt een duidelijk verschil, ook in bestuurbaarheid. Ik heb hem altijd in de hoge stand staan. Zelf ben je door die lage positie natuurlijk voor anderen ook veel minder zichtbaar dan een gewone fietser. Het is wel waar dat je meer de aandacht trekt, maar die aandacht kun je pas krijgen als je gezien bent en je moet er op rekenen dat dat pas veel later gebeurt dan als je op een gewone fiets rijdt.

Kleding

De open ketting noodzaakt tot het gebruik van klemmen op de broekspijpen. Rokken komen – ook om andere redenen – helemaal niet in aanmerking en jassen eigenlijk ook niet. Eventuele broekzakken kun je beter tevoren legen, anders heb je kans dat het onderweg vanzelf gebeurt. Geschikte regenkleding heb ik nog niet gezien en ik kan me ook niet goed voorstellen hoe die er uit zou moeten zien. Het meest geschikt blijft sportkleding.

Weggedrag

Op zich zelf is de wendbaarheid goed: als je maar langzaam genoeg rijdt kun je hele nauwe bochten draaien. Anders dan bij een gewone fiets hang je ook als je heel langzaam gaat scheef in

een nauwe bocht zodat je gewicht een grote invloed heeft op het stuur. Bovendien heeft kracht zetten op de trappers niet alleen invloed op de snelheid maar ook op het stuur. Daardoor is het moeilijker om weer uit een bocht te komen dan om er in te sturen. Echt nauwe bochten blijven dus min of meer een circusstunt en eindigen voor mij nog relatief vaak in een noodstop.

Onverwachte hindernissen in nog niet bekende routes, zoals scherpe bochten gecombineerd met korte steile hellingen zijn erg vervelend. Bajonethekken zijn helemaal ellendige dingen. Samen fietsen met anderen die op een gewone fiets rijden gaat niet echt lekker. Zijn korte wielbasis en kleine wielen maken de Flevobike gevoelig voor hobbels (verkeersdrempels!) De vering in het frame heb je hard nodig want je mist de zadelveren van een gewone fiets. Een trottoir afrijden gaat probleemloos, maar stoepje op is een andere zaak en langsrichels (tramrails!) zijn heel vervelend. In rul zand valt niet te rijden – laat staan op te stappen. Verder slipt de Flevobike op een nat wegdek veel gemakkelijker dan een gewone fiets. Bij regen gebruik ik hem dan ook niet. Op mijn rug in de regen liggen vind ik trouwens ook niet leuk. Over sneeuw of ijs wil ik niet eens denken.

Dagelijks gebruik

De Flevobike past in geen enkele stalling, klem of rek. Ook tegen andere fietsen zetten gaat niet best: er haken steeds allerlei dingen in elkaar en het zware voorstuk maakt het ding onhandelbaar. Hij heeft een standaard maar die werkt alleen in de lage stand. Je kunt hem eigenlijk alleen tegen een muur of een paal zetten.

Ook met de – dure – speciale bagagedrager kun je niet veel spullen op de Flevobike vervoeren. Een ouderwetse schooltas gaat nog maar een 'diplomatenkoffertje' wil niet en je kunt alleen vrij kleine, smalle zijtas-

sen gebruiken. Om boodschappen te doen is de Flevobike dus niet erg geschikt. Een kinderzitje past er niet op en meenemen van grotere kinderen of volwassenen op de bagagedrager lijkt me uitgesloten.

Veiligheid

Als door hard remmen het voorwiel blokkeert komt het achtereind omhoog en sta je meteen met beide voeten op de grond. Dat geeft bij de snelheden waarmee ik me tot nu toe voortbeweeg geen problemen. Maar over 30 of 40 kilometer per uur moet ik niet denken. Als je 'onderuit' gaat, glij je in liggende houding over straat of de berm in. Dat geeft schrammen en builen maar als er niets in de weg staat geen ernstige kwetsuren.

Echte botsingen zijn iets heel anders: als een gewone fiets ergens tegen botst gebeurt dat met de voorband. Die veert een paar centimeter, waarna de velg verbuigt, de voorvork bezwijkt en het frame verkreukelt. Dat neemt vrij wat energie op en pas daarna komt de fietser zelf aan de beurt. Die zal dan voorover naar de grond gaan. Bij een ligfiets botst eerst het scherpe en stijve kettingwiel dat direct aan het frame verbonden is. Als de 'tegenpartij' een mens is zal die veel ernstiger verwond worden dan bij een gewone fiets het geval is. Bij een botsing met een hard voorwerp zoals een auto zal de ligfietser 'gelanceerd' worden. Er is niets om zijn bewegingsenergie te absorberen en hij maakt een mooie kans om over de auto heen te vliegen en daar slecht af te komen.

Conclusie

Een ligfiets is een leuk ding waar je veel plezier mee kunt hebben. Hij vormt een uitdaging en je kunt er zeer comfortabel op toeren maar voor tochten naar onbekende bestemmingen is hij minder geschikt. Het beste komt hij misschien tot zijn recht bij woon-werkverkeer over langere afstanden (10 tot 15 kilometer). Voor dagelijks en algemeen gebruik is hij zeker in drukke steden niet geschikt. Een massavervoermiddel zal het nooit worden; daarvoor zijn er te veel praktische bezwaren aan verbonden. De ligfiets kan dus nooit iemands eerste of enige fiets zijn.

Henk Ens



• Een alternatief voor een inpandige buurtstalling is de fietstrommel.

Eerste fietstrommel in Den Haag

Den Haag begint een proef met een fietstrommel: een overdekte, afsluitbare stallingsvoorziening voor fietsen dicht bij huis. De proeftrommel, die in de Linnæusstraat komt te staan, is één van de acties die bedoeld zijn om het stallen van fietsen bij huis te verbeteren. Op woensdagmiddag, 2 oktober om 16.00 uur zal wethouder Van der Putten de officiële opening verrichten.

Met name in vooroorlogse Haagse wijken (met bovenwoningen) blijkt behoefte aan fietsenstallingen in de buurt. Behalve vraag naar aanbindbeugels is er ook behoefte aan overdekte en afsluitbare stallingen.

In Den Haag bestaan ook al diverse buurtstallingen. Hopelijk komen er in de toekomst meer panden vrij die als fietsenstalling gebruikt kunnen worden.

Alternatief

Een alternatief voor een inpandige buurtstalling is de fietstrommel. Een fietstrommel is een overdekte, afsluitbare stallingsvoorziening voor 5 fietsen, dicht in de buurt. Gebruikers betalen 15 gulden per maand per fiets. Daarvoor exploiteert de Stichting Biesieklette de trommel.

In Utrecht worden fietstrommels al enkele jaren met succes gebruikt. Den Haag start in oktober met een proef van een half jaar. Het is een samenwerkingsproject tussen Den Haag EcoStad, Fietzersbond enfb (afdeling Den Haag), Stichting Biesieklette, Stadsdeelkantoor Laak, Dienst Stedelijke Ontwikkeling en bewoners uit Laak: Milieugroep Laak en het Voorzieningscentrum LIPA. De fietstrommel komt in de Linnæusstraat te staan. De ervaring in dit halve jaar wordt gebruikt voor het opstellen van een algemeen beleid ten aanzien van stallingsvoorzieningen.

Aanbindbeugels

Behalve bij eindpunten (winkelcentra, evenementen, strand, etc.) dienen fietsers hun fiets ook thuis (beginpunt) veilig te kunnen stallen. Bij

nieuwbouw en renovatie wordt reeds rekening gehouden met een berging voor fietsen. In bestaande oude woonwijken gelden echter (nog) geen voorschriften. Bewoners kunnen bij de gemeente stallingsvoorzieningen aanvragen. Extra fietsenstallingen in de wijk kan betekenen: minder kans op diefstal, netter straatbeeld, minder kans op beschadiging van fietsen en ander straatmeubilair, minder rondslingerende fietsen op trottoir (meer plaats voor voetgangers en spelende kinderen), bewoners zullen eerder een (betere) fiets kopen en dus meer gaan fietsen (minder uitstoot van schadelijke gassen).

Bewoners uit diverse straten hebben al een aanvraag voor een stallingsvoorziening bij hun Stadsdeelkantoor ingediend. Deze heeft extra geld gereserveerd voor het plaatsen van aanbindbeugels in 1996. De Dienst Stadsbeheer zal per geval beoordelen of plaatsing mogelijk is.

Rijswijk houdt weinig rekening met fietsers

De gemeente Rijswijk lijkt niet erg van fietsers te houden. Uit drie voorvallen blijkt, dat het gemeentebestuur van Rijswijk weinig oor heeft voor de wensen van de gemeente.

- De Rijswijkse gemeenteraad besluit, in verband met de veiligheid van het verkeer, vijftigduizend gulden uit te trekken voor de verlichting van het nog onverlichte stuk van de Beatrixlaan tussen Rijswijk en Delft. Raadsleden van D'66 en het CDA vroegen of het donkere fietspad achter dichte bossages ook verlicht zou worden. Nee, antwoordt de wethouder, dat is niet de bedoeling; dat zou vijftigduizend gulden extra kosten. Eerst maar eens kijken wat de verlichting voor auto's oplevert. Een lang gekoesterde en keer op keer naar voren gebrachte wens van de enfb komt hiermee op sterk water te staan.
- De Rijswijkse enfb stelt aan het gemeentebestuur voor om langs een gedeelte van een nieuw trambaantracé een fietspad aan te leggen, omdat dat een prachtige rechtstreekse en veilige verbinding zou opleveren voor fietsers naar het Westland. De reactie was: nee, dat doen we niet, want brommers leveren te veel gevaar op voor de kinderen van een nabijgelegen school.
- De Rijswijkse ENFB stelt aan de gemeente voor de Herenstraat door het centrum van Oud-Rijswijk in elk geval buiten de openingstijden van de winkels, open te stellen voor fietsers. In Voorburg, Zoetermeer en Dordrecht zijn centrumstraten van vergelijkbare breedte ook tijdens de openingstijden voor fietsers toegankelijk. Antwoord: het winkelen publiek zou daar te veel last van hebben.

In het eerste voorbeeld telt de sociale veiligheid van fietsers niet als argument, in het tweede voorbeeld wordt klak-

keloos aangenomen dat de verbinding langs de trambaan ook door brommers gebruikt moet kunnen worden en speelt het belang van fietsers geen enkele rol. In het derde voorbeeld leest men onze brief gewoon niet: buiten de winkeltijden is er immers geen winkelen publiek.

We moeten helaas concluderen, dat de wensen van fietsers in deze voorbeelden niet meetellen en dat de gemeente ook niet de moeite neemt om met argumenten te komen.

'Fietsvriendelijk'

Over het vastgelegde beleid van de gemeente is de ENFB wel goed te spreken. Half juni 1995 stelde de gemeente een hoofd-fietsroutenet vast (in aansluiting op het regionale netwerk), waarbij gezorgd moet worden voor directe, verkeersveilige, sociaal veilige en comfortabele routes, die goed op elkaar zijn afgestemd.

Das is mooi. Maar dat beleid wordt vergeten wanneer het op de praktijk aankomt. Alle drie genoemde voorbeelden zouden structurele verbeteringen van verbindingen in dat fietsroutenet betekenen! Zo wordt kennelijk niet gedacht. Eerst moet er nog een verkeerscirculatieplan komen en vervolgens een nadere uitwerking van het fietspadennet en dan wordt het beleid uitgevoerd. Het kan dus nog wel even duren voordat fietsers de positieve invloed van dat beleid gaan merken.

Weinig resultaat

De afgelopen jaren heeft de onderafdeling zich gericht op de volgende punten:

- Kwalitatieve analyse van een eigen fietsroutenet met aan-

bevelingen aan de gemeente moest er aan bijdragen dat we verbeteringen in een structureel verband bij de gemeente aan de orde zouden stellen. Het routenet was een poging om een lijn te brengen in de eigen wensen. Daarbij golden en gelden de volgende uitgangspunten.

- Fietspaden zoveel mogelijk asfalteren.
- Fietspaden op kruispunten met secundaire wegen verhoogd laten doorlopen, zodat de fietser niet telkens een duikeling maakt; fietsers krijgen bij verkeerslichten minstens één maal per ronde groen en een keer extra als ze zich via een drukknop of lus melden.
- Brommers zoveel mogelijk van het fietspad.

Verkeerslichten

- Bij de verkeerslichten merken we enige vooruitgang, maar is het wachten op reconstructies. Het verhoogd laten doorlopen van het fietspad bij kruisingen met secundaire wegen ziet de gemeente niet zitten, omdat daarmee drempels voor auto's ontstaan, hetgeen alleen bij voetgangersgebieden zou mogen.
 - Dat asfalteren lukt aan geen kant omdat betegelen goedkoper zou zijn; dat de enfb zegt dat dat niet waar is, legt weinig gewicht in de schaal. Ook bij nieuwe stukken fietspad zonder leidingen eronder, wordt niet geasfalteerd.
 - Het brommerpunt hebben we nog niet hard neergelegd, omdat brommers de meeste problemen geven op smalle fietspaden, waar ze nu al niet mogen komen (rechthoekig bordje 'fietspad').
- Veel losse verbeterpunten in het enfb-routenet zijn nog in studie, maar zo groot in getal, dat we ze moeilijk onder de aandacht kunnen houden.

dat een sommige ambtenaren bij het plannen van verkeerssituaties rekening houden met fietsers.

- Het nieuwe tramtracé ziet er - afgezien van het ontbreken van bovengenoemd fietspad langs een gedeelte ervan - goed uit.
- Een wijziging van de kruising Sammersweg/ Schaapweg zal een aanzienlijke verbetering voor fietsers opleveren. Zo zijn er nog wel wat voorbeelden.

Kernactiviteiten

De onderafdeling heeft nu besloten niet meer te proberen alle gewenste verbeterpunten gedaan te krijgen, maar zich te concentreren op asfalteren, afstelling van verkeerslichten en nette overgangen bij kruisingen.

Verder blijven we inspreken over gemeentelijke plannen en zullen we zo nu en dan een fietstocht met onze leden organiseren. In het voorjaar was dat erg gezellig.

We zouden graag meer aan de weg timmeren, maar daarvoor hebben we versterking nodig. Dit geldt voor twee punten:

- Het organiseren van publiciteitsgerichte activiteiten (straatacties en ENFB-kramen bemensen) en het intensiever volgen van gemeentelijke besluitvorming op de gebieden van stadsinrichting en verkeer. Er zijn wel vrijwilligers die zich willen inzetten, maar we hebben niemand, die die inzet wil organiseren.

Als er lezers zijn die daarvoor voelen, kunnen ze contact opnemen met een van de leden van het bestuur van de onderafdeling: Miel Struve (3944167), Henk Beindorff (3936744) of Erwin Ruitenber (3960043).

Erwin Ruitenber

Toch wel iets bereikt

Toch zijn de activiteiten van de enfb niet zinloos. We merken

Rijswijkers versterken onderlinge band



• Fietzers zijn socialere mensen dan automobilisten. Geen mens zal het in zijn hoofd halen om gezellig met zijn dertigen te gaan autorijden op een zondagmiddag in april. Met dertig auto's zit je mekaar alleen maar vreselijk in de weg. Als fietser ben je er dan beter aan toe: kijk maar eens in welke blije, en relaxte pose de leden van de Rijswijkse ENFB-onderafdeling zich op 28 april door een

voorbijganger lieten fotograferen bij het kerkje van 't Woudt – een bekend gehucht voor vele Haagse, Voorburgse en Rijswijkse recreatiefietzers, die na een tochtje door het Westland huiswaarts keren. Hoe vreedzamer zou de Randstad toch zijn als we allen op zondag de fiets zouden pakken in plaats van vloekend in de file te staan met een paar vechtende kinderen achterin je auto.



Meer aandacht voor stallingen

De verhoogde aandacht voor fietsenstallingen in woonwijken wordt gestimuleerd vanuit de Haagse Lokale Agenda 21. Dit initiatief heeft tot doel ideeën en projecten gericht op

een duurzame stad te stimuleren. Vele bewoners, organisaties en bedrijven werken hierbij samen.

Laak: Eerste fietstrommel

In Laak werken bewoners mee aan allerlei activiteiten gericht op een milieuvriendelijke verfraaiing van de wijk: adoptiebakken, zwerfvuil, fietsenstallingen, EcoTeamProgramma en de EKO-bloembollenactie. U bent van harte welkom tijdens de officiële opening van de fietstrommel op woensdagmiddag, 2 oktober van 15.00 tot 17.00 uur, bij Voorzieningscentrum LIPA, Linneaus-

straat 6. Vanaf 15.00 kunt u onder het genot van koffie en thee kennis maken met enkele wijkacties gericht op verbetering van leefbaarheid: fietsbeugels in de straat, eco-bloembollen, adoptiebakken, EcoTeamProgramma. Tussen 15.45 en 16.15 uur wordt de eerste trommel in Den Haag officieel geopend door Wethouder Vander Putten (zie ook pagina 7). Tot 17.00 uur kunt u zich laten informeren over de fietstrommel en andere natuur- en milieu-activiteiten in uw buurt. Ook kunt u meedoen aan de EcoTeam-Quiz met diverse prijzen. (Helaas is dit moois al allemaal gebeurd op het moment dat deze fietsbel voor u ligt Red.).

Bladvuller



Terugblik met Jac Wolters

'We putten we nog steeds uit wat we jaren geleden op papier hebben gezet'

Als onderdeel van het verjaardagsfeest van de Fietsersbond, heb ik nu een gesprek met Jac Wolters, de coördinator van de onderafdeling Voorburg, die ook veel doet voor Den Haag en de landelijke ENFB.

"Ik ben in 1977 lid geworden", zegt hij, "doordat ik in mijn studietijd een gesprek heb gehad met Christiaan laPoutré in Amersfoort, bij de toenmalige ENWB, een onderdeel van de Werkgroep 2000. De Eerste, Enige, Echte Nederlandse WielrijdersBond, die al gauw, na een verloren rechtzaak met de ANWB, zijn naam moest wijzigen in ENFB. Ik studeerde civiele techniek met als specialisatie verkeersplanologie."

"Dat gesprek met Christiaan laPoutré was zo positief, dat ik kort daarop in Voorburg ben begonnen met het opzetten van een afdeling. Ik heb alle 100 leden persoonlijk bezocht, drie per avond, en toen hadden we vijftien actieve leden alleen al in Voorburg."

Voetgangers

"Ik heb drie jaar bij de gemeente Den Haag gewerkt; daarna drie jaar bij de Voetgangers Vereniging, en nu al elf jaar als coördinator verkeersveiligheid in Amsterdam. Daarom woon ik nu ook weer in Voorburg, dicht bij station Mariahoeve. Ik ben er trots op dat ik er in Den Haag enkele fietspaden door heb kunnen drukken, zoals langs de Loosduinseweg en langs de Laan van Meerdervoort, in de buurt van het de Savornin Lohmanplein. Ik zat in de PvdA van Den Haag in de steunfractie voor verkeer en vervoer."

Hij vertelt zijn levensverhaal heel chronologisch, dus in de juiste volgorde, en als ik wil onderbreken, om bijvoorbeeld het gesprek wat interessanter te maken, begrijpt hij dat niet goed en praat dwars door mijn pogingen heen, alleen wat harder.

Uit elkaar geslagen

"We hebben in de beginjaren grote demonstraties gehad met

honderden mensen. Bij het protest tegen de Utrechtsebaan in het Haagsche bos zijn we zelfs door de politie uit elkaar geslagen. Een paar mensen zijn in die beginperiode heel belangrijk geweest voor de ENFB: Christiaan laPoutré en Rob van Putten, die nu in de gemeenteraad van Den Haag zit."

"Rik Zakee heeft heel lang heel hard gewerkt voor de Fietsersbond, maar Rik was nooit tevreden. Daar baalden ze bij de gemeente een beetje van. Toch heeft hij veel voor elkaar gekregen. Er is nog een grote demonstratie geweest, genaamd: 'dwarsweg weg', waarbij we met honderden fietsers het kruispunt Stille Veerkade-Wagenstraat bezet hielden. Tegenwoordig zijn we in Den Haag meer werkzaam volgens het harmonie- en overlegmodel."

Parkeergarage

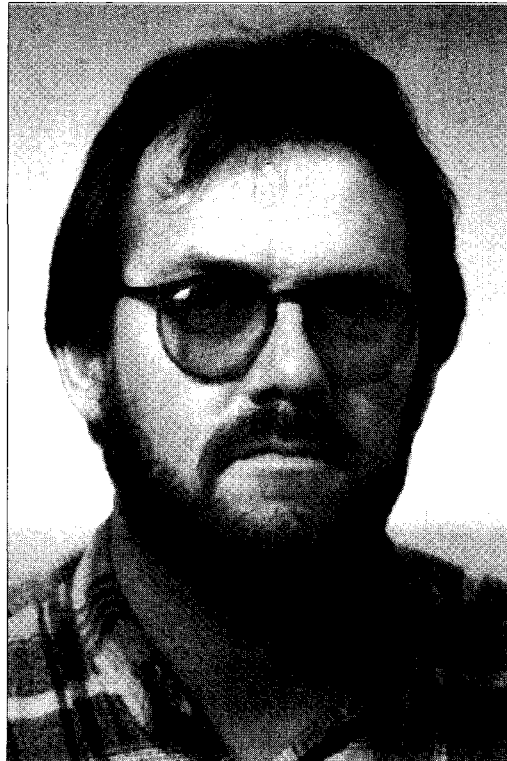
"Een andere demonstratie, die misschien wel heel origineel was, was dat we in de autoparkeergarage van Den Haag CS zes fietsen hebben geparkeerd op een autoparkeerplaats. Dat kost een gulden per dag samen, en dat is natuurlijk veel goedkoper dan zes plaatsen in de fietsenstalling. De subsidie op en de kosten van de auto voor de samenleving zijn enorm, maar iedereen vindt dat normaal, terwijl de fiets weinig mag kosten."

In Voorburg hebben we jaren geleden al alles wat we willen, op papier gezet, en daar putten we nog steeds uit."

Privéleven

In zijn privéleven fietst hij veel. Iedereen in het gezin heeft een OV-jaarkaart, en als het vaderdag is gaat hij eerst met de trein bijvoorbeeld naar Twente en fietst een kilometer of vijf en zeventig.

Om zes uur of half zeven is hij



• Jac Wolters: "Ik ben in de familie het meest enthousiast voor fietsen."

dan weer in Voorburg en dan kan het feest pas beginnen. "Wat is het doel van jouw/het leven?", vraag ik hem. Ik hoop nog een aantal jaren in gezondheid te kunnen leven, zegt hij. Ik train ook lopend. Ik loop halve marathons. Eén uur drie en veertig over 21 kilometer is toch niet gek."

Hij is acht en veertig jaar oud. Later stelt hij de tijd bij tot één uur vijf en veertig.

"Ben je een opschepper?", vraag ik, omdat hij twee minuten had gelogen.

Hij lacht wat. Hij houdt van de film en houdt het theater een beetje bij; hij leest veel, maar geen boeken meer en gaat soms naar de kerk. Onder ons gesprek neemt hij een TV-programma op met de video. Als ik nu een boek lees, zegt hij, slaap ik binnen een half uur.

NORAH

Op het ogenblik bemoeit Jac Wolters zich met het verzet tegen de NORAH, de Noordelijke Randweg Haagse Agglomeratie, en spreekt in over de nieuwbouwlocaties in de regio

Haaglanden: o.a. Wateringse Veld, Ypenburg en Leizo. Hij is onze regioman.

"Ga je ook met het hele gezin fietsend op vakantie?", vraag ik. "Nee, mijn vrouw heeft een auto, daar gaan we wel mee op vakantie, maar ik ga zo nu en dan alleen een week fietsen in het buitenland. Ik ben in de familie het meest enthousiast voor fietsen."

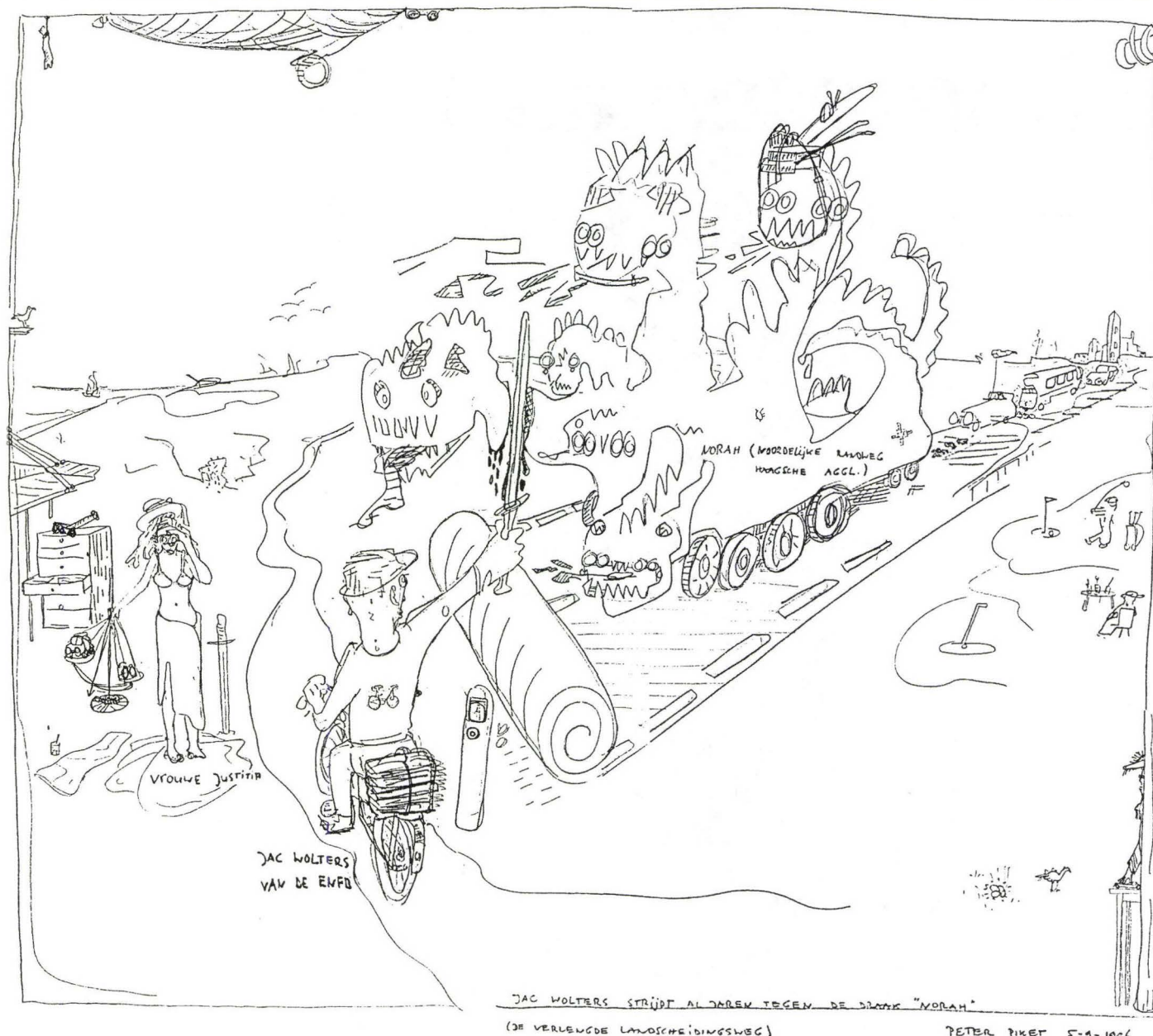
Optimist

Ik vuur mijn laatste pijl op hem af: "Wat ben jij nu voor iemand?", vraag ik hem, en ik las enkele mogelijkheden voor: 1 boeddhist, 2 fatalist, 3 ziet wel, enz.

"Ik ben een optimist en een Limburger. Ik denk dat ik de wereld kan veranderen, ik zou ook niet weten wat ik anders zou moeten doen in het leven, maar over een paar jaar moeten anderen het maar van me overnemen."

"Dan gaan we nu alvast uitrusten", zeg ik, want het is al laat.

Peter Piket



JAC WOLTERS STRIJDT AL JAREN TEGEN DE DRAAK "NORAH"

(DE VERLENDE LANDSCHAPSWEG)

PETER PIKET 5-9-1996

Geen voorrang in Voorburg

Op de rotonde die in Voorburg op de kruising Oosteinde/Rode Laan wordt aangelegd hoeven autobestuurders bij het rechts afslaan geen voorrang te geven aan fietsers op het fietspad rechts naast hen. Dat zou onveilig zijn vindt de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV): Immers die fietsers kunnen in de 'blinde hoek' van de autobestuurder zitten en dus voor hem onzichtbaar zijn.

Bij een aanrijding zou de autobestuurder schuldig zijn aan het verongelukken van de fietser terwijl hij dat niet kon

voorkomen. Dat is natuurlijk onaanvaardbaar.

In plaats daarvan moeten nu de fietsers voorrang geven aan hen inhalend autoverkeer dat rechts afslaat, en dat ze ook niet kunnen zien aankomen. Daardoor zullen ook ongelukken gebeuren maar dat is lang niet zo erg, want nu is het de schuld van de fietser zelf dat hij verongelukt. Had hij maar ogen in zijn achterhoofd moeten hebben. Daar zijn de Nederlandse verkeersregels immers op gebaseerd.

Het spreekt trouwens vanzelf dat fietsers regelmatig ver-

ongelukken want dat zijn roekeloze en onverantwoordelijke weggebruikers; dat weet iedere autobestuurder.

Geen fietsers meer?

Een belangrijk voordeel van de nu in Voorburg gekozen voorrangregeling is ook dat het aantal fietsers op die rotonde verminderen zal: fietsers zullen hem mijden - of misschien helemaal van het gebruik van de fiets afzien. En dat is tenslotte het allerveiligste: hoe minder fietsers hoe minder ongelukken.

Op rotondes voor gemengd ver-

keer (auto's en fietsers) zullen altijd ongelukken gebeuren, en de slachtoffers zullen haast altijd fietsers zijn. Als het veranderen van een kruising in een rotonde tot vermindering van het aantal ongelukken leidt komt dat alleen doordat de rotonde het autoverkeer dwingt tot een aanzienlijke snelheidsverlaging.

Maar dat kan ook bereikt worden met andere, veel eenvoudiger, effectievere, goedkopere en minder ruimte vragende middelen.

Henk Ens

Haaglanden, Provincie en gemeenten leggen nieuwe aders naar het Groene Hart

Timmeren aan de weg op het platteland

Er zijn allerlei organen bezig om de inrichting van het platteland rond Den Haag te beïnvloeden en ook, als het even kan, te wijzigen. De provincie Zuid Holland heeft enige werkgroepen, de regio Haaglanden houdt er zich mee bezig; de gemeenten sturen bij of houden tegen, en de provinciale VVV stuurde onlangs een uitnodiging om in een werkgroep te gaan zitten. Eén van de voordelen van een bezoek aan zulke werkgroepen is dat je nog eens wat hoort; bijvoorbeeld dat besluiten al genomen zijn, of door wie ze worden tegengehouden.

Zo hoorde ik op het provinciehuis van Zuid Holland dat de fietsbrug bij 'de Knip' over de Vliet, tussen Leidschendam en Voorschoten, gepland staat voor 1998, en dat al eerder begonnen zal worden met een rechtstreekse verbinding tussen het einde van de Kniplaan in Stompwijk en Zoetermeer, recht door de polder. Op de kaart stond bij dit fietspad (1996/1997), maar nu ligt het gras er nog bij als een biljartlaken. In de Voorburgse krant las ik dat de Kniplaan fietspaden krijgt; en dat er een fietstunnel onder de Veurselaan in Voorschoten komt in de verbinding tussen Duivenvoorde en de Knip, vernam ik weer van de provincie.

Ook een sneltram van Gouda via Alphen aan de Rijn naar Leiden, Katwijk en Noordwijk is

gepland. Dit ligt wel buiten ons gebied, maar zal hopelijk het verkeer over de N44 (de Rijksstraatweg door Wassenaar) doen verminderen. Waarschijnlijk echter is dit verminderen van het autoverkeer een illusie, omdat anderen meer van die weg gebruik zullen gaan maken. De behoefte aan verplaatsing is kennelijk grenzeloos, en de vervulling van uw wensen blijft achter de horizon.

Norah

Ook zijn er wat over- en onderdoorgangen gepland bij de *Norah*, op de rand van het duingebied, maar het platform tegen de *Norah* zal deze weg tot bij de Raad van State bevechten, en op mijn cartoon kunt u zien hoe Jac Wolters de draak Norah een kop afslaat.

Eddie Kips, van de afdeling Delft, die in het vorige nummer werd geportretteerd, stuurde mij informatie uit de regio. De ENFB is niet gewend zich regionaal te organiseren, en de afdeling Delft, die kort geleden weer actief is geworden, wil zich inzetten voor de regio, omdat Delft relatief klein is en het fietsen door de polder dus meer voor de hand ligt.

De regio Haaglanden maakte twee jaar geleden een rapport: 'Op fietsbanden door Haaglanden' en een 1e RVVP en een 2e RVVP (Regionaal Verkeer- en VervoersPlan). Het 2e RVVP heb ik onlangs gelezen. Aan fietsen worden enkele blad-

zijden geweid en het stadsgevest trekt in 1996 en 1997 45% van haar geldmiddelen ten behoeve van infrastructuur uit voor fietsinfrastructuur, zegt ze; maar bij nauwkeuriger lezen is het waarschijnlijk 45 procent van een klein deel van de middelen.

De fietsroutes zijn opgedeeld in drie categorieën: voorbeeldroutes, *Vinex*routes en overige routes.

De voorbeeldroutes zijn:

- Hoek van Holland - Voor- schoten,
- Scheveningen Bad - Schiedam,
- Bleiswijk - Scheveningen Bad, en
- Hoek van Holland - Leiden.

Dwarsverbindingen

Er zijn zes *Vinex*routes, die er dus vooral op gericht zijn de *Vinex*-locaties te ontsluiten, dat zijn de grote nieuwbouwwijken, die in de regio gaan komen, zoals Wateringse Veld en Leizo.

Eén zin bij het recreatief fietsen lijkt mij erg van belang: bij het aanleggen van regionale fietsinfrastructuur moet het mogelijk zijn dat, als de gelegenheid zich voordoet, er 'slimme' dwarsverbindingen worden aangelegd, als recreatieve fietsroutes en kwaliteitsimpuls zouden kunnen krijgen. Er staat een hoofdstuk in het RVVP, waarin aan fietsprojecten prioriteiten worden toegekend bij aanleg. Een zogenaamd puntenplan tot beoordeling van de fietsplannen. Beoordelingscriteria zijn:

- samenhang,
- rijtijdwinst,
- verkeersveiligheid,
- sociale veiligheid en
- comfort.

Op het RVVP is een reactie gestuurd van de ENFB afd Den Haag e.o., door met name Jac Wolters, die zich afvraagt of fietsroutes en -paden wel moeten lopen langs de grote wegen, en of zij misschien ook

wel eens langs autoluwe straten en wegen mogen lopen. De afdeling Delft heeft, met instemming van de afdelingen Zoetermeer en Den Haag, gereageerd op het 2e RVVP met een meer filosofische beoordeling zonder voorbeelden, waaruit ik proef dat zij zich zorgen maakt over de toekomst, die zal bestaan uit door elkaar suizende treinen, metro's, trams en sneltrams, vermeerderd met enorme hoeveelheden vrachtauto's met komkommers en tomaten, en haastige personenauto's, uitgerust met telefoon, computer en koptelefoon, die allemaal bezig zijn met de toekomst. Zouden wij daar misschien niet aan mee hoeven doen, of althans met iets minder haast.

De afdeling Delft vindt dat in het RVVP de mens centraal moet staan. De conclusie van de Delfse inspraak is als volgt: Als daadwerkelijk het fietsbeleid van de gemeentes gestimuleerd en gestuurd moet worden, dan kan dat ons inziens alleen door een sterk aanwijzend beleid van het stadsgevest richting gemeentes in combinatie met een substantiële subsidiepot voor gemeentelijke projecten, die het gebruik van de fiets stimuleren. In boerentaal betekent dit volgens mij: geef de gemeentes geld en adviseer ze over de besteding.

Er zijn nog veel meer organisaties bezig met onze regio en dan vooral recreatiesturende organen. Als we over twintig jaar onze omgeving af hebben, dan loopt het hier misschien onder water door het broeikas-effect en dan blijkt weer eens hoe ijdel dit alles is geweest. Daarom geven we minister de Boer van Volkshuisvesting en *Milieu* nu f 750 miljoen om de CO₂ in de atmosfeer te bestrijden. Ik ben benieuwd naar haar plannen.

Peter Piket

Advertentie



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



• Niet alleen de fietsafstand Vlietlanden-Zoetermeer, maar ook de afstand Wassenaar/Voorschoten - Zoetermeer wordt door de aanleg van een nieuwe fietsroute aanzienlijk bekort. En stimulans voor woon-werk verkeer om hier de fiets te nemen.

Doorbraak door fietspad en fietsbrug Knipplan

Als alles volgens de goede voornemens verloopt - en waarom zou dat dit keer niet eens het geval kunnen zijn - ligt er volgend jaar een fietspad langs de Knipplan en het jaar daarop, bij die zelfde Knipplan, een fietsbrug over de Vliet. Er is dan een aantrekkelijke fietsroute ontstaan van meer dan uitsluitend recreatief belang.

Voor Wassenaar ontstaat er een directe fietsverbinding met het recreatiegebied Vlietlanden. Maar ook Zoetermeer krijgt een betere toegang tot dit gebied, omdat gelijktijdig een fietspad langs de Dr van Noortstraat en op de Meer en Geerweg zal worden aangelegd. Deze wegen krijgen namelijk een dwarsver-

binding buiten de dorpskom van Stompwijk. De fietsafstand Vlietlanden-Zoetermeer wordt daarmee aanzienlijk bekort. De totale lengte van de fietsafstand tussen Wassenaar/Voorschoten enerzijds en Zoetermeer anderzijds wordt daardoor dusdanig korter, dat zij - naar mijn mening - ook voor woon-werk-

verkeer niet oninteressant zal blijken te zijn.

Veursestraatweg

We hopen dat de bestuurders het met elkaar eens zullen worden cq blijven. De provincie heeft namelijk aan de aanleg van de fietsbrug de voorwaarde verbonden, dat er een goede overgang voor fietsers komt aan de Veursestraatweg. Gezien de omvang van de verkeersstromen op die plek, ligt een ongelijkvloerse kruising voor de hand: bv een fietstunneltje, maar dat is natuurlijk wel betrekkelijk kostbaar.

De plannen - waarvan de uit-

voering al deels is ter hand genomen - moeten nog verder worden uitgewerkt en vooral de financiering moet nog rond komen. Maar bij de honderden miljoenen die de aanleg en reconstructie van de autowegen in en rond Leidschendam en de buurgemeenten vragen, moeten toch een paar miljoen voor een prachtig fietspad met brug gevonden kunnen worden!? Het zou toch te gek zijn, als.....Maar dat is wellicht te simpel gedacht. Niettemin blijven wij - bij deze fraaie plannen - hoopvol gestemd.

18 september 1996 AW

Op eenzame hoogten



• Zoals bekend is Peter Piket een groot fietsliefhebber. Hier ziet u zijn fiets, die hij als stille getuige heeft gefotografeerd van het feit dat hij de top heeft bereikt van het – inmiddels ruim met beplanting gestoffeerde – puinduin

van Ockenburg, dat een onderdeel van de Haagse Parkenroute vormt. Peter zal echter niet de enige zijn, die in de fietssporen van Parkenrouteontwerper Johan Bommelé trapt, sinds de Parkenroute ook op Internet te zien is.

Architecten Haagse Hogeschool zijn geen echte fietsers

De Haagse Hogeschool is kort geleden van start gegaan in een nieuw gebouw aan de Laakhaven, vlak achter het station Hollands Spoor. Het biedt onderdak aan ruim 1000 medewerkers en zo'n 12000 studenten. Die studenten maken voornamelijk gebruik van de fiets. Het lijkt of daar niet erg veel rekening mee is gehouden bij de wegeaanleg

Onder Hollands Spoor loopt een fietstunnel, richting Hogeschool. We rijden achter het station uit de tunnel, en knallen daar bijna tegen de van links en rechts komende fietsers op: er is op die plek namelijk een kruising zonder voorrang, met bovendien bijzonder slecht zicht.

Het laatste stukje naar de Hogeschool leggen we zigzaggend af, want een apart fietspad is er op eens niet meer, zodat de voetgangers een cordon vormen dat de gehele breedte van de weg beslaat. We dalen met de fiets aan de hand af naar de fietsenkelder. De rechtertrapper tikt daarbij

steeds irritant tegen een hekje. Wat blijkt? De afstand van de fietswiel-geul tot het hekje is te smal!

Wie heeft dit ontworpen? Ongelooflijk! architecten zitten kennelijk nooit op de fiets!

Fietsenkelder

De fietsenkelder zelf (ongeveer 900 plaatsen) biedt – in tegenstelling tot iedere parkeergarage voor auto's – nergens herkenningspunten in de vorm van genummerde vakken of iets dergelijks.

Dus we onthouden dat we de fiets in de zevende rij op de zesentachtigste plaats hebben gestald. Anders zijn we bij het

verlaten van het gebouw wel even aan het zoeken.

We weten het, niet alles kan tegelijk. Maar de fietsers moeten natuurlijk wel hun ideetjes aan onze directie of de gemeente voorleggen.

Kortom, Haagse Hogeschool ENFB'ers verenigt u en maak uw klachten maar vooral suggesties ter verbetering kenbaar

Neem contact op met Eddie Kips, strip 1.69,
email kip@sem.hhs.nl en
eventueel per telefoon 4458178

Simon Burgers
Eddie Kips

Jan de Munck ✂-te voor u

(Beide berichten zijn uit De Ingenieur 1996 no 1)

Electrische fiets

Sparta, het Friesland College en het energiebedrijf NUON werken samen in een proefproject met elektrisch aangedreven fietsen. Veertien medewerkers van de scholengemeenschap uit Leeuwarden stappen voor het woon-werkverkeer niet langer in de auto, maar op een elektrische fiets. Sparta ontwikkelde twee typen elektrische fietsmodellen: één waarbij meegetrapt moet worden (maar waarbij fietsen veel lichter wordt) en één waarbij dat niet nodig is. De fietsen kunnen ongeveer 40 kilometer afleggen voordat de accu onder de bagagedrager weer moet worden opgeladen. De fietsen met een elektromotor zijn veel milieuvriendelijker dan fietsen met een

verbrandingsmotor. De fietsen zijn nog niet in de handel.

Rijgend verstelbaar

Gazelle heeft een fiets ontworpen, die tijdens het fietsen in hoogte verstelbaar is. Voor fietsen buiten de bebouwde kom blijken veel fietsers een lage zitpositie erg te waarderen; in de stad geeft men doorgaans de voorkeur aan een hoge zitpositie. Uit ergonomisch onderzoek blijkt bovendien dat van houding veranderen tijdens het fietsen goed is voor de doorbloeding en optimale spierbelasting. De hoogteverstelling via het scharnier van de twee dragende kettingkasten gebeurt met behulp van een fixeerbare gasveer met demping, die tevens zorgt voor een geveerde achterwielophanging.

Henk Ens stamgast bij Haagsche Courant

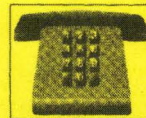
Media-schuw is onze ENFB-afdeling zeker niet. Was Jaap Kip tijdens het nieuws over de slechte toestanden van de Haagse fietspaden niet van de kranten en de televisie weg te branden, op dit moment kan ons Haagse ENFB-lid Henk Ens er zonder meer er op bogen langzaam aan een begrip te worden bij de Haagsche Courant en haar abonnees.

Regelmatig kunnen lezers van ingezonden brieven zijn naam aantreffen. Ook zijn epistel op pagina 11 van deze Fietsbel vond daar al zijn weg.

Maar zelfs Minister van Verkeer Annemarie Jorritsma is niet meer veilig voor hem, zoals u hiernaast kun zien aan dit knipsel uit de Haagsche Courant van woensdag 18 september. Henk Ens laat zich tijdens een 'phone-inn' van dit medium niet overtuigen door de argumenten van deze bewindsvrouw. Helaas zal van het omgekeerde ook wel sprake zijn: van een minister die

DOOR ONZE PARLEMENTAIRE REDACTIE

Den Haag - „Het helpt allemaal niets. Er komen alleen maar meer auto's". Hage-



TELEFONADE

naar H. Ens is niet te overtuigen, wat minister Annemarie Jorritsma ook aan argumenten aanvoert.

„U verhoogt de accijns een klein beetje, maar legt toch weer nieuwe wegen aan. Dat is net zoiets als de kraan verder opendraaien en dan maar hopen dat er minder water uitkomt". Jorritsma: „Het hangt ervan af waar je nieuwe wegen aanlegt; de ringwegen bij de grote steden trekken wel degelijk auto's weg uit straten waar we ze liever niet hebben. U bent te pessimistisch".

Het gebouw van deze krant wordt telefonisch belegerd, ter-

klaagt dat haar dienstauto niet sjiek genoeg is valt nauwelijks van te verwachten, dat die enige sympathie voor fietsers zal hebben, dus waarschijnlijk ook niet voor hun argumenten. Een mens blijft wat dat betreft een mens.

Eduard Bekker

ENFB op Internet nu al verhuisd

Wonen we nog maar net in de digitale stad, moeten we alweer verhuizen - dat wil zeggen: de hele digitale stad verhuist.

Het nieuwe adres van de ENFB Den Haag is:

<http://www.denhaag.org/~enfb>

We hebben hierdoor een eigen e-mail adres gekregen: enfb@denhaag.org.

Sinds de afgelopen zomer staat ook de Parkenroute op het net gepubliceerd. De bedoeling is dat met name internetende toeristen met deze route kunnen kennismaken. Uit tellingen blijkt dat de ENFB-pagina's steeds vaker bezocht worden. Sommige nieuwtjes uit deze Fietsbel stonden dan ook al ruim voor het verschijnen op Internet.

Hans Jongepier

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,-

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?

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



Gemeente Den Haag, Ingenieursbureau,
Afdeling Landschapsarchitectuur
Postbus 12651
2500 DP DEN HAAG
☎ 070 - 3532000 en
☎ 070 - 3133554 (Defecten aan stoplichten
o.v.v. nr. verkeerslicht en
lampkleur)



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



Fietsersbond ENFB

Afdeling Den Haag (ook redactie Fietsbel)
Postbus 11638
2502 AP DEN HAAG
☎ 070 - 3471165
E-mail: enfb@denhaag.org



Kleine mankementen geconstateerd?

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

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
Marlies Dojes
☎ 3231881

ENFB-onderafdelingen in de regio

Delft
Multatuliweg 22
2624 CJ DELFT
☎ 015 - 2568876

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