

FIETSBELANGEN

in deze bel :

- ledenvergadering 1 maart bl.3
- de slee van Nyqvist bl.5
- binnensteden moeten fietsvriendelijker worden bl.
- verslag Mariahoeveweg-actie bl.8/9
- enquête parkeergarage Malieveld bl.10
- bestemmingsplan Transvaal bl.11



BESTEMMINGSPLAN BEZIT DEN HOUT-POST AANGENOMEN

Reservering voor
Mariahoeveweg
blijft van kracht

DEMONSTRATIEVE FIETSTOCHT
TEGEN AANVLICHT MARIAHOEVEWEG

COMMENTAAR

Mariahoeveweg:
beter vergeten

Haagsche Courant
dinsdag
11 maart 1983

15

REDAKTIONEEL

Hier is-t-ie dan weer: de nieuwe Fietsbel, de eerste van dit jaar. Weer boordvol boeiende en amusante stukjes, dus lees het afdelingsblad deze keer eens helemáál.

U heeft toch gelezen wat onze wethouder voor Openbaar Vervoer en Verkeer, de heer Nyqvist onlangs op een kongres voor wegenbouwers heeft gezegd? Wij citeren:

"Nyqvist sprak bij die gelegenheid zijn bezorgdheid uit over de grote invloed van relatief kleine groepen mensen op het gemeentelijk beleid. 'Een fors deel van de acties mag als niet terecht worden beschouwd en berokkent de samenleving behoorlijke schade. Het wordt gaandeweg steeds moeilijker, als we zo doorgaan zelfs bijna onmogelijk, om nog iets tot stand te brengen dat een deel van de bevolking niet aanstaat' aldus Nyqvist." (Haagsche Courant, 29-1-'83).

Ja, ja, het begint zo langzamerhand wel te lijken op een echte vete tussen wethouder Nyqvist en (o.a.) de ENFB. Want het is natuurlijk wel duidelijk dat hij in dit stukje óók de ENFB bedoelt, die allerlei lastige bezwaarschriften schrijft en protestakties houdt, allemaal kritiek op zijn werk. Dit is dus volgens de heer Nyqvist 'niet terecht' en het 'berokkent de samenleving behoorlijke schade'. En wij maar denken, dat we in een

demokratisch leven, waar iedereen recht op vrije meningsuiting heeft !!

Wat had de wethouder dan verwacht?

Dat de hele fietsende haagse bevolking in actie komt als wij iets organiseren?

Het zal hem toch ook wel bekend zijn dat het grootste gedeelte van de mensen niet warm loopt voor aktiegroepen, maar er vaak wel mee sympatiseert?

Wij van de ENFB achten ons dan ook geen 'relatief kleine groep', maar een vertegenwoordiging van een belangrijk deel van de haagse fietsers!

En we zullen, zeker zolang wethouder Nyqvist aan het bewind is, zeker doorgaan met onze lastige en vervelende akties !!

Dat je maar een klein deel van de fietsers aktief krijgt bleek weer uit onze Mariahoeveweg-demonstratie. Een verslag hiervan verderop in de Fietsbel, en zoals op de voorpagina te zien is hebben we de kranten ermee gehaald.

Verder in de Fietsbel een verslag van een enkête bij het Malieveld met héle vervelende konklusies voor wethouder Nyqvist. Een stukje over de landelijke ledenraad van 22-1, een verslag van de vorige ledenvergadering en een uitnodiging voor de volgende, waar alle leden weer welkom zijn. Enkele raadsleden zullen dan ook present zijn. En tenslotte nog wat amusante stukjes. Veel plezier met deze Fietsbel!

de redaktie.

AGENDA

- 1 mrt. ledenvergadering
- 2 mrt. commissie ROVV
- 7 mrt. gemeenteraad
- 16 mrt. commissie ROVV
- 17 mrt. werkgroep knelpunten
- 21 mrt. gemeenteraad
- 29 mrt. redaktievergadering Fietsbel
- 30 mrt. commissie ROVV
- 1 apr. sluitingsdatum kopij Fietsbel
- 11 apr. gemeenteraad
- 13 apr. commissie ROVV
- 25 apr. gemeenteraad
- 27 apr. rapen Fietsbel
- commissie ROVV

- | | |
|----------------------------------|-----------|
| Columbusstraat 40 | 20.00 uur |
| Groenmarkt | 09.00 uur |
| Groenmarkt | 19.00 uur |
| Groenmarkt | 09.00 uur |
| Jacob Hopstraat 13 | 20.00 uur |
| Groenmarkt | 19.00 uur |
| Galileistraat 150 | 20.00 uur |
| Groenmarkt | 09.00 uur |
| Hazelaarstraat 6 | |
| Groenmarkt | 19.00 uur |
| Groenmarkt | 09.00 uur |
| Groenmarkt | 19.00 uur |
| Piet Heinstraat 104 ^a | 20.00 uur |
| Groenmarkt | 09.00 uur |

LEDENVERGADERING OP 1 MAART

in de Puinruimer - Columbusstraat 40 - aanvang 20.00 uur

Agenda

- 1 Opening, vaststellen agenda, verslag vorige vergadering, mededelingen en ingekomen stukken.
- 2 Verkeer in Mariahoeve, Marlot en Bezuidenhout. Het gemeentelijke verkeersonderzoek, Landscheidingsweg, Mariahoeveweg en alternatieven.
- 3 Bevolkingsontwikkeling in de Haagse regio en de gevolgen daarvan voor het verkeer.
- 4 Enige wetenswaardigheden over parkeergarages en onze enquête op het Malieveld
- 5 Rondvraag en sluiting

Toelichting

Bij het opstellen van de bovenstaande agenda is geprobeerd om gestalte te geven aan de al lang levende wens om wat effectiever te vergaderen. Zowel allerlei huishoudelijke zaken als mogelijke principiële aangelegenheden zijn bewust gemeden. Daarentegen is het vooral de bedoeling om mensen, die ENFB-achtige standpunten in discussies moeten of willen kunnen verdedigen (we denken daarbij aan raadsleden of mensen, die actief zijn in wijkverkeersgroepen) wat meer ondersteuning te geven.

Overigens is een uitgebreide voorkennis over de genoemde onderwerpen niet noodzakelijk. Veel van de feiten die we bij elkaar gesprokkeld hebben zullen ook voor de meeste ingewijden vrij nieuw zijn en daar zullen we bij de inleidingen ook van uitgaan.

Overigens wordt (of is) hetgene, waar we het over gaan hebben ook op schrift gesteld en bij de secretaris te bestellen. Degenen, die in het bezit zijn van het Verkeersonderzoek Mariahoeve/Marlot kunnen er mogelijk baat bij hebben als ze dit meenemen.

De ENFB-Den Haag is een jonge snelgroeiende dynamische club gemotiveerde fietsers, die voor het beheren en administreren van haar voor de verkoop bestemde propagandamateriaal een vakature heeft voor een

MATERIAALBEHEERDER/STER

Wij denken aan iemand met tenminste lager onderwijs, voldoende verantwoordelijkheidsgevoel en enige ervaring in het omgaan met klein geld.

Wij bieden:

- gezellige aanloop
- zinvolle vrijetijdsbesteding (belastingvrij)
- 7½ % vakantietoeslag

Doorgroei is mogelijk naar een meer verantwoordelijke functie, bijv. materiaalontwerper/uitgever.

Een psychologisch onderzoek maakt geen deel uit van de selectieprocedure. Reacties gaarne zo spoedig mogelijk met vermelding van 'MB' in de linkerbovenhoek op ons postbusnummer 11638, 2502 AP Den Haag.

INGEZONDEN

Op het stukje 'ENFB exit ?' (Fietsbel nr. 3, juni 1982) kregen we nóg een reactie en wel van José van der Wiel. We kunnen helaas niet haar hele brief af-drukken (de bijdragen van Rik Zakee zouden anders maar in 't gedrang komen). Ze schrijft dat ze, sinds ze zelf een auto gekocht heeft pas ervaren heeft dat het weggebruik voor automobilisten ook allemaal geen rozegeur en maneschijn is. Ze heeft dat gemerkt o.a. aan de verkeers-lichten (die ook voor auto's altijd op rood schijnen te staan) en aan de beweg-wijzering. Ze begint te geloven dat er meer deskundigen bij de ENFB zitten dan in de hele autowereld. Dan hier het laatste gedeelte van haar brief integraal:

"Waarom wint het autoverkeer ?

Misschien wel omdat mensen worden 'voorgelicht' in het autorijden; ze krijgen folders hoe je moeilijkheden kunt overwinnen, zoals de Shell-helpt gids, reclame en autotesten die je vertellen wat je moet doen. Maar het reizen met fiets en openbaar vervoer heeft ook zo zijn specifieke moeilijkheden en waar kun je zien hoe dat makkelijk wordt opgelost? Waar zijn de gratis folders

in de bus, de reclamespotjes op televisie? Je moet het zelf maar uitzoeken en hoevelen zullen niet voor fiets en openbaar vervoer kiezen gewoon omdat het te moeilijk is, ze de antwoorden niet weten en kunnen vinden voor (onbewuste) vragen als - hoe neem ik een volle winkelwagen aan boodschappen op de fiets mee naar huis, hoe reis ik met twee koffers, een kind en een hond van Loosduinen naar Oma in Eindhoven, hoe reis ik goedkoop, hoe plak ik een band en maak ik mijn licht? - Misschien moet de ENFB wel meer informatie gaan verspreiden over deze problemen.

Het autoverkeer wint denk ik niet alleen omdat ze voorlichting geeft over praktische problemen, ze wint denk ik ook omdat ze een droomwereld verkoopt. Een wereld van comfort, glimlak, sportieve rijstijl, grote kofferbak, kinderen zoet achterin met de speel-spelletjes en wat verkopen wij; de harde realiteit!

Veel mensen kopen liever een dure droom dan dat ze leven in de relatief goedkope realiteit. Nog niet wetende dat het laatste toch eenvoudiger en fijner is."

LEDENRAAD 22 JANUARI 1983

De belangrijkste onderwerpen waren:

Toekomst Ledenraad

Wegens de geringe opkomst op de laatste ledenraden, was voor de vergadering het voorstel gedaan het aantal ledenraden van 5 tot 2 per jaar terug te brengen (voor huishoudelijke- en beleidszaken) en tussendoor 3 dagen met een bepaald thema te organiseren. De Ledenraad heeft dit voorstel zo ongeveer overgenomen.

Aktie Tarieven Openbaar Vervoer

Een voorstel van de afdeling Zaanstreek (Wees Wijs, Reis Grijs) werd verworpen. Eigen akties zullen niet worden georganiseerd, maar akties van anderen zullen wel gestimuleerd worden.

Ledenwerfakties

Een werkgroepje legde via De Ketting een

aantal ideeën voor, gericht op het werven van leden. In groepsgesprekken werden de meeste ideeën positief beoordeeld. Welke wanneer worden uitgevoerd hangt van afdelingen, bestuur en/of ledenraad af.

Fietsen voor Nicaragua

Een landelijke aktiedag moet geld opleveren voor 150 fietsen voor Nicaraguaanse leerkrachten. Het zwaartepunt van de aktie zal in Rotterdam liggen (12 mei). Nicaragua-komitees zullen mede-organisatoren zijn. Op de ledenvergadering van maart zullen bijzonderheden bekend worden gemaakt.

Kees Rotteveel

Privégebruik van dienstauto's maakt Haagse tongen los

Van een onzer verslaggevers

DEN HAAG — Het Haagse raadslid mevrouw D. Wijnker (Links Den Haag) vindt het een „belachelijke zaak”, dat wethouders van die stad hun dienstauto gebruiken tijdens vakanties in het buitenland.

De gemeenteraadsleden van de coalitie Links Den Haag (PSP, PPR en CPN) zullen vandaag bepalen welke stappen hiertegen genomen moeten worden.

B. en W. van Den Haag hebben op vragen van de linkse fractie geantwoord dat het privégebruik van dienstauto's niet apart wordt bijgehouden. Tijdens vakanties komen de benzinekosten voor rekening van de wethouders.

Op pad

Al sinds jaar en dag hebben Haagse wethouders de beschikking over een dienstauto met chauffeur, die de

wagen aan het einde van de werkdag mee naar huis neemt om in voorkomende gevallen op pad te kunnen gaan.

Alle kosten rond de auto's komen voor rekening van de gemeente. In het kader van

de begroting voor dit jaar besloot het gemeentebestuur te onderzoeken hoe die kosten kunnen worden beperkt.

„Veel groepen worden steeds meer door overheidsmaatregelen in de tang genomen. Het inkomen van een wethouder is hoog genoeg om de reiskosten tijdens de vakantie zelf te betalen”, aldus mevrouw Wijnker van Links Den Haag.

Bezuiniging

Volgens wethouder mr. C. Nyqvist (openbare werken, verkeer en vervoer, decentralisatie) is de vakantie van een Haagse wethouder bijna de enige gelegenheid, waar-

DE SLEE VAN NYQVIST

Onlangs werd in de commissie ROVV een raadsadres van het comité Kindervuist behandeld. Joyce Weber van Kindervuist sprak in en wist onder andere te vertellen hoe onlangs op een inspraakavond aan de Hengelolaan "Meneer Nyqvist in zijn slee de stoep op scheurde". Nyqvist liep rood aan, maar blijkens bijgaand stukje uit het Algemeen Dagblad heeft die slee nog meer emoties losgemaakt.

bij privé van de dienstauto gebruik wordt gemaakt. „Dit ongedaan maken levert een bezuiniging van hooguit enkele duizenden guldens op”, zegt hij.

De VVD-wethouder benadrukt, dat het bestuurderswerk door de week en in het weekeinde nauwelijks tot geen tijd overlaat om de dienstauto privé te gebruiken. „Ik heb mijn eigen auto dan ook allang verkocht, want die weinige kilometers zouden mij goud kosten”, aldus Nyqvist. Hij noemt de vragenstellerij „sensatiezockerij”.

ZOETERMEER

In het afgelopen halfjaar hebben wij ons, samen met ROVER, vooral beziggehouden met knelpunten voor fietsers in Zoetermeer. Op 10 juli 1982 was de start van onze actie. In de dorpsstraat kon het publiek bij onze kraam op grote flappen de problemen met het fietsen opschrijven.

Enkele actieve leden van ENFB en ROVER gingen later per fiets de vele opgeschreven moeilijkheden bekijken. Van deze "knelpuntenfietstocht" werd een inventarisatie gemaakt en dat leverde een echte *knelpuntennota* op.

Deze nota, bestemd voor de gemeenteraad, werd op 16 november jl. officieel aangeboden aan de wethouder van verkeer en vervoer.

Op 6 januari jl. heeft de commissie verkeer en vervoer zich met de knelpuntennota beziggehouden en allerwege was er waardering voor het 'spitwerk' van ENFB en ROVER.

De ambtenaren zijn nu aan de gang met

de door ons aangegeven knelpunten en het spreekt vanzelf dat wij de zaak intensief blijven volgen! Over een maand of drie mogen wij voorstellen verwachten.

Hoewel wij best tevreden zijn met het verloop van deze actie tot nu toe (goede medewerking van het publiek - ruime aandacht van de plaatselijke pers) weten wij, dat we er nog lang niet zijn. Ongetwijfeld zijn er door ons nog heel wat knelpunten niet aangegeven in de nota. Bovendien zullen er altijd weer nieuwe knelsituaties ontstaan voor de fietsers. Wij doen dan ook een beroep op onze Zoetermeerse leden ons op de hoogte te stellen (c.q. te houden) van de problemen die zij met het fietsen in de stad ondervinden.

U kunt uw reacties kwijt bij ons nieuwe kontakt-adres:

Gerard Lieveerse,
Weteringdreef 64,
tel. 414724

Om te redden, wat er te redden valt:

Binnensteden moeten autovriendelijker worden



Boodschappen doen in de binnenstad, is er voor steeds meer automobilisten niet meer bij. Zij hebben geen zin om lang te moeten zoeken naar een parkeerplaats en dan uiteindelijk terecht te komen in een dure parkeergarage. En zij hebben geen zin de gekochte spullen door de drukke stad naar de auto te sjouwen over grote afstanden.

De "weide-winkels" en de winkelcentra buiten de binnenstad varen er wel bij, evenals de middenstand in de omliggende dorpen. Daar kan men gemakkelijk en — meestal — gratis parkeren, dichtbij de winkels waar men moet zijn.

De binnenstadsmiddenstand begint in de gaten te krijgen, dat het toenemend wegblijven van de automobilisten het verlies van een geweldig stuk koopkracht betekent. Vervlakking en verpaupering van de winkels is in veel steden al zichtbaar.

Weliswaar is er sprake van een toegenomen aantal bezoekers in veel binnensteden. De besteding "per hoofd" daalt er echter naar verhouding sneller, dan buiten de centra. Het "kopen" lijkt er op den duur gereduceerd te worden tot het op de straathoeken eten van een "hap uit de muur" en de impuls-aanschaf van goedkope artikelen, waar de middenstand weinig aan kan verdienen. Dat betekent welvaartsverlies en een bedreiging van de werkgelegenheid.

Anti-auto beleid

Het anti-auto beleid van de betreffende gemeenten is voor een groot deel debet aan deze ontwikkeling, die de laatste tijd is versneld. Er is en wordt nog steeds auto-wegcapaciteit en parkeerruimte weggenomen ten behoeve van vrije busbanen en fietspaden. Er wordt parkeerruimte geofferd omwille van "stedeschoon-overwegingen". En in sommige ste-

den "vernietigt" men zelfs opzettelijk vrije parkeerruimte, om op die manier de automobilisten te dwingen gebruik te maken van de peperdure, vaak voor overheidsrekening gebouwde parkeergarages, die soms goeddeels leeg staan.

Er is zelfs een stad, waar stemmen opgaan, om die automobilisten, die in de wijkwinkelcentra van die gemeente tot nu toe ruimschoots en gratis konden parke-

ren, straks voor het parkeren even veel te laten betalen, als in de ontoegankelijke gemaakte binnenstad.

Daarmee zou men naar onze mening uitsluitend bereiken, dat ook de wijkwinkelcentra klandisie verliezen. En wederom zou de middenstand in de omliggende dorpen lachende derde zijn... En wederom betaalt de automobilist het gelag.

Illusie

De reden van het feit, dat men veelal de zaken op z'n beloop laat en de schaarse middelen eerder besteedt aan nieuwe fietspaden en busbanen, is een uitgangspunt, dat wel eens een illusie zou kunnen zijn.

Men "verwacht", dat in de toekomst de "modal split" (vervoerskeuze) zich zal wijzigen: minder autogebruik, méér gebruik van de fiets en het openbaar vervoer.

Er is echter geen enkele "harde" aanwijzing, dat de komende jaren de omvang van het nederlandse autopark ernstig zou afnemen, of dat autorijden zeer veel duurder zou worden. Wel is er de aanwijzing, dat de groei van het openbaar vervoer tot stilstand zal komen (en dat het wellicht zelfs zal afnemen ten gunste van de auto...), wanneer de overheid aan de gebruikers van dat vervoer de werkelijke kostprijs gaat berekenen. En dat moment lijkt, gezien de uiterst moeilijke financiële situatie van de overheid, niet ver.

Reden dus voor de Gemeenten, om de binnensteden met de meeste spoed een stuk autovriendelijker te maken? : Wij hopen het!

BINNENSTEDEN MOETEN FIETSVRIENDELIJKER WORDEN

..... Dergelijk soort onzin krijgen leden van bepaalde autoverzekeringen (Sterpolis, GOV) vier keer per jaar ongevraagd toegestuurd. Had ik zo'n verzekering dan was hun ledental snel met één verminderd. Ik word gelukkig niet voor de keuze gesteld.

Een bekend verhaal: binnenstadsmiddenstand klaagt over hun bereikbaarheid per auto. Aan deze tertiaire (of nog lagere) randvoorwaarde zou hun recessie te wijten zijn. Larie! Of mensen

ergens wat kopen hangt af van de prijzen, de sortering en de service. Niet van de bereikbaarheid! Een mooi voorbeeld: Hema en Bijenkorf zijn in de Haagse binnenstad even slecht bereikbaar per auto; bij de Hema wordt veel gekocht, bij de Bijenkorf weinig. Vervolgens stelt de anonieme schrijver dat de efficiency van het winkelen in de binnenstad lager ligt dan bij de winkelcentra in de buitenwijken. Ook niet zo gek: in de binnensteden heerst

vaak meer sfeer dan in smakeloze winkelcentra (Leidsenhage/In de Bogaard). Voor de meeste artikelen is het belangrijkste onderdeel van de koop het vergelijken van prijzen, kwaliteiten en smaken; het zogenaamde winkelen. Naarmate het winkelcentrum meer sfeer heeft verloopt dit winkelen prettiger voor de klant. Voor de winkelier lijkt het nadeliger, hij is langer met een klant bezig. Maar ja, wie is er koning? Tien-duizenden mensen tekenden voor het behoud van de Bijenkorf, terwijl de meesten van hen er nooit wat kopen. Ze hebben de winkel nodig voor de gezelligheid en voor vergelijkingsmateriaal. Gezellig winkelen kun je best zonder auto: grote artikelen kun je thuis laten bezorgen en kleine dingen kun je zelf meenemen.

Dan zijn er nog goederen, die je graag zo efficiënt mogelijk koopt. Met name

eten en drinken. In oude wijken koop je zoiets bij de winkel op de hoek. Bewoners van nieuwbouwwijken kennen deze luxe niet. Zij zijn door de planologen gedwongen om eens per week een Konmar-achtige supermarkt te bezoeken. Zoiets verloopt dan als volgt: in een half uur rijdt men naar de supermarkt ('s winters eerst even krabben), dan nog een half uur om een parkeerplaats te zoeken en later bij de kassa nog eens een half uur in de rij staan. Hoeze efficiency? Door met de fiets te gaan wordt het al een stuk doelmatiger, een paar fietstassen zijn snel terugverdiend.

Reden dus voor de gemeenten, om de binnensteden met de meeste spoed een stuk fietsvriendelijker te maken? Wij hopen het!

Bernard Weerdmeester

VERSLAG LEDENVERGADERING 16-12-82

Aanwezig: Jenny Schoemaker, Bernard Weertmeester, Rik Zakee, Willem Ruitenbeek, Alphons Mantel, Martin v.d. Berg, Rob de Lugt, Nico Vlasveld, Frans Booy en Liesbeth Davids.

Ingekomen stukken.

- Bestemmingsplan Benoordenhout. Dit is goedgekeurd door Gedeputeerde Staten. G.S. zegt dat er geen ruimte is voor het doortrekken van het fietspad op de Benoordenhoutseweg/Willem Witsenplein en tegenstrooms-fietsverkeer in de Jan van Nassaustraat. De ENFB gaat tegen dit bestemmingsplan beroep aantekenen.
- Brief aan Rik, met allerlei anekdotes. Gaat door naar de redactie.

Mededelingen.

- We zijn honderd leden kwijtgeraakt, door Woerden zijn alle leden die de kontributie over '82 niet hadden betaald geschrapt. Besloten is al deze lieden een briefje te sturen, om ze hiervan op de hoogte te brengen en in de hoop dat ze zich weer melden.....
- Voor het fietsrouteboekje Breda- Den Haag blijkt niet voldoende geld te zijn, een aantal afdelingen zitten diep in de schulden. Besloten werd om een oproep in de volgende Fietsbel te plaatsen, wie op intekenen dit boekje toch wil hebben.

Verslag vergadering 13-10-'82 (ledenvergadering).

- Wie er nu in het bestuur van de afdeling zijn komen te zitten is niet

duidelijk geworden uit dit verslag. Het bestuur wordt alsnog in de volgende Fietsbel duidelijk voorgesteld, met de namen er uitgebreid bij!

- Er zijn enquetestrookjes van de stellingen kwijtgeraakt (verkeerde adresvermelding).

Kaskommissie

Uit de vergadering van 13-10 kwam het voorstel tot het oprichten van een permanente kaskommissie. Volgens de aanwezigen nu is hieraan niet zoveel behoefte. Besloten is om op elke ledenvergadering voorafgaande aan de jaarvergadering te kijken of er behoefte is aan een ad-hoc-kaskommissie en deze dan dezelfde avond samen te stellen uit een afvaardiging van de aanwezigen.

Aktie 6 november,

Fiets en trein op een lijn.

In de landelijke pers en in de Fietsbel is er van tevoren ruim aandacht aan besteed. Toch heeft een aantal leden niets van de actie geweten. Misschien zou zoiets dan toch buitenop de Fietsbel uitdrukkelijk vermeld moeten worden. Het effect van de actie is in ieder ge-

val geweest dat de ENFB ermee in de pers is geweest (landelijk) en dat een aantal 'hoge heren' de ENFB serieus zijn gaan nemen, getuige het feit dat ze op de manifestatie kwamen spreken. Verdere effecten zijn moeilijk te meten.

Mariahoeveweg.

Op 10 januari 1983 wordt het bestemmingsplan in de gemeenteraad besproken. Aan grote acties valt er weinig meer te organiseren. Wel willen we proberen met stencils voor wijkberaad, pers en leden zoveel mogelijk mensen naar de raadsvergadering te krijgen. Jenny coördineert deze stencilverspreiding.

Straatenquete.

Er is het plan om weer eens in de pers te komen middels een stratenquete over het fietsklimaat. Met interviews kan er dan een soort onderzoekje over dit onderwerp worden gehouden waarvan de resultaten naar de raad en naar de pers kunnen. Een leuk plan wat van de zomer uitgevoerd zal kunnen gaan worden.

Martin zal een vragenlijst samenstellen en ter beoordeling rondsturen. Rik en Jenny houden al een keer een test, op het Malieveld.

Fietsplan (zie ook vorige Fietsbel).

Er is een fietscirculatieplan van de gemeente en de ENFB wil de gemeente nu op het feit drukken dat hierbij ook een beleid hoort. De werkgroep knelpunten wil alvast een inventarisatie maken, met een prioriteitsstelling van de knelpunten. Hiervoor worden de hoofdroutes door de stad bekeken met de knelpunten, waarbij nog nader gekeken zal moeten worden hoe dat het beste kan. Het doel is aan te geven waarover er nog gesproken moet worden en waar er besluiten moeten komen om het circulatieplan (weer) aan het werk te krijgen, er weer wat leven in te blazen. De werkgroep knelpunten werkt hieraan verder.

Liesbeth Davids.

BEHANDELING BESTEMMINGSPLAN MARIAHOEVE: EEN TONEELSTUK VAN 5½ UUR

Op 10 januari j.l. besliste de gemeenteraad over het bestemmingsplan Bezuidenhout-oost. Daarin opgenomen reservering voor de Mariahoeveweg was voor de ENFB aanleiding om een demonstratieve fietstocht naar de raadszaal te organiseren.

Alle leden wonend aan het tracé, alsmede iedereen, die een bezwaarschrift tegen de reservering had ingediend kreeg een oproep in de bus. Verder werden nog enige tientallen mensen via de post of telefonies opgeroepen en de resterende pamfletten werden bezorgd bij leden in enkele straten met een hoog ledental. Ook een folder van de links Den Haag-gemeenteraadsfractie (huis aan huis langs het tracé) alsmede de pers en de Bezuidenhoutpost besteedden enige aandacht aan de tocht.

Daarom viel de opkomst (25 personen, waaronder een aantal volkstuinders die hun tuin door de weg bedreigd zien) wat tegen. Een groot aantal tegenstanders van de weg bleek echter rechtstreeks naar de raadszaal te zijn gekomen, met als gevolg dat de deelnemers aan de demonstratie er niet in mochten: de

zaal was vol. Een gelukje voor de fotograaf, die daardoor de demonstranten nogmaals op de fiets wist te krijgen om een plaatje te maken. Vanaf een beeldscherm in het informatiecentrum konden we toch het gebeuren in de raadszaal volgen en in de loop van de avond druppelden er zoveel mensen de zaal uit, dat we om een uur of tien toch naar boven mochten. De behandeling van het bestemmingsplan leverde de verwachte schertsvertoning op. Mevrouw Otter van het CDA verkondigde, dat de reservering voor de Mariahoeveweg maar gehandhaafd moest blijven en dat later beslist moest worden over het al dan niet aanleggen. Als argumenten hiervoor voerde zij aan, dat dat tenslotte bij aangrenzende bestemmingsplannen ook gebeurd was en dat er nog een onderzoek naar de effecten van de Mariahoeveweg gaande was: het verkeersonderzoek Mariahoeve. Nu, als dat onderzoek als basis voor de besluitvorming moet dienen berg je dan maar: veel meer dan een luxe reclamefolder, waarin de aanleg van de Mariahoeveweg en verlengde Landscheidings-

weg wordt gepropageerd (waarbij het nodige knoeiwerk met cijfers niet wordt geschuwd) is het niet.

Voor CDA en VVD is het echter een mooi excuus om een besluit over de Mariahoeveweg uit te stellen tot over de hoofdwegenstructuur voor de hele stad wordt besloten.

In zo'n geval kan er namelijk onderhandeld worden. De autolobby en de OVV-top worden dan tevreden gesteld met een flink stel nieuwe autowegen, maar om ook actiegroepen tevreden te stellen zullen de wegen waartegen de weerstand het hardnekkigst is worden geschrapt. "Dat kan dan best deze weg zijn" zo wist ook de fractievoorzitter van links Den Haag, Jack Verduyn Lunel, maar dan ten koste van een of ander "alternatief", verbreding van de Van Alkemadelaan en Waalsdorperweg of iets dergelijks.

De leden van de linkse fracties realiseerden zich heel goed, dat het vechten tegen de bierkaai was. Verduyn Lunel probeerde het nog door te wijzen op een briefwisseling van de ENFB met de regionale Inspekteur voor de milieuhygiëne, waaruit bleek, dat het bestemmingsplan in strijd met de Wet Geluidshinder is, omdat geen akoesties onderzoek met betrekking tot de Mariahoeveweg was gepleegd.

Ook Peter Noordanus (PvdA) deed nog een poging: een deel van het voor de Mariahoeveweg gereserveerde gebied zou mooi gebruikt kunnen worden om de Gemeentereiniging de wijk uit te plaatsen, maar dat werd nu onmogelijk gemaakt.

Het CDA moest echter niets van al dat "gedram" weten en de VVD bemoeide zich nauwelijks met het geheel.

Er deed zich echter een incident voor toen Verduyn Lunel in tijdnood kwam.

Hij had namelijk acht amendementen ingediend en de uitwerking daarvan door de ambtenaren was zo klunzig gebeurd, dat een groot deel van zijn spreektijd opging aan het uitleggen wat er nu eigenlijk in die amendementen stond. Loco-burgemeester Vink, die de vergadering voorzat wilde zijn verzoek om wat extra spreektijd wel inwilligen, maar hierdoor was opeens VVD-fractieleider Hubert wakker geschrokken. Ook het CDA deed mee, dus Verduyn Lunel kreeg geen extra spreektijd. Het amendement tegen de Mariahoeveweg, gesteund door PvdA, links Den Haag en D'66, haalde het niet. Niet alleen de rechtse fracties waren echter tegen. Voor de stemming om half één 's nachts plaatsvond gaf Adri Duyvestein, wethouder voor Stadsvernieuwing namens de PvdA, te kennen een stemverklaring af te willen leggen: hij zou tegen het amendement stemmen. Niet omdat hij voor de Mariahoeveweg was, maar omdat in andere bestemmingsplannen er ook al ruimte voor gereserveerd was.

We hadden het al zo'n beetje verwacht. Dankzij een handeltje tussen de heren Duyvestein en Nyqvist zitten we nu met een vierbaans Lekstraat opgescheept. Ook haalde Duyvestein destijds een amendement van zijn eigen fractie om fietsen op het Buitenom mogelijk te maken onderuit.

Het was trouwens opvallend hoe goed Duyvestein en Nyqvist het samen konden vinden. De PvdA heeft wel een koekoeksjong uitgebreed!

Het handhaven van de reservering bleek alleen voor de fractie van links Den Haag reden genoeg om tegen het hele bestemmingsplan te stemmen. Alle overige fracties stemden vóór.

Rik Zakee.



HET BESTUUR

Op de vorige ledenvergadering hebben we toegezegd het bestuur nog een keer voor te stellen in de Fietsbel. Het bleek nog niet helemaal duidelijk te zijn wie er nu allemaal ingekomen waren.

In onze statuten is geen limiet gesteld voor het aantal bestuursleden; alle zeven kandidaten zijn ook in het bestuur gekozen. Zodoende ziet dit bestuur er als volgt uit:

- o Martin van de Berg, houdt zich bezig met bestemmingsplannen, is 2 jaar actief.
- o Jan Goutier, werkgroep knelpunten, 2 jaar actief.
- o Nico Vlasveld, werkgroep knelpunten, 2 jaar actief.
- o Jac. Wolters, koördinator landelijke aangelegenheden, 4 jaar actief.
- o Alphons Mantel, bestemmingsplannen en penningmeester, 2 jaar actief.
- o Jenny Schoemaker, koördinator Fietsbel, 2 jaar actief.
- o Rik Zakee, sekretaris, 3 jaar actief.
- o Kees Rotteveel, voorzitter, ½ jaar actief.

PARKEERGARAGE MALIEVELD

Voor wie eigenlijk?

Zoals misschien bekend heeft de gemeente plannen om onder het Malieveld een grote parkeergarage annex schuilkelder te bouwen. Dit zal enorme investeringen met zich meebrengen.

Gezien de ervaringen met andere parkeergarages - Babylon, Plein - lijkt ons de vraag gerechtvaardigd of van (nog eens) zo'n parkeergarage wel ruim gebruik gemaakt zal worden. Temeer daar in de voorbereidingsplannen uitgegaan wordt van een parkeertarief van zo'n 100 gulden per maand (f7,50 per dag). Wie heeft dat er voor over?

Daarom leek het ons een goed idee om deze vraag eens voor te leggen aan de betrokkenen, degenen die hun auto nu parkeren op het parkeerterrein van het Malieveld.

Zodoende trokken twee ENFB-ers er op een kille, winderige januarimorgen er al om ½8 op uit om de parkeerders van het Malieveld de volgende vraag voor te leggen:

Als de gemeente Den Haag hier een parkeergarage zou bouwen, het bestaande parkeerterrein op zou heffen en het gebruik van die garage zou 75 gulden per maand kosten, zou u er dan gebruik van maken?*

Het leverde de volgende antwoorden op:

Nee	58x*
Misschien/soms	5x
Geen antwoord	3x
Ja	6x

* inclusief zes personen, die binnen-

kort verhuizen of van baan veranderen en dus niet meer op het Malieveld aangewezen zijn.

We waren ook benieuwd hoe men die probleem dan op wilde lossen en kregen als antwoorden:

Overstappen op de fiets	10%
Overstappen op OV	50%
Gebruikmaken van parkeer-voorzieningen bij kantoor	10%
Uitwijken naar parkeergarage op het Plein	10%
Blijven zoeken naar gratis parkeerplaats	20%
Geen idee	5%

Een erg merkwaardige methode om het openbaar vervoer te bevorderen, zo vonden ook de meeste ondervraagde automobilisten. Het gebied rond het Malieveld is overigens uitstekend voorzien van OV: CS vlakbij, lijn 5,9,13,18,22,37 en verschillende NZH-lijnen. Een OV-kaart wordt sowieso - zelfs ondanks de komende tariefsverhogingen - goedkoper dan alleen al het stallen van de auto. Daarom vragen wij van de ENFB en met ons hopelijk ook de gemeenteraadsleden van Den Haag af:

- Is die parkeergarage nou eigenlijk wel zo hard nodig? -

Jenny Schoemaker.

BESTEMMINGSPLAN TRANSVAALKWARTIER

In de maand december lag het ontwerp-bestemmingsplan voor het Transvaalkwartier ter visie bij de gemeente Den Haag.

Vanuit onze verkeersvisie bezien kon ik weinig goeds in het plan ontdekken. Er wordt voorgesteld de parkeernorm (het aantal parkeerplaatsen per woning) te verhogen; bij het huidige gebrek aan parkeerplaatsen in de wijk betekent dit dus: parkeergarages aanleggen. En maar liefst op vijf plaatsen! O.m. naast de kinderboerderij in de Herman Costerstraat.

Ik zie het al voor me: moeders met kinderen die zich door de stroom auto's (op weg naar een plaatsje in de parkeergarage) moeten doorwurmen om de boerderij te bereiken. Op deze wijze vraagt de gemeente gewoon om levensgevaarlijke toestanden.

Ook boven de sporen van de HTM in de

Heemstraat wil men een parkeerplateau aanleggen.

Fietsvoorzieningen zijn niet aanwezig in deze wijk en het openbaar vervoer komt regelmatig in de knel door illegaal geparkeerde auto's, m.n. tijdens marktdagen. Voor deze problemen heeft de gemeente kennelijk geen oog; in het plan worden geen ideeën aangedragen om ze op te lossen.

Gebruik makend van de inspraakprocedure heb ik n.a.v. dit plan een pittig bezwaarschrift geschreven; dit soort plannen schreeuwt daar immers om....

Alphons Mantel
(penningmeester)

ADRESSEN

Verkoopadressen:

-Hertenrade 111 tel 664420
-Beeklaan 456 B 607891
-Soendastraat 27 A 653538
-PSP pand, Geest 37
-C.v.Zantenstraat 238 684231
(ook voor groter hoeveelheden)
-Wereldwinkel, Schoolstraat 56
Rijswijk 902508
(hier is tevens de werkgroep Rijswijk
gevestigd).

Kontaktpersonen:

Voorburg

-Elly Verzaal, Oosterloostraat 9 874291
-Hans van Proosdij, Prins Hendrikstraat 74 870886

Leidschendam

-Frans Booi, v.Ruysdaellaan 48 270838

Redaktie Fietsbel

-Jenny Schoemaker, Hazelaarstr.6 606246

Ledenraad, landelijke aangelegenheden

-Jac Wolters, Spakenburgstr.13 456559

Fietsroutes

-Ad Jobse, Frederik Hendrikplein 20 tel overdag, tst9 245510

Sekretariaat

-Rik Zakee, Laan v. Meerdervoort 250626
720 overdag tst 2457 694341

ENFB-Winkel

ENFB- T-shirt; uitverkoop prijs f 7,50
ENFB tas f 5,00

Stickers:

-ENFB	f 0,15
8 voor	f 1,00
-Fijn dat ik Fiets	f 0,30
4 voor	f 1,00
-Ga toch fietsen	f 0,30
4 voor	f 1,00
-Sta ons niet in de weg	,, f 0,25
-Vel van 6 stickers	f 1,50

Buttons:

-ENFB	f 1,00
-Ik fiets, stil & schoon	f 1,00
-Niet blij in de rij ? Fiets je vrij	f 1,00
-Kies de fiets, vervuil je niets	f 1,00
-50 is teveel	f 1,00

Affiches:

-Blij dat ik rij	f 1,50
-Ruimtegebruik	f 3,00
-Autorijden? Ga nou gauw fietsen	f 0,50
-Meer ruimte voor.....	f 1,00
-Kies de fiets	f 1,00

Brochures:

-Fietsers uitgezonderd; uitverkoop prijs	f 1,50
-Boodschappen doen	f 2,50
Stempeltje Vuistfiets	f 4,00
Terugtrappen, fietsleporello van Tom Eyzenbach	f15,00
Autoverschrikker (uitklapbare reflektor), incl. vel met stickers	f 6,00
ENFB-Vakantieboek	f17,20

port betaal
por ' avé
's-Gravenhage

AAN:



DE FIETSBEL

februari 1983

ENFB

nummer 1
redaktie-adres:
Hazelaarstraat 6
2563 VL Den Haag

Blad van de ENFB-afdeling Den Haag