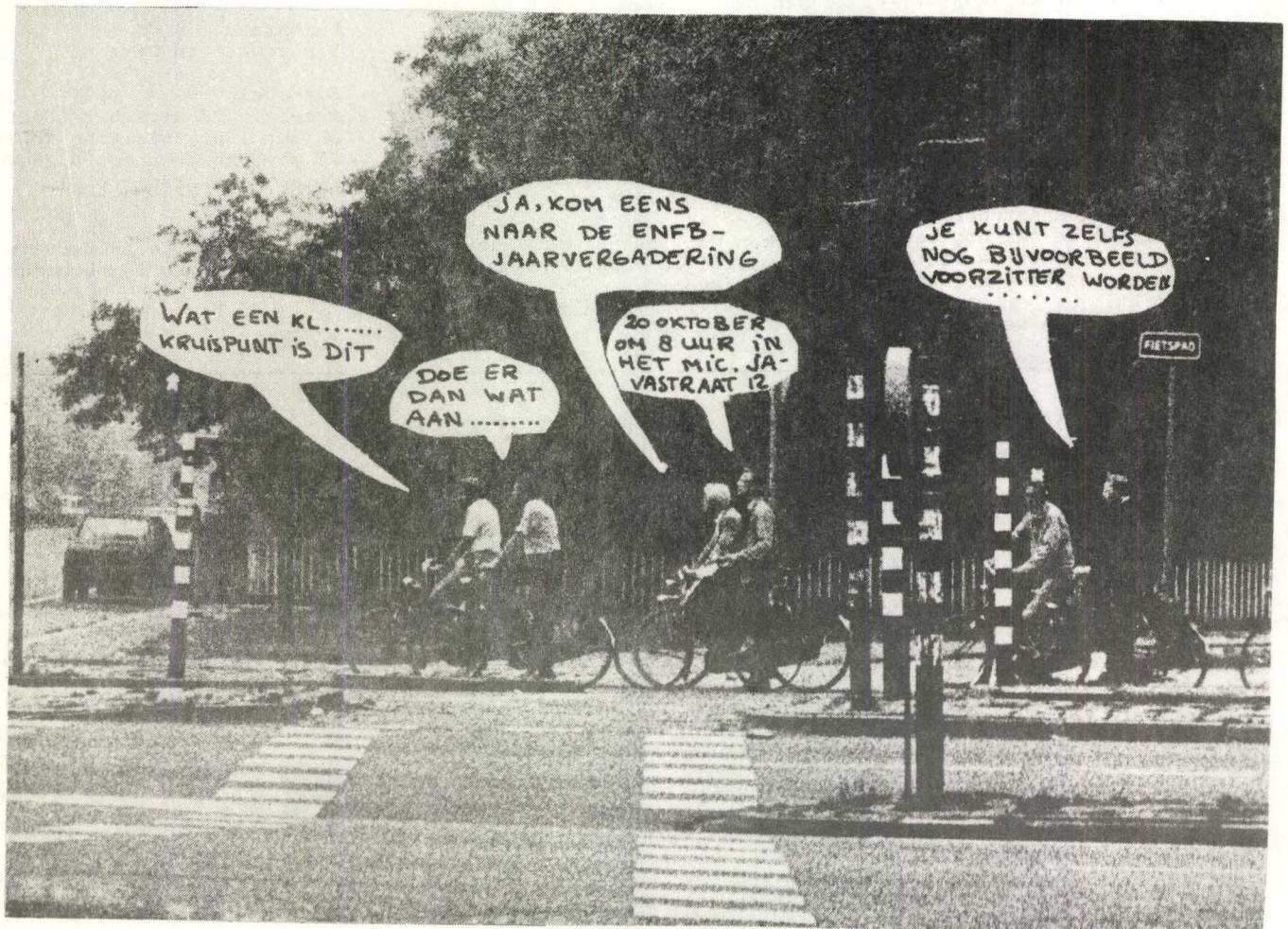


FIETSBELANGEN



- jaarverslag
- enquête fietsklimaat
- Hofvijver
- Fietskaarten en -gidsen
- Biesieklette-project
- enquête Voorburg
- Leyweg
- Uitlaatgassen

JAARVERGADERING
OP 20-10-83
OM 20.00 UUR
JAVASTRAAT 12

REDAKTIONEEL

Voor u ligt alweer de eerste Fietsbel van het nieuwe seizoen. Waar andere periodieken nogal eens kampen met een tekort aan kopij, kunnen wij wel zeggen dat we kampen met een overschot. Vooral bij dit nummer, waarin het jaarverslag dat wel vier kantjes in beslag neemt.

De redaktie is dit jaar aanmerkelijk uitgedund begonnen: Liesbeth Davids moest eerder dit jaar afhaken en nu kunnen we ook niet meer rekenen op de inbreng van Kees Rotteveel. Zijn werk als dienstweigeraar bij de Novib zit erop, en hij is naar Utrecht vertrokken om te gaan studeren. Hierbij willen we hem nog bedanken voor zijn inzet voor de Fietsbel; we hebben het afgelopen jaar leuk samengewerkt,

Zodoende blijven we nog maar met

ons drieën over, wat we eigenlijk te weinig vinden. Elders in dit nummer vindt u een oproep, ook voor andere activiteiten.

In deze Fietsbel dus als 'hoofd-artikel' het jaarverslag (middenpagina's), waarvoor complimenten aan de skretaris, want het is altijd weer een hele klus en het ziet er goed uit. Verder de enquête(enquete), die we al eerder aankondigden en die nu uitgewerkt is. Hierover is in diverse Haagse dagbladen al het een en ander te lezen geweest. Let ook op de aankondiging van de ledenvergadering van 20 oktober; de mogelijkheid om ons te laten merken wat je van ons beleid, de werkwijze vindt. Kom dus ook op die avond!

de redaktie.

DATA

Bestuur afdeling Den Haag
10 oktober (LvM 720), 7 november,
12 december

Ledenvergaderingen
20 oktober (Javastraat 12),
5 januari (Columbusstraat 40)

Ledenraad
5 november in Utrecht

Fietsbel
redaktie 22 november (Galilei-
straat 150), sluiting kopij
25 november, rapen 20 december
(Piet Heinstraat 104A)

Gemeente
Geen pijl op te trekken in ver-
band met begrotingsbehandeling.

DE BIESIEKLETTE-STALLING

De ENFB-straatenkête (zie elders in dit nummer) zegt weinig over de behoefte aan fietsenstallingen in Den Haag. Niet zo verwonderlijk: drie belangrijke lokaties waar de êkête werd afgenomen bevonden zich voor de deur van zo'n stalling. Dat bewaakte stalling toch wenselijk zijn bewees de projectgroep Biesieklette deze zomer op het Noorderstrand. De ervaringen waren zo gunstig dat het project in de winter aan de Leyweg voortgezet zal worden. Bernard Weerdmeester sprak erover met koördinator Ron Lindeman.

Met een aantal werkloze vrijwilligers een fietsenstalling opzetten en bemensen is niet zo eenvoudig. Naast toestemming van de gemeente en dergelijke stelt ook de verzekering nogal wat eisen. Zo moet het terrein goed omheind zijn en dient men vanuit de bewakerspost uitzicht op alle fietsen te hebben. Onverzekerde stallingen zijn er nog genoeg, zelfs in Den Haag.

De financiële gevolgen voor als er fietsen uit gestolen worden zijn niet gering! De investeringen van het project Biesieklette (fonetisch voor bicyclette) werden beschikbaar gesteld door de stichting De Nieuwe Aanpak, bekend in Den Haag door het Klussenproject, Wroko Presi en de Ambachtelijke Kaarsenmakerij.

En dan de mensen bij elkaar krijgen! Op een advertentie reageerden een tiental langdurig werklozen. Na enige uitval bleven er een zestal over. Onder hen waren twee ex-gedetineerden, een groep voor wie het nog moeilijker is om aan de slag te komen. Een vrij revolutionaire vorm van integratie die door een ieder, zeker het publiek, als zeer positief ervaren is.

Het project aan het Noorderstrand verliep niet slecht. In zes weken werden er 6632 fietsen, 317 bromfietsen en 78 motoren gestald. Een probleem is de afhankelijkheid van het weer: op 17 juli bijvoorbeeld stonden er 498 fietsen, een dag later maar

49. Voor de hoeveelheid bemensing moet men daarom nauwlettend naar het weer kijken. Voor de stalling aan de Leyweg zal zo iets minder opgaan.

Deze Leyweg, het op één na drukst bezochte winkelcentrum van Den Haag kent geen bewaakte fietsenstalling, maar wel veel fietsendiefstallen. Biesieklette zet daarom het project deze winter daar voort, naast V & D. De winkeliersvereniging is erg positief en ziet het helemaal zitten. Toch stellen ook hier weer de verzekering en het comfort van de bewakers hoge eisen. Zo moet het terrein omheind (en dat boven een V & D-souterrain!) Vandaar dat de steun van de winkeliers onontbeerlijk is, met name vanwege hun portemonnee.

Het Haagse project heeft nauwe banden met soortgelijke projecten in Amsterdam, Rotterdam en Groningen. Opgezet uit ideëel oogmerk, dus niet bedoeld om winst te maken. Het is niet zo dat bij sukses het project kommerciëel voortgezet wordt met veel hogere stallingsprijzen. De proef op het Noorderstrand verliep wel zodanig dat Biesieklette er volgend jaar weer heen wil. De gemeente gooit weer roet in het eten: vanwege de bouw van een low-budget hotel op de plaats van de stalling mag men een paar honderd meter verderop in de duinen gaan zitten. Niet bepaald gunstig: fietsers die naar de Boulevard willen gaan

niet helemaal de duinen in om hun fiets te stallen! Misschien iets voor de ENFB om te helpen bij acties tegen zo'n belachelijke lokatie? Er is in Scheveningen aan de stadskant nog plaats zat!

B.W.

HELP

De ENFB heeft een groot tekort aan actieve leden. Het landelijk bestuur ligt op zijn gat. Voor het dagelijks bestuur (3 personen) heeft alleen Jos Vernooy zich aangemeld en alleen doet hij het niet.

Plaatselijk zitten we na het vertrek van Kees Rotteveel naar Utrecht weer zonder voorzitter. De rest van het bestuur blijft aan (als de leden het goedvinden). Voor de afvaardiging naar de landelijke ledenraad (4 personen) heeft alleen Jac Wolters (coördinator) zich aangemeld. Verder zoeken we nog mensen voor

- Materiaalbeheer
- Publiciteit (coördinatie én standwerk)
- Fietsbel (redaktie, tikken)

Natuurlijk is alle mogelijke andere steun ook welkom. Bel even of meld je aan op de ledenvergadering.



Uitnodiging voor de

L E D E N V E R G A D E R I N G

op donderdag 20 oktober om 20.00 uur bij het MIC, Javastraat 12.

Op de agenda staan de jaarstukken zoals je ze in deze Fietsbel aantreft, te weten:

1. Er is nog hoop (jaarverslag).
2. ENFB-aktiviteiten.
3. Een beleidslijn voor de komende jaren.
4. Op stapel staande aktiviteiten.
5. De ENFB in Voorburg.
6. Financieel overzicht.
7. Bestuursverkiezing.

Tussen hoofdstuk 3 en 4 houden we pauze. De verwachting is dat er over hoofdstuk 2 en 5 weinig discussie zal zijn.

INGEZONDEN

Beste mensen,

Zelden heb ik op één bladzij zoveel overdrijvingen en onjuistheden bij elkaar gezien als in het artikel "Een sinaasappeltje tegen de uitlaatgassen". Ik pluk daar een paar zaken uit:

- "Luchtvervuiling is de veroorzaker van veel hedendaagse kwalen.....van kanker zal dat algemeen bekend zijn." Deze uitspraak is op zich niet onjuist, want de luchtvervuiling door het roken van sigaretten zorgt voor + 30% van alle kankergevallen in dit land. Maar als je je beperkt tot luchtverontreiniging veroorzaakt door het verkeer, dan mag je rekenen met veel minder dan 1%.

- "lood. in de concentraties waarin het in de grote steden voorkomt, (heeft) een negatieve invloed op de ontwikkeling van het IQ van kleine kinderen." Ook fout. Het onderzoek in EEG-verband, dat door het Rijksinstituut voor de Volksgezondheid is uitgevoerd, toonde aan dat de kinderen in onze grote steden niet aan verontrustende hoeveelheden lood zijn blootgesteld.

- "wordt ook verantwoordelijk gesteld voor het afsterven van bossen in Oost-Europa". De luchtverontreiniging in sommige delen van Oost-Europa is zo groot, ondanks de afwezigheid van een grote meute auto's, omdat de regimes daar het verdommen behoorlijke filters te zetten op de schoorstenen van hun kolengestookte fabrieken en centrales.

Het hele artikel deed me denken aan de Franse politie die zich tijdens de Revolutie lieten omkopen om die Revolutie door overdrijving kapot te maken (en waarmee het slecht eindigde, ze werden betrapt en kwamen onder de

guillotine).

Maar juist toen ik na wilde gaan welk redaktielid op de smeergeldlijsten van Chevron of Shell staat, zag ik de waarheid. Het artikel is geschreven door een werkloze welzijnswerker, die nog nooit met vrucht één scheikundes gevolgd heeft, getuige de uitspraak: "Lood bemoeilijkt de opbouw van zuurstof".

Beste vrienden, ook al zou het artikel veel beter en kundiger geschreven zijn, het is volstrekt overbodig. Volsta met de fraaie stikker "Met de fiets vervuil je niets".

Ton Staarink
Leidschendam.

NOG MEER UITLAAT- GASSEN

In de vorige Fietsbel stond een artikel, waarin onder ander gesteld werd, dat lood in de benzine schadelijke gevolgen heeft voor het IQ van kleine kinderen. Volgens een onderzoek van het RIV (zie ook de ingezonden brief van de heer Staarink) valt dat wel mee. Hoe zit dat nou? Volgens Lucas Reijnders van de stichting Natuur en Milieu is er het volgende aan de hand: Het onderzoek van het RIV is gebaseerd op EG-normen van + 5 jaar geleden. Deze normen houden in, dat maximaal 5% van de kinderen meer dan 300 microgram lood per liter in hun bloed mogen hebben en maximaal 50% meer

dan 200 microgram. De gevonden waarden uit het RIV-onderzoek liggen hier inderdaad onder (20% met meer dan 200 microgram). De genoemde normen zijn echter hoogst aanvechtbaar. Uit een in Engeland gehouden onderzoek bleken kinderen met meer dan 120 microgram lood per liter bloed een lager IQ te hebben dan kinderen met minder lood in hun bloed.

Ook onderzoeken gedaan in Duisburg (W-Dld), Boston (VS) en in Zweden tonen aan, dat kinderen die meer aan lood zijn blootgesteld een lagere intelligentie hebben.

In de Bondsrepubliek blijkt men overigens serieuze plannen te hebben om in de toekomst op loodvrije benzine over te stappen. Echter niet vanwege bezorgdheid over de intelligentie van het nageslacht. Men wil namelijk auto's verplicht gaan uitrusten met een kostbare platina katalysator om het gehalte stikstofoxiden in de uitlaatgassen terug te dringen en lood heeft op dergelijke katalysatoren een vernietigende invloed. Dat men het gehalte stikstofoxiden terug wil dringen is een gevolg van de bezorgdheid over de afstervende bossen. Volgens de laatste inzichten wordt dit voornamelijk veroorzaakt door peroxiacetylnitraat (PAN) en ozon en deze stoffen worden weer gevormd uit stikstofdioxide, waarvan het wegverkeer de voornaamste producent is (in Nederland 50%, waarvan personenauto's ruim 30%). Overigens komt ons zo schoon geachte aardgas wat de produktie van stikstofoxiden betreft op de tweede plaats (ruim een kwart van het totaal).

Rik Zakee

VOORBURGSE ENFB-ENKÊTE:

meer groen licht en veiliger stalling voor fietsers.

Uit een enkête, die in de tweede helft van mei door de ENFB onder zijn Voorburgse leden is gehouden, kwamen als belangrijkste wensen naar voren dat de wachttijden voor fietsers bij verkeerslichten moet worden bekort en dat er meer en veiliger stallingsmogelijkheden zouden moeten komen.

De enkête, die onder 90 Voorburgers is gehouden en een respons had van 75%, bevatte o.a. vragen over het wegdek, het uitzicht, verkeerslichten, stallingsmogelijkheden en de verkeerssituatie op de Herenstraat promenade.

Over het plaveisel was men in het algemeen goed te spreken. De fietspaden langs de Laan van Nieuw-Oosteinde en de Kon. Wilhelminalaan, alsmede de trambaan bij de kruising Mgr. van Steelaan/Hofzichtlaan werden echter als slechte voorbeelden genoemd. Asfalt werd natuurlijk geprefereerd boven klinkers en de ventwegen langs de Prins Bernhardlaan en de Kon. Julianalaan werden dan ook niet positief ervaren.

Niet alleen het wegdek zelf kan de fietser ongenoegen bezorgen, ook het glas dat op vele kruispunten en langs wegranden te vinden is wekt soms veel ergernis op ("mijn kinderen komen steeds thuis met lekke banden!"). De her en der aangelegde verkeersdrempels hadden voor de fietser best een stukje vlak mogen houden, vinden enkele ondervraagden.

Kruisingen.

Het uitzicht, dat de fietser heeft bij kruispunten, wordt maar al te vaak belemmerd door (fout!) geparkeerde auto's. De kruispunten van de Parkweg met de Rodelaan, met Oosteinde en met de Laan van Heldenburg worden als onoverzichtelijk beschouwd.

Op de kruisingen van de Bernhardlaan met de Schellinglaan en de Spinozalaan zijn het vooral de auto's, die de ventwegen in- en uitrijden, die de wachtende fietser bedreigen. Het uitzicht bij de oversteek van de Bernhardlaan bij het postkantoor wordt ernstig belemmerd door de coffeeshop op de hoek. Ook de Veurselaan/Rodelaan en Potgieterlaan/Aart van der Leeuwkade zijn gevaarlijke kruispunten.

De meeste reacties kwamen los op de vraag naar de regeling van de verkeerslichten. Bijna alle ondervraagden zeiden, dat ze nog wel wat kruisend verkeer wilden aksepteren, als ze maar niet zo lang hoefden te wachten. Rechtsaf-door-rood vond bijna iedereen een goed idee, en, zeiden de meesten, "dat doen we toch al". Omdat op deze manier wel een slecht voorbeeld aan de kinderen werd gegeven, zou men

echter liever zien, dat het officieel geregeld werd.

Ronduit belachelijk werd de afstelling gevonden van de verkeerslichten op de kruising Kon. Julianalaan/Ln.v.N.O.Einde. De uit Den Haag komende fietser, die linksaf de K.J.laan wil inslaan, moet volgens de regels de Laan van N.O.Einde oversteken juist op het moment dat de auto's op die Laan richting Den Haag beginnen te rijden. Veiliger leek het enkelen om dan maar door rood licht te rijden.

Andere kruisingen, berucht om de lange wachttijden, zijn Ln.v.N.O.Einde/Bernhardlaan en Kon.Jul.laan/Mgr.v.Steelaan. Afgezien van het lange wachten is dit laatste kruispunt ook gevaarlijk, omdat de fietser toch nog door afslaand verkeer bedreigd wordt. ("Slechter dan vroeger" en "Van mij mag het opgebroken worden, wie dat bedacht heeft!"). Ook van de kruisingen van de Bernhardlaan met de Rodelaan, met Martinuslaan en met de Rozenboomlaan en bij de kruispunten bij Essesteijn moet zeer lang gewacht worden, evenals op de Oude Trambaan en bij de bruggen over de Vliet.

Veel fietsers voelen zich gediskrimineerd door de aanwezige drukknoppen. "Werken ze of werken ze niet?", "Het betekent dat je altijd moet wachten!" en "Automobilisten hoeven toch ook niet te drukken en zij zitten droog!" waren de opmerkingen die erbij geplaatst werden.

Richtingaanwijzers.

Veel belangrijke gebouwen, zoals het gemeentehuis, het C.B.S., de N.S.-stations zouden voor fietsers moeten worden aangegeven, vinden veel ondervraagden. Ook doorgaande, redelijk veilige fietsroutes zouden beter moeten worden aangeduid. De huidige, beperkte routeaanduidingen van de ANWB wijzen lang niet altijd de beste weg voor de fietser.

In Essesteijn zijn het waarschijnlijk alleen de bewoners, die er hun weg weten, veel anderen vinden het "een doolhof".

Wanneer de fietser dan bij dergelijke veel bezochte plaatsen als stations, gemeentelijke instellingen, markt en winkelcentra arriveert, wil hij zijn fiets kwijt, maar niet zo dat die kwijt raakt. Bewaakte stallingen of fietskluizen zouden een oplossing kunnen bieden. Op

enkele plaatsen, zoals bij bushaltes zouden gewone fietsklemmen al een verbetering betekenen.

Hoewel de ENFB toendertijd ervoor pleitte, de Herenstraat ook op zaterdag voor fietsers open te houden, is de meerderheid van de ondervraagden tevreden met de huidige situatie. Wel moet het autoverkeer beter worden gereguleerd. Enkele mensen vinden het fietsverbod op zaterdag overdreven en ongeveer evenveel zien het graag uitgebreid tot de hele Herenstraat inclusief het Oosteinde - gedeelte, waar de markt is (dan ook voor auto's natuurlijk!).

Tenslotte werd de ENFB-leden nog gevraagd, wat de gemeentelijke overheid nodig eens voor de fietser zou moeten doen. Het meest genoemd werd de regeling van het fietsverkeer op de kruisingen van de K.J.Laan met de Mgr.v.Steelaan en met de Ln.v.N.O.Einde. Verder "Rechtsaf-door-rood" en "Weg met de drukknoppen", strenger optreden tegen fout geparkeerde auto's én tegen op de stoep rijdende fietsers en de aanleg van fietspaden langs de Parkweg (Centrum, denk aan Hoogvliet en het benzinestation!), langs de Rembrandtlaan en over het K.J.plein.

Velen vonden dat de verkeerslichten buiten de spits en zeker s'nachts afgezet moesten worden.

De hele lijst met wensen, klachten en grieven is te zijner tijd op aanvraag verkrijgbaar bij de ENFB-Voorburg, p/a Oosterloostraat 9, Voorburg.

Kees Burger

BAKFIETS TE HUUR

Voor alle akties/demonstraties/standwerk, waar wij (twee eigenaars) 'begrip' voor op kunnen brengen. f2,50 per dag of dagdeel. (Al het geld wordt besteed aan onderhoud van de bakfiets). Borgsom vereist. Standplaats Vruchtenbuurt. Tel. 684231 Henk & Jan.



JAARVERSLAG

1. Er is nog hoop.

In dit jaarverslag zullen we niet uitgebreid gaan betogen, hoe slecht het gemeentelijke beleid toch wel is. Trouwe lezers van de fietsbel zullen daar zo langzamerhand wel van op de hoogte zijn. Hier zullen we ons beperken tot de belangrijkste punten. En om niet al te zwartgallig te lijken zullen we ingaan op een aantal positieve ontwikkelingen.

Allereerst moet gekonstateerd worden, dat de slechte economische toestand op de lange duur vermoedelijk toch in ons voordeel gaat werken. Het bij bezuinigingen buiten schot houden van allerlei grootschalige autoplannen lei voor de gemeente hoe langer hoe moeilijker worden, zowel moreel (steeds meer mensen gaan de onzin van dit soort projecten inzien) als financieel (alle overige bezuinigingsmogelijkheden, zoals fietsvoorzieningen en onderhoud zijn zo langzamerhand uitgeput). Niet-overheidsinstanties tonen nog zeer weinig animo om geld in het autoverkeer te investeren. Beleggers in parkeergarages vinden het uiterst moeilijk te krijgen, met als gevolg, dat de lijst al aardig is uitgedund:

Geplande parkeergarages naar aantal parkeerplaatsen

	1981	nu
Forum	1000	450
Hofvijver	1100	600
Hoge wal	350	geschrapt
Lutherse Burgwal	400	250
Malieveld	1570	480
Tweede Kamer	300	geschrapt
Zuidwalland	500	geschrapt
Zuilingstraat	500	350
Totaal	4720	2230

De plannen die nog overeind staan zijn zeer onzeker. De Hofvijver is de enige garage, waarvoor een financieel plan is gevonden, maar dit plan kan nog door het Rijk of de Provincie geblokkeerd worden. Bij het Malieveld ligt Staatsbosbeheer (de eigenaar van de grond) dwars, dat in ieder geval geen garage zal aksepteren, die boven de grond uitsteekt. Staatsbosbeheer is er trouwens ook voor verantwoordelijk, dat de Koekamplaan autovrij is gemaakt, terwijl soortgelijke plannen voor de Boorlaan in de maak zijn.

Ook de aanleg van de Verlengde Landscheidingsweg staat om financiële redenen (voorlopig) op losse schroeven (al weet je met deze minneraar maar nooit). Dit is tevens één van de redenen, dat allerlei stedelijke uitbreidingen (Leidschendam/Nootdorp met name) minder waarschijnlijk worden.

Andere redenen hiervoor zijn de sterk bij de verwachtingen achtergebleven bevolkingsontwikkelingen en het feit, dat in stadsvernieuwingsgebieden steeds meer weerstand ontstaat tegen het afbreken van woonblokken voor de aanleg van woonwijken of parkeervoorzieningen (onder andere voor de bewoners van deze woonblokken zijn de nieuwe wijken bedoeld).

Er zijn nog andere ontwikkelingen, waardoor het draagvlak onder het gemeentelijk beleid hoe langer hoe meer afkalft. Zo blijkt het autoverkeer in het centrum in 4 jaar tijd met 15% te zijn afgenomen, terwijl in de buitenwijken de toename tot stilstand is gekomen. Voor het autobezit geldt blijkens CBS-cijfers iets soortgelijks. Daar tegenover staat een toename van het fietsgebruik van (landelijk) 20% in 3 jaar tijd. Uit de laatste ENFB-enquête blijkt bovendien, dat wijzigingen in de bevolkingssamenstelling er in Den Haag nog een flinke schep bovenop doen.

Tenslotte mag niet onvermeld blijven, dat ook de automobilisten en de pers niet best te spreken zijn over het gemeentelijke verkeersbeleid. De meeste automobilisten, die wij op het Malieveld enketeerden, bleken tegenstanders van parkeergarages te zijn, terwijl meer dan de helft best tot het gebruik van een ander vervoermiddel bleek te bewegen.

De Hofvijveraffaire leidde ertoe, dat een aantal landelijke kranten (Volkskrant, NRC/Handelsblad en Trouw) uitgebreid hun afkeuring uitspreken over het beleid van Nyqvist en co, hetgeen de Haagsche Courant al eerder gedaan had in verband met de Mariahoeve.

In de plannen voor volgend jaar wordt uiteengezet, hoe we op deze ontwikkelingen kunnen inspelen. Van het gemeentebestuur hoeven we voorlopig in ieder geval niet veel te verwachten. Enkele van de belangrijkste gebeurtenissen:

- Dwars tegen de eerder gemaakte afspraken in en zonder enige mogelijkheid tot inspraak ontwikkelde Nyqvist met enkele grote bedrijven in het geheim een plan om de omgeving van het Congresgebouw vol te zetten met kantoorcomplexen en parkeergarages.

- Bezuinigd gaat er worden op onderhoud van wegen en verkeerlichten, verkeersonderzoeken en woonerven. De post voor de aanleg van autowegen (veruit de grootste) is echter "niet beïnvloedbaar".

- Voor Waldeck werd een half

miljoen uitgetrokken voor een wijkcirculatieplan. Dit geld ging blijkbaar op aan dikke nota's en ingewikkelde inspraakprocedures. Maatregelen worden er nauwelijks voorgesteld. - De raad ging akkoord met een reservering voor de Mariahoeve. Zonder enige argumentatie en zelfs illegaal: een verplicht akoestisch onderzoek werd niet gepleegd.

- Bij de aanleg van een waterpersleiding op de Laan van Meerdervoort zou meteen een fietspad worden aangelegd, omdat dat weinig extra kostte. Toen men echter aan het graven ging bleek bij navraag, dat er maar van was afgezien, omdat het "te duur" was.

- Bij de aanleg van lijn 2 bleef een aantal afgesproken fietsvoorzieningen achterwege.

- Fietsvoorzieningen rond de Utrechtsebaan werden voor de zoveelste keer op de lange baan geschoven.

- De verbreding van de Lekstraat werd daarentegen versneld uitgevoerd.

- Ook op de Vaillantlaan kunnen er geen fietspaden af. Fietsers moeten maar een alternatieve route zoeken.

- Een discussie over de Thomsonlaan leerde, dat Nyqvist voorlaan naar eigen goeddunken foutparkeren mag legaliseren.

- De stuurgroep langzaam verkeer lijkt min of meer te zijn opgeheven. Navraag door mw. Burgers leverde slechts een waslijst op van zaken, waar de stuurgroep zich niet mee bezig houdt.

- In maart beweerde Nyqvist nog, dat hij geen cijfers over de bezettingsgraden van parkeergarages kon leveren. Nadat de ENFB de uitkomst van een eigen onderzoek presenteerde kwam de gemeente opeens met cijfers, die al van december dateerden.

- De Hofvijver tenslotte leverde een gemeenteraad op die stokdoof was voor argumenten, een Nyqvist die de meest onzinnige leuterpraat verkondigde en een CDA-fractie die haar verkiezingsbelofte negeerde.

2. ENFB-activiteiten.

1. Najaarsactie "Fiets en trein op één lijn".

De afdeling Den Haag verzorgde een groot deel van de slotmanifestatie op CS. Enkele dagen tevoren hielden we een perskonferentie. In Babylon werd een lezingencyclus over cityvorming rond NS-stations verzorgd. In de stationshal werd een tentoonstelling ingericht met een ruime eigen bijdrage van de afdeling. Ook stonden er een aantal kramen,

waarvan één van de afdeling. Tussen het station en Babylon door werd een fietsroute ge-verfd.

2. Akties tegen de Mariahoeve-weg.

Op de avond van de raadsver-gadering werd een fietsdemon-stratie richting raadszaal ge-organiseerd. Mede door het geïn-proviseerde karakter viel de opkomst wat tegen, maar de kranten besteedden er wel aan-dacht aan. Tevoren hadden we ruimschoots onze bezwaren tegen de weg onder de aandacht van gemeenteraad en pers gebracht. Voorts hebben we de regionale inspektie van de volksgezond-heid ervan op de hoogte ge-bracht, dat geen akoesties on-derzoek is verricht. De reser-vering voor de Mariahoeveweg blijkt daardoor in strijd met de wet te zijn. Inmiddels is een voorstel uit-gewerkt voor een andere ver-keersstructuur in Bezuidenhout en Mariahoeve, compleet met be-rekende verkeersintensiteiten en effecten op de geluidhinder.

3. Onderzoek parkeergarages.

In januari hielden we een en-quete onder automobilisten naar het mogelijke gebruik van een parkeergarage aldaar. In febru-ari deden we tellingen in de diverse parkeergarages in en rond het centrum. Aan de uit-komsten werd onder andere mid-dels een persconferentie be-kendheid gegeven.

4. Akties tegen parkeergarage Hofvijver.

Om te beginnen werd ingespro-ken in de raadscommissie, waar-bij nog eens bovengenoemde on-derzoeken alsmede ons verkie-zingsonderzoek van vorig jaar werden geciteerd. Een eerste persbericht werd door de Volkskrant als basis voor een artikel gebruikt, ter-wijl Trouw het verkiezingson-derzoek eruit lichtte. In een tweede persbericht werd de nachtwake aangekondigd, die door enkele tientallen mensen werd bezocht, waarvan er drie de hele nacht uitzaten. Het le-verde foto's in Haagsche Cour-ant en Binnenhof op. Ook werd meegewerkt aan een brief van een aantal organisa-ties, die tegen de garage zijn. Voorts werd nog een pamflet ge-produceerd en werden op de Parkpopmarkt handtekeningen in-gezameld. Op de beslissende raadsvergadering werd nogmaals ingesproken. Minister Brinkman kreeg een goedkeurend telegram van ons, nadat hij het niet ge-pikt had, dat Nyqvist een aantal van zijn ambtenaren, die tegen de garage zijn, had zwartgemaakt. In een volgend persbericht werd nog wat gezegd over verdere ak-ties en de rol van de Rijksge-bouwendienst. Bij diverse aange-legenheden is de manier, waarop

parkeernormen worden toegepast aan de kaak gesteld.

5. Enquete fietsklimaat.

Na een proefenquête onder de leden werden 224 fietsers op straat gevraagd naar hun mening over het fietsklimaat in Den Haag. Uitkomsten werden aan pers en raad gepresenteerd. Op ver-zoek van de Haagse redactie van Trouw werd een aantal toegezegde maar niet uitgevoerde fietsvoor-zieningen op een rijtje gezet.

6. Overige verkeersplannen.

Over de volgende onderwerpen brachten we onze mening bij de gemeente naar voren (i=inspreken in commissie, s=meedoen aan schriftelijke inspraakronde, c=brief aan raadscommissie): Aktieplan VCP (cc), Vaillant-plein (c), funktioneren stuur-groep langzaam verkeer (c), vormgeving fietsvoorzieningen (c), Meijndel (c), Denneweg (c), criteria verkeerslichteninstal-laties, met name De Savornin, Lohmanplein (csc), Pisuisse-straat (sc), raadhuispromenade (c), Laan van Meerdervoort (ic), Leyweg (c), Waldeck + lijn 3 (scssc), rijkssubsidieregeling fietspaden (c), Koningin Julia-naplein (sc), niet uitgevoerde fietsvoorzieningen bij lijn 2 (c), openbaar vervoertarieven (i), handhaven parkeer- en stop-verboden (i), bestemmingsplan Laakkwartier-noord (s), bestem-mingsplan Transvaal (s), diverse verkeersproblemen in Schilders-wijk-west (c), Badhuiskade (i), Scheveningseweg/Duinstraat (i).

7. Overleg en samenwerking met anderen.

Overleg werd gepleegd met:

De Haagse Raad voor Sport en Rekreatie over knelpunten bij fietsrekreatie, met het CDA-raadslid Bianchi over diverse verkeerszaken, idem met de fractie van Links Den Haag, met Staatsbosbeheer over par-keergarage Malieveld en fiets-voorzieningen rond de Utrecht-sebaan. Min of meer samengewerkt werd met: Andere ENFB-afdelingen en lan-delijk ENFB-bureau, wijkberaad Rivierenbuurt, Vrienden van Den Haag en NS (aktie fiets en trein op één lijn), Rover (openbaar vervoertarieven), bewonersorga-nisaties Bezuidenhout en Maria-hoeve (Mariahoeveweg), Stichting Monumentenfonds, Die Haghe, Milieudefensie, Vrienden van Den Haag en gemeenteraadsfractie Links Den Haag (parkeergarage Hofvijver), verkeerswerkgroep Spoorwijk (wijkcirculatieplan).

8. Publiciteit.

In april leverden we een bij-drage aan een vakantiebeurs van het FIOM. De belangstelling viel zo tegen, dat de beurs volgend jaar niet meer wordt gehouden. Meer succes hadden de markt op

het Parkpopfestival en de Voor-houtinformatiemarkt. De ENFB bracht een folder op A3-formaat uit: "Wat hangt de Haag-se fietser boven het hoofd?" Naar aanleiding van het jubileum van de Puinruimer werd een wer-vend affiche (Hofvijver) ontwor-pen.

9. Fietsroutes.

De werkgroep fietsroutes leverde een eerste versie van haar plan af, dat op de ledenvergadering werd besproken. Ook werd enige aandacht besteed aan interlokale verbindingen. Het fietsroute-boekje Den Haag-Breda vv kwam om financiële redenen nog niet in produktie.

10. Ledenvergaderingen.

Deze werden gehouden op 13 okto-ber, 16 december, 1 maart en 3 mei. Behalve de meer routinematig-zaken kwamen een aantal the-ma's aan bod:

Stellingen over verkeer, knel-punten, verkeersstructuur Maria-hoeve/Bezuidenhout, parkeergara-ges, beleid gemeente, verstedelijking en overloop, fietsroutes, enquête fietsklimaat. De vergadering op 16 december, waarop geen themabespreking plaatsvond bleek de slechtst be-zochte. Op 1 maart waren drie raadsleden aanwezig.

11. Bestuur en kerngroep.

De in het verleden gehanteerde werkwijze met kerngroep en werk-groepen bleek enigszins achter-haald. De werkgroep knelpunten werd min of meer opgeheven. In plaats daarvan vinden nu regelmatig bestuursvergaderingen plaats. Dit blijkt een gunstige invloed te hebben op de kreati-viteit van de groep. Daar tegen-over staat, dat we regelmatig met een tekort aan actieve men-sen worden gekonfondeerd. De afgelopen maanden zagen we het aantal aktievelingen weer met twee verminderen.

12. Sekretariaat.

Dat af en toe achterstanden ontstaan met beantwoorden van correspondentie blijkt niet te voorkomen. De PTT is verzocht mensen, die op 008 het nummer van de ENFB vragen voortaan naar het kantoor in Woerden te ver-wijzen.

13. Fietsbel.

We beschikken weer over een ech-te (zij het te kleine)redactie. De organisatie loopt meestal prima. Door de teksten te ver-kleinen hopen we aanzienlijk op de kosten te besparen.

14. Ledenraad.

De belangstelling voor de lande-lijke ledenraad viel tegen. De afdeling Den Haag moest een keer verstek laten gaan. Besloten werd nog maar twee maal per jaar bij elkaar te komen. Aan de orde

kwamen Fiets en trein op één lijn, jaarverslag, financieel verslag, beleidsplan, tarieven openbaar vervoer, fietsen voor Nicaragua, fietsbelangen bij vredesdemonstratie.

15. Ledental.

Het ledental nam dit jaar met bijna tweehonderd af, wat vrijwel geheel wordt veroorzaakt door wanbetalers, die uit het bestand werden gewipt. We begonnen het jaar met 1181 leden, op 1 augustus waren het er nog 1068. De afvoering van wanbetalers en opzeggers (totaal + 75) heeft echter al weer plaats gevonden. Voor de afsluiting van het jaar ditmaal, wat financieel onvoordelig voor ons is.

3. Een beleidslijn voor de komende jaren.

We moeten konstateren, dat het de meerderheid van de gemeenteraad geen biet interesseert, hoe de ENFB over haar doen en laten denkt. We beschouwen het leveren van commentaar en het meedraaien in inspraakcircussen nog nauwelijks als zinvol, te meer daar echt belangrijke plannen toch vaak in het geheim bekoststofd blijken te worden. Dit wil niet zeggen, dat we ons helemaal van het gemeentelijke gebeuren zullen afsluiten. Ten eerste zouden daardoor de raadsleden, die zich wel krities opstellen en herhaaldelijk hebben verkondigd de komen taren van de ENFB daarbij zeer op prijs te stellen, in de kou gezet worden. Ten tweede moeten we ook met de langere termijn rekening houden. Over drie jaar zijn er weer verkiezingen. Dat lijkt ver weg, maar het is aannemelijk dat naarmate ze dichterbij komen de raad zich meer zal gaan aantrekken van wat er "onder den volke leeft". Daarbij is het zeer waarschijnlijk, dat bij de volgende verkiezingen CDA en VVD in Den Haag voor het eerst hun meerderheid gaan verliezen. Met name het CDA, dat dankzij het zeer hoge in Den Haag woonachtige percentage bejaarden een naar stedelijke begrippen erg grote aanhang kent, zal alleen op basis van de veranderende bevolkingssamenstelling al twee à drie zetels verliezen. Daar tegenover staat, dat vanwege de betrekkelijke nabijheid van allerlei voorzieningen Den Haag een aantrekkelijke vestigingsoord voor niet-autobezitters blijkt te zijn. Dit leidt ertoe, dat de aanhang van ENFB-achtige ideeën zich versterkt. Daarmee zijn we er echter nog niet. In andere steden met een aanzienlijk linkser bestuur dan Den Haag (denk met name aan Amsterdam) is het verkeersbeleid vaak niet veel beter dan hier. Ook het optreden van de Haagse PvdA is nu niet bepaald om over

naar huis te schrijven. Het is voornamelijk aan Mevrouw Burgers te danken, dat er vaak hele redelijke standpunten uit die fractie rollen, maar zij kan nog niet op vakantie gaan, of haar partijgenoot Duyvestein verkanselt de halve stad aan Nyqvist.

Verder is het zo, dat na 1986 de (thans tweepersoons) fractie van D'66 wel eens een doorslaggevende rol zou kunnen gaan spelen en de ervaring heeft geleerd (denk alleen maar aan Amelisweerd), dat enig wantrouwen ten aanzien van die partij wel op zijn plaats is. Anderzijds moet gekonstateerd worden, dat het D'66-raads lid Vlaanderen in ieder geval iemand is, die de discussie niet uit de weg gaat en dat is al heel wat.

Samenvattend kunnen we ervan uitgaan, dat het erg belangrijk is, dat we ons weten te manifesteren als een belangengroep met de nodige invloed. Die invloed krijg je niet zomaar. Het ontplooiën van activiteiten, die pers en publiek aanspreken is noodzakelijk. Een goed voorbeeld hiervan is ons onderzoek naar de bezettingsgraad van parkeergarages. Afgezien van 22 raadsleden schijnt nu zo ongeveer heel Den Haag te weten dat die dingen half leeg staan. In het algemeen zal wat meer na druk worden gelegd op publicitaire acties. Verder zullen we het bekomentariëren van plannen niet laten als dat enig verdragend effect opleverd (te denken valt met name aan

bestemmingsplannen). Zo bestaat er bijvoorbeeld tegen de Mariahoeveweg een aantal beroepsmogelijkheden, die het mogelijk maken een definitieve beslissing over de aanleg ervan over de volgende verkiezingen heen te tillen.

5. De ENFB in Voorburg.

De werkgroep Voorburg heeft afgelopen jaar-in haar nieuwe samenstelling- de volgende wapenfeiten geboekt:

- Reactie op de nota: economisch functioneren Herenstraat e.o.. Gepleit werd voor het opheffen van de barrière die de Parkweg voor fietsers vormt, en het fietsbaar blijven van de Herenstraat.
- Notitie aan de Raadscommissie over fietsers en verkeerslichten. Gevraagd werd om de wachttijden bij verkeerslichten te verminderen, en de drukknoppen te verwijderen.
- Brief van Gedeputeerde Staten over bestemmingsplan K.W.-laan. Ons bezwaar tegen het wegbestemmen van het fietspad langs de Koningin Wilhelminalaan werd gegrond verklaard.
- Reactie op de nota: studie stadscentrum en Kon. Julianaplein. Bezwaar werd gemaakt tegen de voorgestelde parkeerplaatsen, en de wens geuit een tweetal fietsverbindingen op te nemen.
- Bezwaarschrift tegen het bestemmingsplan 't Loo. Wegens het ontbreken van de mogelijkheid om op de St. Martinuslaan een fietspad aan te leggen.
- Enquête onder de Voorburgse ENFB-leden.

4. Op stapel staande activiteiten.

1. Organiseren van voorlichtingsavond over verkeersstructuur Mariahoeve/Bezuidenhout + publiciteit.
2. Kontakt zoeken met de ANWB over fietswegwijzers in Den Haag en omgeving.
3. Overleg met Staatsbosbeheer en raadsleden over fietsvoorzieningen rond de Utrechtsebaan.
4. Overleg met NS over stallingsfaciliteiten bij HS en CS.
5. In de Fietsbel streven we ernaar de commentaren op gebeurtenissen in de gemeenteraad zo kort mogelijk te houden. Achtergrondartikelen krijgen wat meer ruimte.
6. Gepoogd zal worden geregeld wat op Den Haag e.o. gericht publiciteitsmateriaal te produceren en wat vaker bij manifestaties aanwezig te zijn.
7. Het fietsrouteboekje Den Haag- Breda v.v. komt volgend voorjaar uit. De bedoeling is dat tegelijkertijd een boekje over fietsverbindingen door de stad uitkomt. Er zal zoveel mogelijk aan de behoefte van de leden op dit gebied worden tegemoetgekomen.
8. We proberen het aantal actieve leden uit te breiden. Met name is er behoefte aan mensen, die mee willen werken aan het organiseren van acties, publiciteitsactiviteiten (koördinatie, standwerk en/of materiaalbeheer) en aan de Fietsbel (schrijven van stukken, maken van tekeningen en tikwerk).
9. Met andere afdelingen zal actie tegen de voorgenomen aanleg van Rijksweg 19 (door Midden-Delfland) worden ondernomen.
10. We zullen kontakt zoeken met afdelingen in andere steden teneinde het verkeersbeleid van de diverse gemeenten te kunnen vergelijken.
11. Met een aantal andere organisaties zullen verdere activiteiten worden ondernomen tegen de voorgenomen bouw van een parkeergarage onder de Hofvijver.
12. Landelijk zal wellicht een ENFB-onderhoudsdag worden georganiseerd (demonstratief onderhoud gaan verrichten aan fietspaden).

6. Financieel overzicht:

Onderstaand vind je de jaarrekening '82/'83, bevattende de winst- en verliesrekening (1 okt.1982 - 30 sept.1983), de begroting voor het komende jaar en de balans per 7 sept. (met dank aan Henk Heeger voor het inventariseren van de materiaalvoorraad).

INKOMSTEN.

	werkelijk '81/'82	begroot '82/'83	werkelijk '82/'83	begroot '83/'84
1. Verkoop publiciteits- materiaal	1491,60	2000,-	874,31	1000,-
2. Kontributieafdracht	4827,35	4500,-	4517,95	4500,-
3. Subsidies/diversen	- - - -	600,-	231,50	300,-
4. Saldo (tekort)			1270,93	
Totaal	6318,95	7100,-	6894,69	5800,-

UITGAVEN

2. Inkoop publiciteits- materiaal	1191,50	700,-	1420,-	1000,-
6. Kosten Fietsbel	3760,81	4000,-	4516,24	3200,-
7. Nota's, abonnementen	51,-	200,-	396,80	135,-
8. Sekretariaats- en vergaderkosten	185,70	200,-	274,30	300,-
9. Akties en manifestaties	140,75	1700,-	267,35	500,-
10. Diversen	20,70	50,-	- - -	665,-
11. Saldo (overschot)	968,49	250,-	- - -	- - -
Totaal	6318,95	7100,-	6894,69	5800,-

Toelichting bij de winst-en verliesrekening '82/'83:

- ad 1. De verkoop is dit jaar wat tegengevallen. Een belangrijke oorzaak was het slechte weer tijdens het Voorhout-festival van 3 sept. j.l., waardoor we slechts f200,- konden verdienen tegenover bijna f600,- vorig jaar.
- ad 3. Inklusief f196,- van de landelijke ENFB, t.b.v. de manifestatie 'Fiets en trein' van 6 nov.1982.
- ad 5. Inklusief een oude nota van '81/'82 ad f538,25.
- ad 6. De kosten van de Fietsbel stijgen de pan uit (zie toelichting bij de begroting).
- ad 7. Inklusief een nota ad f130,- voor het abonnement op de gemeenteraadstukken van '81/'82.

Toelichting bij de begroting '83/'84:

- ad 2. Ik neem aan dat het aantal betalende leden (momenteel 1068) ongeveer konstant blijft (dit lijkt gerechtvaardigd, gezien het herstel van het ledental sinds april). De kontributie wordt het komend jaar niet verhoogd en ook de afdracht per lid blijft gelijk.
- ad 6. Door het aantal pagina's van de Fietsbel te beperken (verkleinen) en doordat de papierprijs gedaald is, kunnen we de kosten beperken.

Balans per 7 sept.1983.

	<u>Aktiva.</u>		<u>Passiva.</u>
Kas	40,-		
Giro-tegoed	1389,38	Schulden	446,30
Materiaal-voorraad	1155,90	Reserves	2138,30
	2585,28		2585,28

Konklusie: afgelopen jaar was een zeer slecht financieel jaar. Sloten we het vorig boekjaar nog af met een overschot van bijna f1000,-, dit jaar ontstond een tekort van f1250,-. In feite wordt het tekort vertekend door twee uitgavenposten voor het jaar '81/'82, zoals vermeld in de toelichting bij punt 5 en 7. Brengen we deze uitgaven in mindering op dit tekort, dan resteert nog altijd een verlies van ca. f550,-. Op een totaal budget van een kleine f7000,- is dit echter nog steeds erg hoog. De in de loop van de jaren opgebouwde reserves kunnen het verlies wel dragen (zie de balans) maar voorzichtigheid met uitgaven blijft geboden.

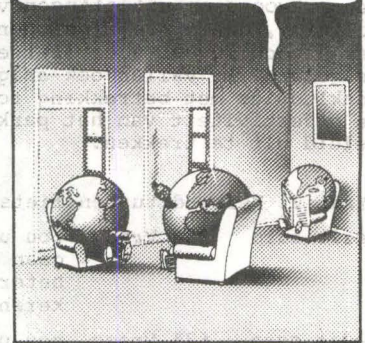
Alfons Mantel, penningmeester.

NOG MEER HOFVIJVER

De vorige fietsbel sloot af met een oproep om mee te doen aan een nachtwake tegen de bouw van een parkeergarage onder de hofvijver. Een enkeling gaf hieraan gevolg. Drie mensen bleven de hele nacht, rond tien uur 's avonds waren er een stuk of vijftien. Niet veel, maar midden in de vakantie kun je nauwelijks meer verwachten. Het ging trouwens ook om een ludieke actie, niet om een massale. Daardoor haalden we wel de Haagse kranten met een foto. Deze en andere publiciteit droeg er wel toe bij dat de PvdA zich duidelijker tegen de garage uitsprak, dan wij in de vorige fietsbel verwachtten. Helaas dit bleek niet voldoende. Op maandag 4 juli sprak de Haagse gemeenteraad zich met de krapst mogelijke meerderheid uit voor een parkeergarage onder de hofvijver. Doordat alle tegenacties toch wel twijfel hadden gezaaid lukte dit alleen door gesjoemel binnen de VVD-fractie (na 1½ uur schorsing). De landelijke pers en de NOS werden na het besluit wakker. Alle kranten en de tv wezen nog eens op de tegenargumenten, maar een beetje laat dus. Onze vriend Nyqvist trachtte inmiddels de WVC-minister

Brinkman zwart te maken, door hem te beschuldigen van het feit dat ie zich door z'n ambtenaren in laat pakken. Maar Brinkman was daar niet gevoelig voor en als dank voor het moedige optreden kreeg hij van de ENFB een telegram met de volgende tekst: "Bravo minister dat u zich niet door wethouder Nyqvist in laat pakken. Laat nu ook de Hofvijver niet zakken". Ondergetekende (Bernard) mocht op vrijdag 15 juni op Hilversum 2 nog een zinnetje zeggen waarom de Haagse ENFB tegen de garage is: "Natuurlijk zijn wij tegen de bouw van een parkeergarage onder de Hofvijver. Bovendien hebben wij middels onderzoek aangetoond dat de helft van de garages hier in de buurt leeg staat." Het leven en de strijd gaan door en we moeten nu zorgen dat bij de definitieve besluitvorming het stemgedrag verschuift. Er zijn enkele lichtpuntjes aan de horizon. De welstandscommissie heeft het bouwplan inmiddels unaniem verworpen. Bouwtechnisch valt er nog wel wat op de bouwprocedure aan te merken, dit in samenwerking met mensen van het laboratorium voor grondmechanica in Delft.

In Den Haag kun je toch allang gratis parkeren op de bestuurlijke puinhopen



NRC/H
5 juli 1983

Voor deze en andere mogelijke actiepunten werkt de ENFB nauw samen met de Vrienden van Den Haag, Die Haghe en mogelijke andere deelnemers. Samen zullen we proberen die malle plannen, waar niemand in Nederland het nut van inziet, tegen te houden.

Bernard Weerdmeester

UITSLAG ENKÊTE:

Ze waren er niet kapot van.

In het artikel in de Haagsche Courant over onze fietsenkête kon men lezen, dat volgens de ENFB men meer onder de indruk is van verbeteringen voor de fietsers naarmate men het verkeer meer door de bril van de automobilist bekijkt. Dat verband blijkt echter veel sterker dan het artikel in H.C. suggereert. De cijfers in staat 1. geven duidelijk de relatie weer tussen autobezit en -gebruik en de waardering van het verkeersbeleid van de afgelopen jaren.

Staat 1. Waardering verandering in fietsklimaat naar autobezit en -gebruik.

	Verbeterd	Gelijk/ Weet niet	Verslechterd
Bezit geen auto, zou er ook geen gebruik van maken	29%	43%	28%
Bezit wel auto, zou er geen gebruik van maken bij beter parkeren	39%	40%	21%
Zou niet/soms/misschien/alleen bij mooi weer met fiets gaan als men auto zou bezitten c.q. beter kon parkeren	48%	39%	13%
Totaal	37%	41%	22%

Dit verband is makkelijk te verklaren. In het verkeersbeleid wordt de overheersende rol van de auto als een gegeven aanvaard. Uit de enkête bleek echter ook, dat meer fietsers hun dagelijkse route matig of slecht vinden

vanwege het drukke verkeer, fietspad of niet (29%), dan vanwege een onveilige wegindeling (26%). Als we bedenken dat het totaal 70% van de fietsers de dagelijkse route matig of slecht vindt en daarvan nog een groot aantal geen of een minder duidelijke reden (bijvoorbeeld de naam van een straat waar "iets" niet deugt) opgaven, dan zal duidelijk zijn dat gewoon het feit dat er druk verkeer is voor de meeste fietsers erg hinderlijk is.

Het spreekt voor zich, dat mensen die zelf liever met de auto zouden gaan zich minder aan al die auto's storen dan principiële niet-autorijders. De antwoorden op de vraag "wat

moet er volgens u veranderen om het fietsen te bevorderen" bleek minder antwoorden (17%) in de trant van "duurdere benzine" en "alle auto's van de weg" op te leveren dan men op grond van het bovenstaande zou verwachten. Blijkbaar werd dit antwoord of niet realistisch of te vanzelfsprekend geacht. Veel mensen die iets dergelijks zeiden waren ook verbaasd dat we het gewoon opschreven. Hetzelfde geldt overigens voor antwoorden als "beter weer" en "door rood licht rijden".

Met dat laatste zijn we aanbeland bij de verkeerslichten, die veel fietsers toch wel behoorlijk dwars blijken te zitten. 20% kwam met wensen als betere afstelling, rechtsaf door rood en minder stoplichten. Andere regelmatig terugkerende klachten betroffen de stedelijke omgeving, het veelvuldig om moeten rijden, het agressiever geworden rijgedrag van de automobilist, het toegenomen foutparkeren en verkeersdrempels. Daar tegenover stond de als positief ervaren aanleg van fietspaden hetgeen door 45% van de ondervraagden als mogelijkheid om het fietsen te bevorderen werd opgegeven. Maar dan wel een richting per

kant en niet zoals de demonstratiefietsroute, zo wist een aantal slimmerikken. Ook het opheffen van éénrichtingsverkeer voor fietsers, meer bewaakte stallingen, voorrang voor fietsers, alle ambtenaren op de fiets, politie afschaffen, mentaliteitsverandering, voorlichting, enzovoort werden sporadisch als wens geuit.

De enquête geeft niet alleen een antwoord op uitlatingen van politici, dat er de afgelopen jaren toch zoveel voor fietsers is gedaan. Er vallen ook enige konklusies met betrekking tot de effectiviteit van het parkeerbeleid uit te trekken.

Staat 2. Verband tussen fietsgebruik, autobezit en parkeerproblemen.

Bezit auto	38%	Vraag: zou u ook met de fiets gaan als u uw auto beter zou kunnen parkeren?	Antwoord: ja 27% soms 5% nee 6%
Bezit geen auto	62%	Vraag: zou u ook met de fiets gaan als u over een auto zou kunnen beschikken?	Antwoord: ja 43% soms 11% bij mooi weer 2% nee 6%

Officiëel wil immers de overheid nog altijd de vervoermiddelenkeuze beïnvloeden door het voeren van een stringent parkeerbeleid. Als daar sprake van zou zijn zouden we heel wat onvrijwillige fietsers hebben moeten aantreffen, die als ze minder parkeerproblemen hebben niet meer met de fiets zouden gaan. Dat dit niet het geval is blijkt uit staat 2.

Staat 3. Mensen, die niet met de fiets zouden gaan als ze hun auto beter zouden kunnen parkeren naar lokatie.

Lokatie	Aantal personen	% per lokatie
Binnenhof	3	8,1
Plein	2	25,0
Milieumarkt totaal	5	10,2
V & D	1	4,0
CS	3	12,5
Noorderstrand	3	21,4
Totaal	12	5,7

In staat 3 is dit nog wat verder uitgediept. Alleen op het Noorderstrand bleken mensen door een tekort aan parkeerplaatsen tot het gebruik van de fiets te zijn bewogen. Maar helaas, het aantal

taten. Het veelvuldig omrijden door vrouwen (zoals tijdens onze proefenquête onder ENFB-leden werd gekonstateerd) werd in de straatenkete niet terug gevonden. ENFB-ers hebben blijkbaar een aantal specifieke kenmerken. Van de ondervraagde fietsers bleek 53% nog nooit van de ENFB te hebben gehoord. Van de ENFB-kenners had 4% geen idee hoe het fietsen te bevorderen zou zijn, bij de niet-ENFB-ers was dat 18%. 4% van de ondervraagden bleek korter dan 4 maanden door Den Haag te fietsen. Vergelijking met migratiecijfers leert, dat dit een zeer hoog percentage is. Blijkbaar is het feit, dat in een grote stad alles zich binnen fietsbereik bevindt een reden om zich daar te vestigen.

parkeerplaatsen wordt daar aanzienlijk uitgebreid. De overige ondervraagden, die parkeerproblemen als voornaamste reden voor het fietsgebruik opgaven werden aangetroffen op steenworp afstand van een (half lege) parkeergarage. De kosten blijken vooral in het woon-werkverkeer (CS, f65,- p.m.) een reden om daar geen gebruik van te maken. Nog enkele opvallende resul-



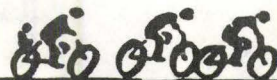
LEYWEG: WISSELTRUC VAN V&D

Hoge gemeentelijke functionarissen betogen altijd, dat het van het grootste algemeen belang is, dat er veel automobilisten naar het centrum van de stad worden gelokt om daar hun inkopen te doen. Hierdoor zou een zo groot en gevarieerd mogelijk kernwinkelapparaat in stand kunnen worden gehouden. Momenteel wordt echter volgens de gemeente de concurrentiepositie van het centrum uitgehold door de rijkelijk van parkeerplaatsen voorziene winkelcentra Leidschenhage en In de Boogaert. En omdat deze "helaas" buiten de gemeentegrenzen liggen valt aan deze concurrentiepositie alleen wat te doen, door ook in het Haagse centrum het aantal parkeerplaatsen op te schroeven. Gemakshalve wordt daarbij echter maar over het hoofd gezien, dat er ook binnen Den Haag nog een modern winkelcentrum is: Dat aan de Leyweg. Weliswaar wat kleiner en niet zo overvloedig in de parkeerplaatsen gedompeld als bijvoorbeeld Leidschenhage, maar toch als de gemeente een beetje konsekwent zou zijn in haar visie, een niet te tolereren concurrent voor het kernwinkelapparaat. 75 10.

We kennen ons gemeentebestuur echter zo langzamerhand en het zal dan ook weinigen verbazen, dat nu opeens een rekonstruktie plan voor de Leyweg wordt gepresenteerd, dat een dikke twee miljoen kost en zowaar een uitbreiding van het aantal parkeerplaatsen bevat. Ook het argument dat het eigenlijk heel goedkoop is ("we hadden ook een parkeergarage kunnen bouwen") vinden we al niet buitengewoon meer. Wat ons wel verbaast, is dat de winkeliers zo graag het duurste mogelijke plan uitgevoerd willen zien. De uitbreiding met twintig parkeerplaatsen kan natuurlijk voor een fractie van het aangegeven bedrag worden gerealiseerd. Ook de in het plan opgenomen verkeersveiligheidsmaatregelen, waar daar zeker behoefte aan is, hoeven niet meer dan ongeveer drie ton te kosten. Het plan wordt echter zo afzichtelijk duur, doordat over grote lengte rijbaan en parkeerterrein van plaats worden verwisseld. "Maar waar heb dat nou voor nodig?" vraagt de hedendaagse mens zich af. We hebben slechts één mogelijk antwoord op die vraag kunnen bedenken:

Aan de Leyweg bevindt zich een filiaal van de firma Vroom en Dreesman. Deze firma beschikt over nogal wat geld en de nodige invloed. Nu wil het toeval, dat het pand van genoemde firma aan de Leyweg zodanig is gesitueerd, dat bijna alle parkeerplaatsen zich aan de overkant van de weg bevinden, zodat potentiële bezoekers wel eens afgeschrikt zouden kunnen worden door de drukke weg, die zij over moeten steken. De invloed van de firma Vroom en Dreesman gaat nu blijkbaar zover, dat de aan de overkant van de Leyweg gevestigde winkeliers afstand doen van de parkeerplaatsen voor hun deur en toestemmen in de aanleg van een drukke weg daarvoor in de plaats. Of moet bij "de winkeliers van de Leyweg" uitsluitend aan V&D worden gedacht?

Rik Zakee



BEZUINIGINGEN

Wegen kosten geld, fietspaden ook. Niet alleen om ze aan te leggen, maar ook om ze te onderhouden. Het ligt voor de hand, dat je het geld, dat je hiervoor beschikbaar hebt allereerst gebruikt om het bestaande wegen-net te onderhouden en dan kijkt of je nog wat over houdt voor iets nieuws.

Deze simpele redenering bleek echter voor de leden van de commissie ROVV nog te moeilijk. Ze gingen in ieder geval zonder veel gemor akkoord met het voorstel van de wethouder om bezuinigen in zijn sektor grotendeels

ten koste te laten gaan van onderhoud. Het gevolg is, dat fietspaden, die volgens de oude opvatting de komende jaren een onderhoudsbeurt zouden ondergaan, daar nu pas rond het jaar 2060 voor in aanmerking komen.

Nog enkele konsekwenties van de bezuinigingen:

- De post voor onderzoek wordt met een kwart verminderd.
- Er worden geen voetgangerslichten meer geplaatst.
- Er worden geen woonerven meer aangelegd.

Waar echter niet op wordt bezuinigd is op de aanleg van nieuwe

wegen, verbredingen, reconstrukties enzovoort.

Deze post, veruit de grootste op de begroting van ROVV is volgens de wethouder "niet beïnvloedbaar". Slechts Van Oel (Links Den Haag) bleek deze opvatting niet te delen. Van hem mocht er flink het mes in. Noordanus (PvdA) stelde voor de reservering voor parkeergarages te verminderen.

Noordanus en Van Oel waren ook tegen het stoppen met woonerven-aanleg.

FIETSKAARTEN EN -GIDSEN VOOR ZUID-HOLLAND

Met het toenemen van het recreatieve fietsgebruik neemt ook het aantal firma's toe, dat hier een slaatje uit probeert te slaan door het uitbrengen van fietskaarten, fietsroutebeschrijvingen enzovoort.

De kwaliteit is echter niet altijd om over te juichen. Het lijkt daarom nuttig om eens te zien, wat er over Zuid-Holland zoal voorradig is. Onderstaand overzicht is lang niet volledig, maar berust op wat ik zo links en rechts heb weten te verzamelen.

De firma Falk-plan brengt een toeristenkaart voor Zuid-Holland op de markt, die mede is samengesteld door Wolters-Noordhoff bv. Dat laatste is goed te zien, want de kaart is een soort vergrote uitvoering van een kaart uit de Bosatlas. Een erg mooie kaart en erg nuttig wanneer je de namen van alle Zuidhollandse vaarten en kanalen uit je hoofd wil leren, maar minder geschikt voor het uitzetten van een fietstocht. De kaart sterft van de fouten, met name waar het fietsverbindingen betreft. Merkw aardig genoeg staan er op de fiets- en bromfietskaart voor Nederland van dezelfde firma veel minder fouten, ondanks de kleinere schaal (1:300000). Dat laatste maakt echter oriëntatie ter plaatse wel moeilijk. Heel merkw aardig is ook, dat op de detailkaarten van de grote steden fietspaden en -routes ontbreken, terwijl de E8, A4 enzovoort keurig zijn aangegeven. De omslag zal veel mensen ervan weerhouden deze kaart te kopen. De handigste kaarten van Falk-plan blijven de stadsplattegronden, waarvan die van het Westland aparte vermelding verdient. Hoewel ook hier een paar foutjes opstaan kun je er in ieder geval niet de weg mee kwijtraken, want alle straatnamen staan vermeld.

De bandenfirma Michelin, toonaangevende kaartenproducent van Frankrijk, heeft het ook in Nederland geprobeerd. Voor de fietser zijn deze kaarten vaak minder bruikbaar. Bij kaart 408 zit echter een erg duidelijke bijkaart (Rotterdam plus het grootste deel van het Westland en Voorne-Putten) waarop ook fietspaden staan. De kaart is echter niet erg up-to-date. De beste kaarten lijken voorlopig nog de toeristenkaarten van de ANWB. Er staat ook op langs welke wegen fietsen verboden is, welke landgoederen je niet of slechts na betaling in mag. Voor een goed gebruik is het belangrijk eerst uitgebreid de legenda te bestuderen. Ook op deze kaart staan overigens nog wel wat fouten. Het meest storend is, dat allerlei geplande snelwegen al staan ingetekend, terwijl je om bij te blijven op fietsgebied elk jaar een nieuwe kaart moet kopen.

De ANWB bracht ook nog een speciale overzichtskaart uit van heel Nederland (daar heb je niets aan) en een overzichtskaart (ook van Nederland) van door borden aangegeven fietsroutes. Ook daar heb je niets aan, want zoals bekend lopen deze routes altijd langs de grote weg en vaak kilometers om.

De Stichting Fiets! bracht het boekje Fietsen in Den Haag en omgeving uit, waarin elf tochten staan beschreven. Persoonlijk wordt ik altijd een beetje kniffig van dit soort gedetailleerde rondritten (bij paddestoel 21400 linksaf en dan bij wegwijzer 3534 rechtdoor). De Fietsgids voor Nederland van de Hema doet dit niet. Hierin zijn alleen routes op een kaartje ingetekend ("zodat je niet hoeft te verdwalen"). Het is een erg leuk boekje, met erg verhel-

derende informatie over het gebied waar je door fietst. Een ander voordeel is, dat het formaat van een zakagenda heeft, zodat je geen muziekstandaard op je fiets hoeft te laten monteren. Een nadeel is alleen, dat er maar één route bij zit, die je even op een zaterdagmiddag kan doen. Voor de overige moet je op zijn minst naar Noordwijk of Gouda. Overigens kun je voor vragen als "Hoe fiets ik het best van Den Haag naar Amsterdam?" ook gewoon even bellen. Dat kun je ook doen als je nog een prima fietskaart of -gids hebt ontdekt. Het laatste woord hierover is in ieder geval nog niet gesproken.

Rik Zakee

Falk-plan Zuid-Holland, toeristenkaart 1:100000	f 6,90
Falk-plan fiets- en bromfietskaart Nederland 1:300000	f 7,90
Falk-plan plattegrond Westland 1:15000	f 5,90
Michelin 408 1:400000, details 1:100000	f 9,90
ANWB toeristenkaart Randstad-west 1:100000	f 7,25
ANWB jubileumkaart en overzichtskaart brom- en fietsroutes elk 1:500000, gratis voor ANWB-leden	
Stichting Fiets! Fietsroutes in Den Haag en omgeving	f 6,90
Hema fietsgids Nederland	f 6,75



ENFB RUIMT Z'N ANTIEK OP

PORT BETAALD

DEN HAAG

Ruimtegebrek en hevige emoties (bij het zien van het door de ANWB vernietigde verleden) maken het noodzakelijk het ENWB-materiaal op te ruimen.

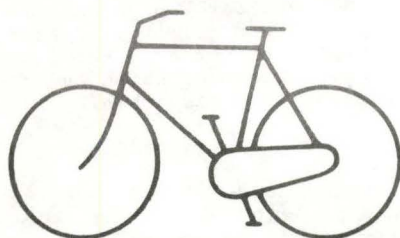
Voor eenieder die belooft er zuinig op te zijn, hebben wij:

- 1 ENWB-T-shirt maat S f5,-
 - 5 ENWB-affiches 'Voorrang voor de fiets' f0,25
 - 80 brochures 'Fietzers uitgezonderd' f0,25
 - + 15 brochures 'Boodschappen doen' f1,-
 - Tientallen oude nummers van de Fietsbel gratis
 - + 100 oude nummers van de VVF; t/m jrg. 1 nr.2 nog voorradig f0,25
 - allerlei nota's gratis
- Ook zijn de ENFB-T-shirts nog steeds op 'poetsdoek'prijs f7,50

Verkoopadressen:

- Hertenrade 111 tel. 664420
- Beeklaan 456b 607891
- Soendastraat 27a 653538
- PSP-pand, Geest 37
- C.v. Zantenstraat 238 684231 (ook voor groter hoeveelheden)
- Wereldwinkel, Schoolstraat 56, Rijswijk 902508

Voor verkoopartikelen: zie de achterkant van de VVF.



**stil &
schoon**

Kontaktpersonen

Voorburg: Elly Verzaal, Oosterloo-
straat 9, tel 874291

Leidschendam: Frans Booi, v Ruys-
daellaan 48 tel 270838

Den Haag: Rik Zakee, Laan van Meer-
dervoort 720, tel 250626

ENFB

DE FIETSBEL
oktober 1983
nummer 4
redactie-adres
postbus 11638
2502AP Den Haag

Voor wijziging van adres of opzeggen van het abonnement moet u bericht sturen naar het hoofdkantoor in Woerden. Wanneer u het naar ons stuurt kost het veel ekstra tijd voor de wijziging in het bestand is opgenomen.