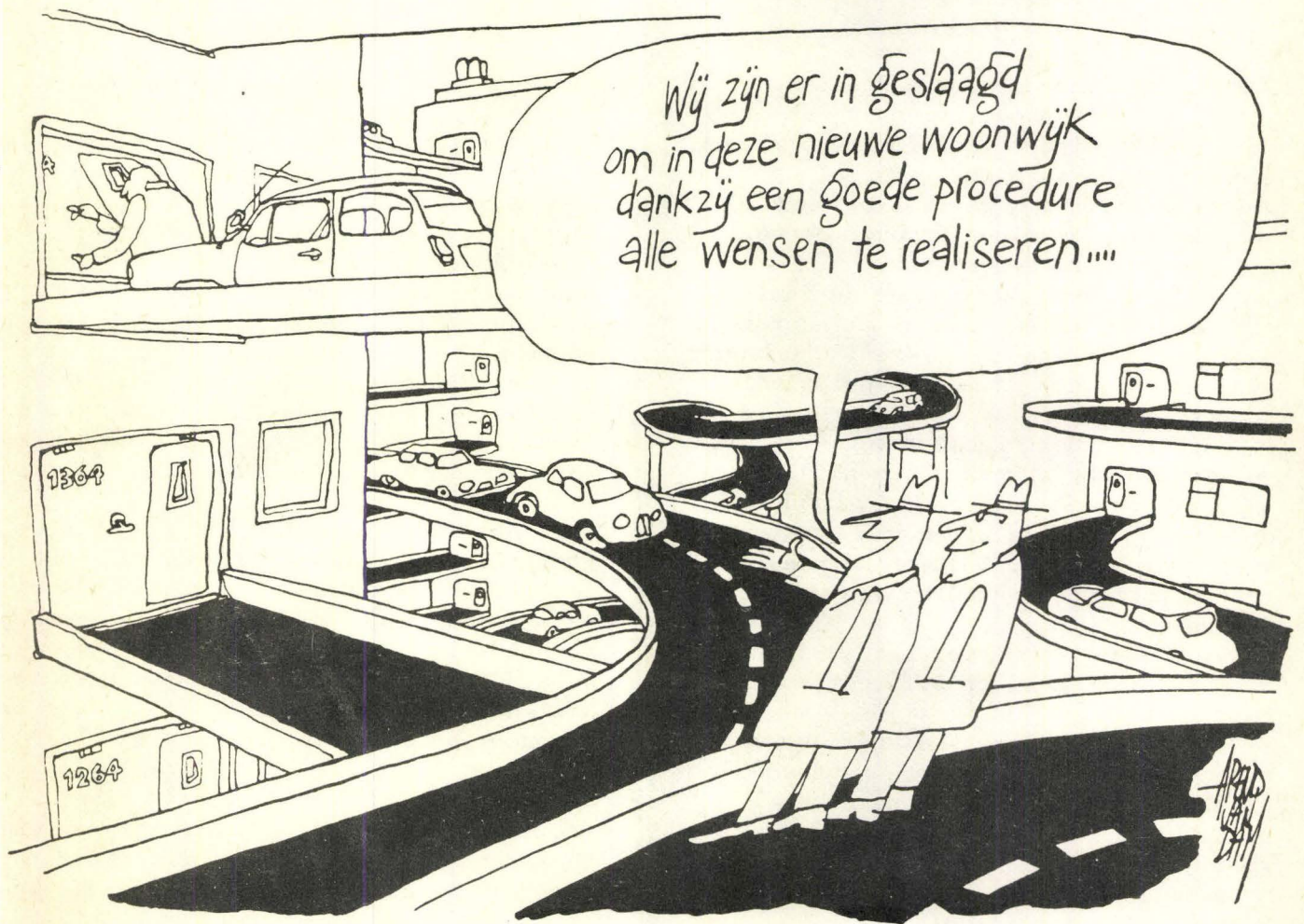


FIETSBELANGEN



RAADSVERKIEZINGEN

In verband met de komende raadsverkiezingen hebben we begin april gesprekken gehad met vertegenwoordigers van de diverse politieke partijen. De resultaten hebben we zoveel mogelijk in een overzichtje bijeengebracht. Bij CDA, PVDA en PSP/CPN/PPR bleven nog wat interessante uitspraken over, die wellicht meer zeggen, dan uit het overzicht naar voren komt. Overigens zij erop gewezen, dat het overzicht misschien een iets geflatteerd beeld geeft. De ondervraagde personen weten precies wat we horen willen en bovendien blijken de verkeersspecialisten van de fracties over het algemeen meer oog voor de problemen van de fietser te hebben dan de rest. Hierdoor komt het vaak voor, dat wethouder Nyqvist in de raadscommissie voor OVV gekraakt wordt, maar toch zijn plannen door de raad weet te krijgen.

De gesprekken werden gevoerd door:

Martin van de Berg en Rik Zakee met Wil Bianchi en Nico Dijkhuizen van het CDA.

Alphons Mantel en Jac Wolters met Bert van Swol en René Vlaanderen van D'66.

Martin van de Berg en Nico Vlasveld met Martha Burgers van de PVDA.

Jan Goutier met Jan Geleynse (PPR) en Pieter de Jong (PSP), samen met CPN links

Nico Vlasveld en Jac Wolters met Eert Bruning van de VVD.

Den Haag.

Van de acht ondervraagden blijken er maar liefst vijf (Bianchi, Vlaanderen, Burgers, Geleynse en de Jong) lid van de ENFB.

Vraag: Wat vindt u van de rol van de fiets in het verkeer, vindt u dat er meer voorzieningen voor fietsers moeten komen, en in hoeverre speelt de verkeersveiligheid een rol bij het verdelen van de middelen over de verschillende verkeersgroepen?

CDA: Veel mensen, waaronder de families Dijkhuizen en Bianchi zijn groten-deels op de fiets aangewezen. Openbaar vervoer en fietsers moeten prioriteit hebben.

PSP/CPN/PPR: Het argument van verkeersveiligheid wordt vaak oneigenlijk gebruikt om autoverkeer ruim baan te geven. Tot het afsluiten van straten voor fietsers toe. Zijn principiëel tegen rigoreuze scheiding van verkeersdeelnemers.

PVDA: Denkt er ongeveer net zo over. Noemt als voorbeelden Buitenvoort en Grote Marktstraat.

VVD: Fiets speelt een belangrijke rol in het verkeer. Wil aparte routes voor elke verkeerssoort, maar de Hobbemastraat niet alleen voor de tram. Verkeersveiligheid is in actieprogramma voldoende meegewogen.

D'66: Veiligheid is belangrijk.

Vraag: Het beleidsprogramma 1978-1982 beveelt t.a.v. de fietsers het volgende: aanleg van fietsroutes, fietsenstallingen, rechtsaf door rood en goede bereikbaarheid. Wat is daar naar uw mening van terechtgekomen? De tekst van het VCP'81 (verkeerscirculatieprogramma) betreffende fietsers wijkt nauwelijks af van die

uit het Beleidsprogramma. Betekent dat dat we nog niets verder zijn?

CDA: Beleidsnota gaf doelstellingen.

Nu zijn we aan de uitwerking bezig.

Kleinschalige voorzieningen komen inderdaad moeilijk van de grond.

PVDA: Voorziet bij rechtsaf door rood problemen voor blinden. Studeren naar stallingsmogelijkheden duurt veel te lang.

PSP/CPN/PPR: Beleidsintenties zijn niet van wezenlijk belang voor de realisering van betere fietsvoorzieningen. In werkelijkheid blijken financiën voornamelijk aan autovoorzieningen (Neherkade) op te gaan.

VVD: Afgelopen vier jaar is heel veel voor fietsers gedaan. Veluweplein mag pas worden aangepakt als er geld genoeg is om zowel fiets als auto bevredigend te helpen.

D'66: Uitwerking doelstelling schiet tekort door ambtelijke traagheid en gebrek aan alertheid van de gemeenteraad.

Vraag: Uitgaande van uw visie op het fietsverkeer, welke projecten dienen er de komende jaren voor fietsers uitgevoerd te worden? Moet met de aanleg van fietspaden gewacht worden tot voor de betreffende straat een rekonstruktieplan is opgesteld?

CDA: Fietspaden langs bestaande wegen zijn vaak te duur. Het is moeilijk aan te geven welk deel van rekonstrukties aan fietsers is toe te rekenen.

VVD: Waar mogelijk fietspaden. Mag ook smal zijn.

PVDA: Fietspaden in ieder geval langs

wegen met een stroomfunctie (b.v. Laan Copes, Goeverneurlaan, Raamweg). In sommige gevallen kunnen fietsstroken ook werken. In straten als Schalk Burgerstraat geen fietspaden maar verkeersluw maken. Niet wachten op dure rekonstruktie. PSP/CPN/PPR: Bij totaalrekonstrukties worden fietsvoorzieningen afgeleide van maatregelen t.b.v. het autoverkeer en dus sluitpost (de huidige praktijk). In plaats daarvan moeten op zichzelf staande fietsknelpunten meer aandacht krijgen.

D'66: Zie volgende vraag.

Vraag: Wat zijn volgens u fietsroutes? En welke prioriteit hebben ze?

CDA: Te duur opgezet, duurt daarom te lang. Koppeling met buurtcirculatieplannetjes is belangrijk.

PVDA: Overall moet veilig kunnen worden gefietst. Prioriteiten zijn knelpunten en doorsteekjes. Geen fietsroutes.

PSP/CPN/PPR: Idem. Routes met veel fietsers verdienen een zwaardere voorziening.

VVD: Indien geen fietspaden mogelijk (b.v. in een winkelstraat) fietsers wijzen naar nevenroute (maar tegen tweerichtingsverkeer in smalle deel Laan van Meerdervoort). Geen dwangmatige fietsroutes.

D'66: Vooral opheffen van knelpunten d.m.v. kleinschalige voorzieningen. Geen dure fietsroutes.

Vraag: Wat is uw standpunt t.a.v. het aanbrengen van verkeerslichten?

CDA: Kruispunten moeten ook zonder verkeerslichten veilig zijn. Vermindering van het aantal verkeerslichten is mogelijk en gewenst.

PVDA: Indien veiligheid geen gevaar loopt kunnen sommige verkeerslichten opgeheven worden. Verkeerslichten beïnvloeden de verkeersveiligheid niet altijd positief. Doorslaggevend is de inrichting van het kruispunt.

PSP/CPN/PPR: Kruispunten moeten overzichtelijker worden ingericht, met minder rijstroken voor het autoverkeer. Zolang dat niet gebeurd is moeten de verkeerslichten blijven. Daarna kunnen ze in veel gevallen weg. Het opheffen van rode golven voor fietsers moet en kan alleen door verminderen van het aantal installaties. Zijn voor het opheffen van groene golven voor auto's (= rode golf voor fietsers en openbaar vervoer).

VVD: Minder verkeerslichten zijn gewenst. Alleen bij knelpunten van voetgangers of bij kruising met het openbaar vervoer verkeerslichten.

D'66: Geen verkeerslichten in verblijfsgebieden. Deze vormen geen bijdrage aan de verkeersveiligheid. Verkeerslichten zijn duur. Er kunnen er veel weg. Inrichting van de weg moet ze overbodig maken.

Vraag: Wat is uw standpunt t.a.v. parkeergarages? Welke zijn noodzakelijk en waarom?

CDA: Is geen tegenstander van gesubsidieerde parkeergarages. Is voor overdekt parkeren van de bewoners. Is voor de parkeergarage in de Torenstraat en onder het Malieveld. Tegen parkeergarage Hofvijver.

D'66: Is voor overdekt parkeren van bewoners. Ook voor kantoren maar met een ruime bijdrage van de gebruiker en mits parkeerplaatsen op straat worden opgeven. Tegen Hofvijver, voor Malieveld.

PSP/CPN/PPR: Tegen parkeergarages voor kantoren, grootwinkelbedrijven.

PVDA: sceptisch voor wat betreft parkeergarages in de binnenstad. Tegen bijdrage van de gemeente in de kosten. In ieder geval tegen de Hofvijver, Noordeinde en parkeren ten koste van groen.

VVD: Parkeergarages zijn noodzakelijk, ook in woongebieden. Gebruikers moeten meebetalen.

Vraag: Hoe kan de bereikbaarheid van de stations voor fietsers worden verbeterd? CDA: De bereikbaarheid van C.S. is goed, wordt nog verbeterd. H.S. slecht, geen verbetering in zicht.

D'66: Bereikbaarheid moet verbeterd worden, o.a. door een tunnel onder H.S.

PSP/CPN/PPR: Met fietsers wordt geen rekening gehouden. De tendens om de omgeving van stations vol te bouwen met kantoren heeft brede aanvoerwegen (b.v. Rijn-Lekstraat) tot gevolg. Zijn voor bovengenoemde stalling bij C.S..

PVDA: Bereikbaarheid is slecht. Bij C.S. te weinig stallingsmogelijkheden voor korte periode. Voor tunnel onder H.S.

VVD: Rekonstruktie Koningin Juliana-plein betekent verbetering van de bereikbaarheid van C.S. Verkeersluw Stationsplein (H.S.) moet wachten op aanleg van de Neherkade. Tunnel onder H.S. verlen- gen (met fiets aan de hand).

MEER AANDACHT VOOR ENFB-PLANNEN

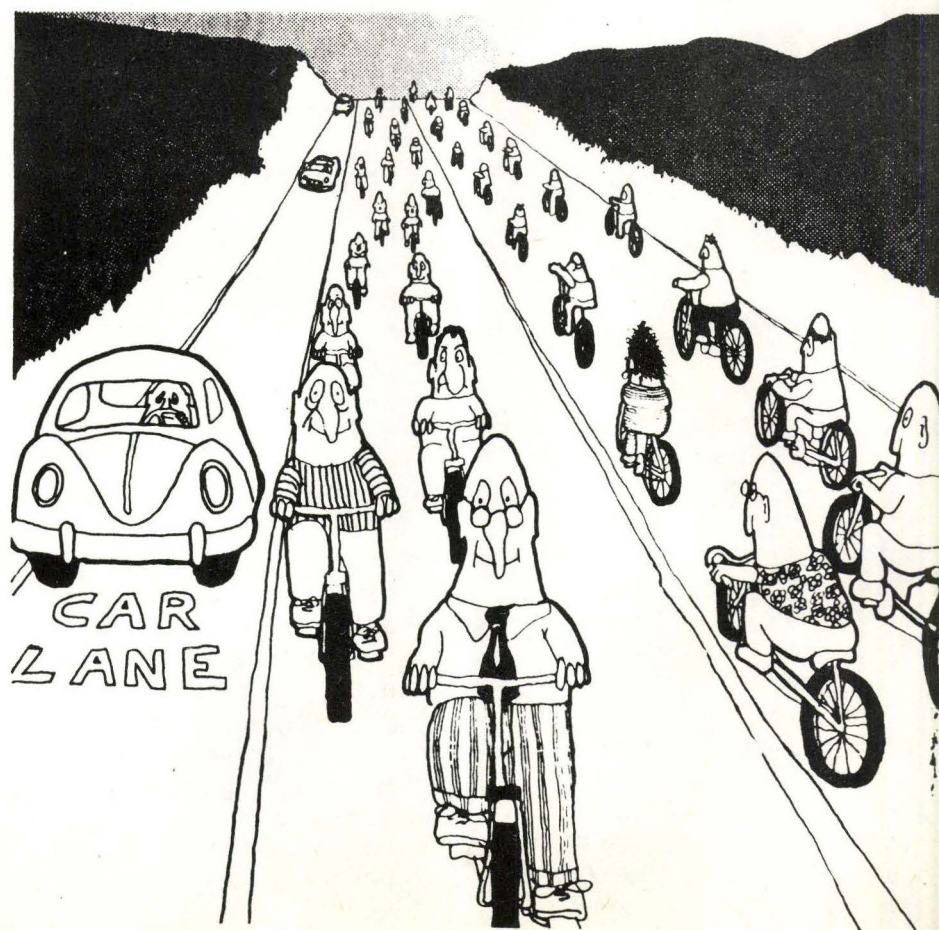
Een gesprek met Martha Burgers, PvdA-gemeenteraadslid, levert voor de ENFB doorgaans weinig problemen. Mevrouw Burgers is lid van de ENFB en heeft in het verleden niet zelden haar fractie aan de voor fietsers goede kant weten te krijgen. Daarbij bepleit zij niet zelden uitvoering van door de ENFB voorgestelde maatregelen, zoals het Fietscirculatieplan voor de binnenstad. In het gesprek dat wij met haar hadden bepleitte ze nog eens dat het weren van autoverkeer uit verblijfsgebieden niet hoeft te wachten op verbetering van de hoofdwegenstructuur.

Een punt waar we het niet over eens konden worden was het overdekt parkeren in stadsvernieuwingsgebieden. Linkse partijen tonen zich nog wel eens voorstanders van gemeentelijke subsidies hiervoor. Wel blijkt de visie op het aantal parkeerplaatsen bij links

(vooral niet teveel) over het algemeen wat kritischer dan bij rechts (vooral niet te weinig).

Weinig raadsleden zijn zo goed op de hoogte van wat zich binnen het ambtelijk apparaat afspeelt als mevrouw Burgers. Ze stelt: "Soms komen er uit de ambtelijke wereld voorstellen die niet stroken met raadsbeslissingen. Dit werkt zeer vertragend. In dit geheel speelt de verkeerspolitie nog wel eens een frustrerende rol."

Volgens mevrouw Burgers is er wat voor te zeggen om portefeuilles opnieuw in te delen. Bijvoorbeeld Stadsvernieuwing en Volkshuisvesting samen, en Verkeer en Stadsontwikkeling samen. Dit kan zelfs boven het partijbelang uitgaan volgens haar. Medewerkers van de dienst voor de Stadsontwikkeling die dan onder Nyqvist zouden komen, zijn zich echter doodgeschrokken toen dit idee uitlekte.



JULLIE KUNNEN BEST EEN STUKJE OMLOPEN

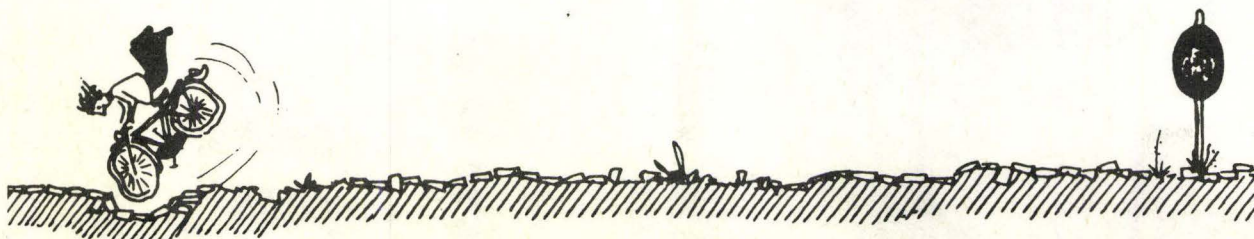
Het CDA wordt in de raadscommissie voor OVV vertegenwoordigd door de heren Nico Dijkhuizen en Wil Bianchi. Twee fietsers! Bianchi is zelfs lid van de ENFB en wijst er niet zonder trots op dat hij en Dijkhuizen binnen de fractie wel eens als de armoedzaaiers zonder auto beschouwd worden. Kwa stemgedrag onderscheiden ze zich vaak in fietsvriendelijke zin.

Toch bleek in het gesprek dat we met beide heren hadden niet alles koek en ei. Wel bleken ze over bijvoorbeeld fietsroutes en verkeerslichten er behoorlijk moderne opvattingen (in de ENFB-lijn) op na te houden, maar kwa prioriteitstelling (waar gaat de gemeente de komende jaren haar verkeersbudget aan opmaken) bleek er behoorlijk wat aan te schorten. Zo konden we, afgezien van een vage uitspraak over de Prinsestraat, niets loskrijgen dat zou wijzen op het verbeteren van het fietsklimaat in het centrum. Op onze vraag waarom op het Spui en de Kalvermarkt geen fietspaden komen, hoewel dat volgens het besluit verkeersafwikkeling binnenstad wel zou moeten, kregen we als antwoord, dat het rekonstruktieplan slechts de aanleg van tramhaltes omvat en fietspaden het plan te duur zouden maken. Eerder in het gesprek hadden we echter te horen gekregen dat het, om subsidies van het rijk los te krijgen, voorkeur verdient om fietspaden aan te leggen langs die wegen die toch al aangepast gaan worden, bijvoorbeeld ten behoeve van het openbaar vervoer.

In het bedoelde rekonstruktieplan worden ook weer de nodige doorgangen in de trambaan afgesloten, met als gevolg dat fietsers, om de weg over te steken,

gedwongen zijn allerlei heksentoeeren op een groot kruispunt uit te halen. Toen we dit aan de orde stelden was het antwoord: "Maar fietsers zijn toch allemaal gezonde jonge mensen. Die kunnen af en toe best een eindje omlopen." Wij daarop: "Dat zetten we in het verslag!" Dijkhuizen, toch wel geschrokken van zijn eigen opmerking, probeerde een andere draai aan het gesprek te geven door te zeggen dat hij hiermee eigenlijk bedoeld had dat hij geen voorstander was van het toelaten van fietsers in voetgangersgebieden. Bij nalezing van het commissieverslag over het bedoelde rekonstruktieplan bleek echter inderdaad dat Dijkhuizen voorgesteld had om de doorgang ter hoogte van de Korte Houtstraat maar af te sluiten teneinde de tram een onbelemmerde doorgang te verlenen. Ook hebben we het nog even over het actieprogramma gehad. Omdat wethouder Nyqvist steeds meer peperdure autodoorstrooiplannen naar voren haalt (daar komen toch fietspaden, kregen we te horen) worden ingrepen ten behoeve van de verkeersveiligheid en fietsvoorzieningen op de lange baan geschoven. Bianchi liet blijken ook niet te spreken te zijn over de manier waarop de Groen van Prinstererlaan was afgedaan en Dijkhuizen bleek de toestand rond de Utrechtsebaan ook maar niets te vinden. Een toezegging om daar iets aan te doen konden we echter niet krijgen.

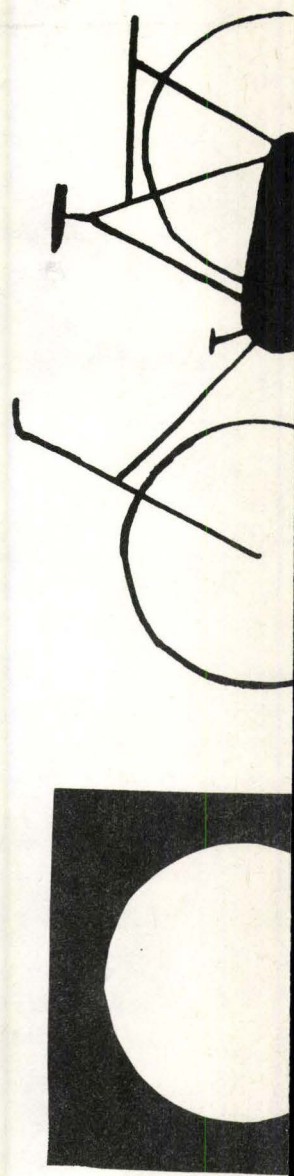
Tenslotte bleken Bianchi en Dijkhuizen tegen het afsluiten van de Grote Marktstraat voor fietsers, maar we kregen de indruk dat de meerderheid van de CDA-fractie daar wel eens heel anders over zou kunnen denken.



ANF

den haag

demonstratieve
PUZZELFIETSTOCHT



in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen

☐ datum : **22 mei**

☐ plaats : **malienveld**

☐ tijd : **14 uur**

KIES DE FIETS !

WEINIG HOOP VOOR HET CENTRUM

Grote terughoudendheid blijkt er bij de politieke partijen met betrekking tot verkeersingrepen in het centrum. Deze komt nog het best tot uitdrukking in het verslag van de vergadering van de kommissie OVV over het rekonstruktieplan voor Spui en Kalvermarkt. Slechts de PPR bepleitte spoedige aanleg van fietspaden aldaar. Voor de rest komt het woord fietspad in het verslag niet voor.

In de gesprekken met gemeenteraadsleden bleken VVD, CDA en D'66 tegen rigoreuze ingrepen in het centrum. De VVD legde sterk de nadruk op autobereikbaarheid en bepleitte het aanleggen van ringwegen. Wel bleek deze

partij voorstander van een proef met een lagere maximum-snelheid in de Grote Marktstraat. Het CDA bepleitte een zorgvuldiger keuze van de uitgangen van parkeergarages (Veerkades goed, de Laan slecht). Van nieuwe garages langs de Gedempte Gracht verwacht men geen problemen.

Meer voorstanders van autobeperkende maatregelen treft men bij PvdA ("autoluw centrum") en PSP/CPN/PPR ("belangrijke routes toesnijden op fietsverkeer").

Verder leggen PSP/CPN/PPR, PvdA en D'66 de nadruk op stallingen en tweerichtingsverkeer voor fietsers.

PSP/CPN/PPR

Men vindt dat het tijd wordt voor een aflossing van de wacht op OVV. De laatste vier wethouders waren VVD'ers. Ook de afdeling OVV is allesbehalve fietsgevoelig. Men voorziet voor de toekomst een toename in het gebruik van de fiets en het openbaar vervoer. Het aantal auto's neemt aantoonbaar af. De konsekwenties daarvan worden niet politiek vertaald. Men schrijft dit voor een belangrijk deel toe aan het (laten) overheersen van bepaalde economische belangen - zie het autoverkeer in de binnenstad - en de belangen van grootwinkelbedrijven. Over het duingebied tussen Den Haag en Wassenaar: nodig is een totaal beheersplan voor het duingebied dat als

rekreatiegebied zou kunnen gaan dienen. De Jong is geen voorstander van het aanleggen van fietspaden in het duingebied. Geleijnse vindt het aanleggen van fietspaden een goede zaak, het bevordert de rekreatiemogelijkheden. Het argument van natuurbehoud acht hij moeilijk houdbaar zolang er militaire oefeningen plaatsvinden en er van autopenetratie sprake is. Afsluiten van de Meijendelseweg voor auto's. Over Scheveningen: het bouwen van steeds meer kantoren daar is een slechte zaak. Dit heeft tot gevolg dat er steeds meer forensen naar Scheveningen gaan, die (met hun auto) door de hele stad heen moeten.

AGENDA MEI-JUNI

- 22 mei *Fietspuzzeltocht!*
- 2 juni *Gemeenteraadsverkiezingen*
- 5 juni *Milieumarkt op het Binnenhof; de ENFB is er ook*
- 9 juni *Laatste kerngroepvergadering voor het zomerreces. Voor alle leden toegankelijk om 20.00 uur, Groene Eland, Piet Heinstraat 104.*
- 19 juni *Sluitingsdatum Fietsbel.*



STRUCTUURPLAN

Het wordt nog veel slechter.

Wie gedacht had, dat de ambtelijke nota Tweede Stap Structuurplan het absolute dieptepunt vormde op het gebied van stadsontwikkeling zal, nu de betrokken wedhouders zelf hun mening op papier hebben gezet, tot de onthutsende konklusie zijn gekomen dat het nog slechter kan.

Het is echt onvoorstelbaar wat vooral de heren Blanckesteijn (ekonomische zaken) en Nyqvist (openbare werken, verkeer en vervoer) allemaal te berde brengen.

Heel in het kort komt hun visie erop neer, dat de werkeloosheid opgelost moet worden door zoveel mogelijk ruimte voor bedrijfsdoeleinden te reserveren. Doordat minder ruimte voor woningen overblijft zullen meer mensen naar buiten de stad moeten verhuizen. Een en ander zou dan in een toename van het auto-verkeer van 24% resulteren (de noordelijke helft van Den Haag een en al file), ondanks een veronderstelde verschuiving van het openbaar vervoer aandeel in het forensisme van 27 naar 36%. Blanckesteijn beweert in feite dat het tegengaan van het forensisme niet meer van deze tijd is, omdat dit door de ekonomische krisis zal toenemen!

Het tegengestelde is natuurlijk het geval: het autoverkeer loopt langzaam terug terwijl de groei van het openbaar vervoer minder wordt.

Ook is wat voorgesteld wordt als oplossing van de krisis juist de oorzaak daarvan: ruimtegebruik, grootschaligheid of hoe je het maar noemen wilt.

Hierbij kun je denken aan het steeds groter kantooroppervlak per werknemer (=kleiner aantal werknemers door voortschrijdende automatisering) of aan grootschalige distributiebedrijven en supermarkten, die, mede door de steeds grotere spreiding van de bevolking, kleine arbeidsintensieve bedrijven uit de markt drukken.

Denk hierbij echter ook aan het verkeer dat momenteel zo'n 10% van het netto inkomen van de gewone burger opslokt.

In de visie van de wedhouders zal dat dus 13 à 14% worden. Voeg hierbij de steeds stijgende woonlasten (nu al meer dan 25% van het netto inkomen) en een aankomende inkomensdaling en het zal duidelijk zijn dat

bij toeneming van het forensisme het overblijvende besteedbaar inkomen een harde klap zal krijgen.

Nu is het wel zo, dat elk bedrijf slechts kan bestaan bij de gratie van een kooi krachtige bevolking en daar zal in het model van de wedhouders weinig van overblijven.

Dat is de alles overheersende denkfout in het gemeentelijk beleid: Schaalvergroting en de daarbij behorende verkeersstromen zijn aan een bepaalde grens gebonden, doordat ze op een gegeven moment niet meer te betalen zijn.

Als je daar rekening mee houdt kom je al gauw tot de volgende conclusies:

- de door het college gereserveerde bedrijfsruimten zullen grotendeels ongebruikt blijven.

- de geplande bouwlokaties rond Zoetermeer en Leidschendam zullen nooit afgebouwd worden, omdat er geen bewoners meer te vinden zijn die de nieuwbouw plus het dagelijks gependel kunnen betalen.

- om die reden zullen ook geplande verkeerswegen overbodig blijken te zijn, daarentegen zullen weer meer mensen zich in de stad versigen, doodgewoon omdat dat het goedkoopste is.

Het college stelt echter niet de vraag wie dat allemaal zal betalen, en de vrees is gerechtvaardigd dat de gemeente-raad dat ook niet zal doen. Immers, afgezien van de PPR en op sommige details de PvdA of D'66 heeft zij nooit geprobeerd het beleid een andere kant uit te sturen: in Scheveningen was de vraag of de kantoren nu links dan wel rechts van het Kurhaus moesten komen (in plaats van of ze er überhaupt moesten komen), terwijl de Haagse raad altijd sterk op de bouwlokatie hier heeft aangedrongen. Als je ervan uitgaat dat al dat beton ook nog gevuld wordt, dan is de door Nyqvist berekende toename van het autoverkeer zelfs nog aan de lage kant, want er zal een heel net van spoorwegen de kant van Zoetermeer uit voor nodig zijn (waar dus ook geen geld voor is) om het autoverkeer nog enigszins te beperken.

Om de eerder genoemde reden is het echter meer dan aannemelijk dat de dalende trend in het autoverkeer door zal zetten en dat elk beleidsmodel, dat een toename

van het autoverkeer voorstaat (en geen cent meer voor verkeersveiligheid en fietsvoorzieningen) niet deugt. De algemene trend van verrechtsing en politieke desinteresse heeft het college echter het idee gegeven dat ze niets meer te vrezen heeft, met als gevolg, dat allerlei verhullende leuterpraat ditmaal ontbreekt en dat wel autowegen, zoals het Rijn-Lek tracé niet langer meer worden aangelegd om woongebieden van verkeersoverlast te ontdoen, maar gewoon om het autoverkeer

te bevorderen.

De vrees is gerechtvaardigd dat de overmoed van het college terecht is. De komende weken tot aan de raadsverkiezingen zijn wat dat betreft van cruciaal belang. Als de verkiezingsuitslag eenzelfde beeld geeft als bij de Provinciale Staten, dan krijgen we geen poot meer aan de grond en zullen alleen actiegroepen die veel hardere middelen gebruiken dan de ENFB nog enige invloed op het gemeentelijk beleid hebben.

AFDELING RIJSWIJK

Beste Rijswijkse ENFB-ers,

na een lange, sombere winter zijn we gelukkig weer in het voorjaar aangeland: uitbottende struiken en hogere temperaturen.

Reden te over om de schouders weer met volle kracht te zetten onder de belangenbehartiging van de dagelijkse fietser in Rijswijk.

we zoeken mensen die dat willen:
mensen die zin hebben om te vechten
voor verbeteringen voor de fietser,
daar een beetje tijd in willen steken
en mee willen draaien in de werkgroep.

Want de huidige werkgroep wordt geplaagd door een te geringe bezetting. Desondanks hebben we het afgelopen seizoen wel e.e.a. kunnen bereiken, bv.

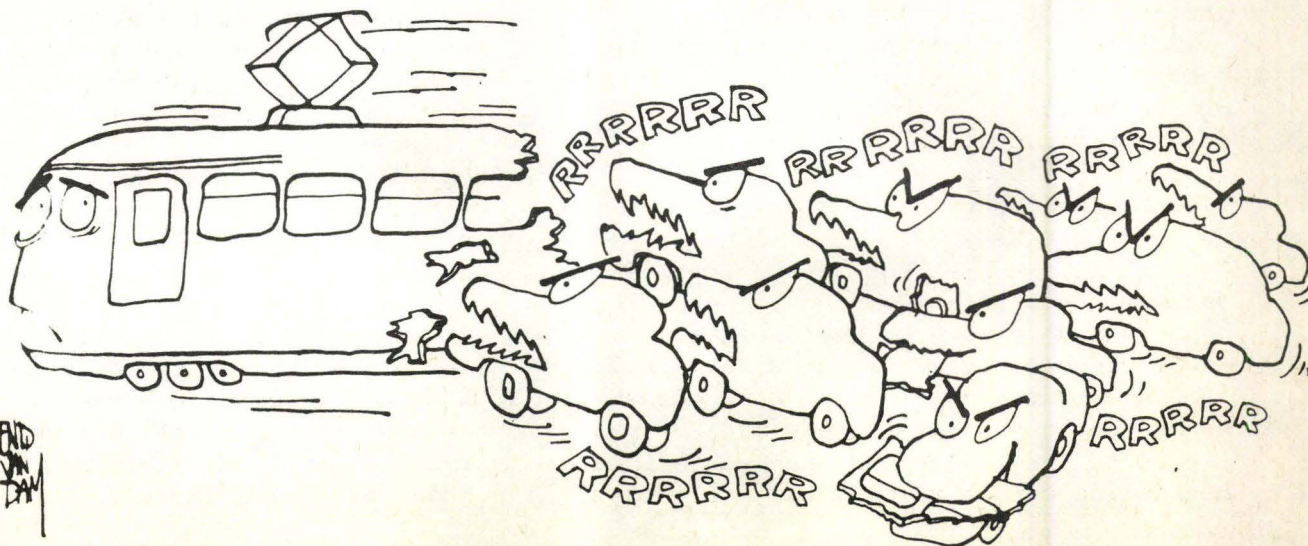
de gemeente zover gekregen, dat ze een verkeersspreekuur gaat instellen. Daar moeten we dus wel fiets(ers) knelpunten deponeren.

Word dus actief, kom naar de Wereldwinkel op de maandelijkse vergaderingen en werk mee aan de belangenbehartiging van de Rijswijkse fietser !!!!!

ENFB-werkgroep Rijswijk
p/a Wereldwinkel
Schoolstraat 56
tel. 902508

N.B. belangrijke data:

- + 12 mei-werkgroepvergadering
(wat gaan we doen in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen?)
- + 12 juni-ENFB-manifestatie in Rijswijk



DEMONSTRATIEVE FIETSPUZZELTOCHT

De ENFB-Den Haag organiseert in het kader van de gemeenteraadsverkiezingen van 2 juni een fietspuzzeltocht op 22 MEI.

Dit wordt niet zomaar een fietspuzzeltocht, maar we willen nog eens extra aandacht besteden aan de vele knelpunten die de gemeente Den Haag kent. Daarbij komt nog dat in deze tijd van economische teruggang steeds minder geld beschikbaar is voor de fietsers. Maar: autovoorzieningen worden versneld aangelegd; men wil wel een enorm dure parkeergarage aanleggen onder het Malieveld; enzovoorts.

Daar willen we nu, vlak voor de gemeenteraadsverkiezingen tegen protesteren: meer geld voor de fiets!

Natuurlijk gaat de route niet alleen

langs knelpunten, maar ook langs (nog) leuke stukjes-Den Haag.

Je kunt vertrekken tussen 14 u. en 14.30 u. vanaf het Malieveld.

We staan daar met onze bakfiets, waar je ook de nieuwe verkiezingsbuttons kunt kopen, en een groot spandoek.

Om + 16 u. is er op het Plein, eindpunt van de puzzeltocht nog een bijeenkomst met prijsuitreiking. Ook daar staan we met de bakfiets.

In het midden van deze Fietsbel. vind je nog een affiche die je voor het raam kunt hangen.



22 MEI - MALIEVELD

VOORBURG EN DE GEMEENTERAADS-VERKIEZINGEN

Met het oog op de naderende gemeenteraadsverkiezingen hebben wij op de verkeersdeskundigen van de diverse politieke partijen enige vragen afgevuurd. Een overzicht van de reacties:

1. Hoe staat u tegenover de bevordering van de veiligheid op fietsroutes t.b.v. school- en winkelverkeer?

Alle partijen zijn voorstander van bevordering van veilige fietsroutes. PvdA, VVD en D'66 wijzen er evenwel op dat de financiële realiteit om goedkope oplossingen vraagt. Aangegeven middelen: verkeersinstallaties gericht op voetgangers en fietsers (PvdA); maximum snelheid van 30 km/u (Progr. Komb., CDA, D'66, PvdA; alleen de VVD "ziet hier niets in").

2. Bent u voorstander van rechtsaf door rood?

CDA, D'66, VVD en Progr. Komb. zijn voorstanders. Is op veel plaatsen mogelijk en - goedkoop - te regelen met een onderbord. Bij de PvdA heeft de zaak "de aandacht".

3. Hebt u denkebeelden omtrent de verbetering van de veiligheid van de fietser op de Parkweg c,q, het verkeersluw maken van deze weg?

Volgens de VVD is aan de situatie al-

daar weinig of niets te doen. In de situatie rond de benzinepomp met bijbehorende overlast wil het CDA naar oplossingen blijven zoeken. D'66 wil hier meer verbaliserend optreden.

CDA en PvdA zien de situatie op de Parkweg verbeteren na asfaltering van de Prins Bernhardlaan en achten verdere maatregelen overbodig. D'66 vindt dat er op de Prins Bernhardlaan teveel verkeerslichten zijn, maar geeft geen oplossing.

4. Hoe is de veiligheid te verbeteren op de bruggen aan de gemeentegrenzen.

Bij de PvdA heeft de zaak "de aandacht". D'66 en VVD zien hier voornamelijk problemen in het geringe bestuurlijke contact tussen de naburige gemeenten. Over de Geestbrug wil geen enkele partij iets zeggen. M.b.t. de Vlietbruggen wil het CDA afwachten hoe de provinciale rekonstruktie van de Westvlietweg uitpakt. Ook is het CDA best bereid plannen te ontwikkelen voor verbetering van de situatie bij de Wyckerbrug.

ADRESSEN

port betaald
port payé
's-Gravenhage

AFDELING DEN HAAG: Postbus
Postbus 11638, Den Haag,
telefoon 250626.

AFDELING ZOETERMEER: Postbus 271
Zoetermeer, telefoon 079-210208.

AFDELING VOORBURG: Prins Hendrikstraat 74, Voorburg,
telefoon 870886.

WERKGROEP WESTLAND: Amalia van Solmstraat 17, Honselersdijk,
telefoon 01740-25437.

AAN:

de Fietsbel

mei 82 nummer 2

redaktieadres:
postbus 11638
2502 den haag