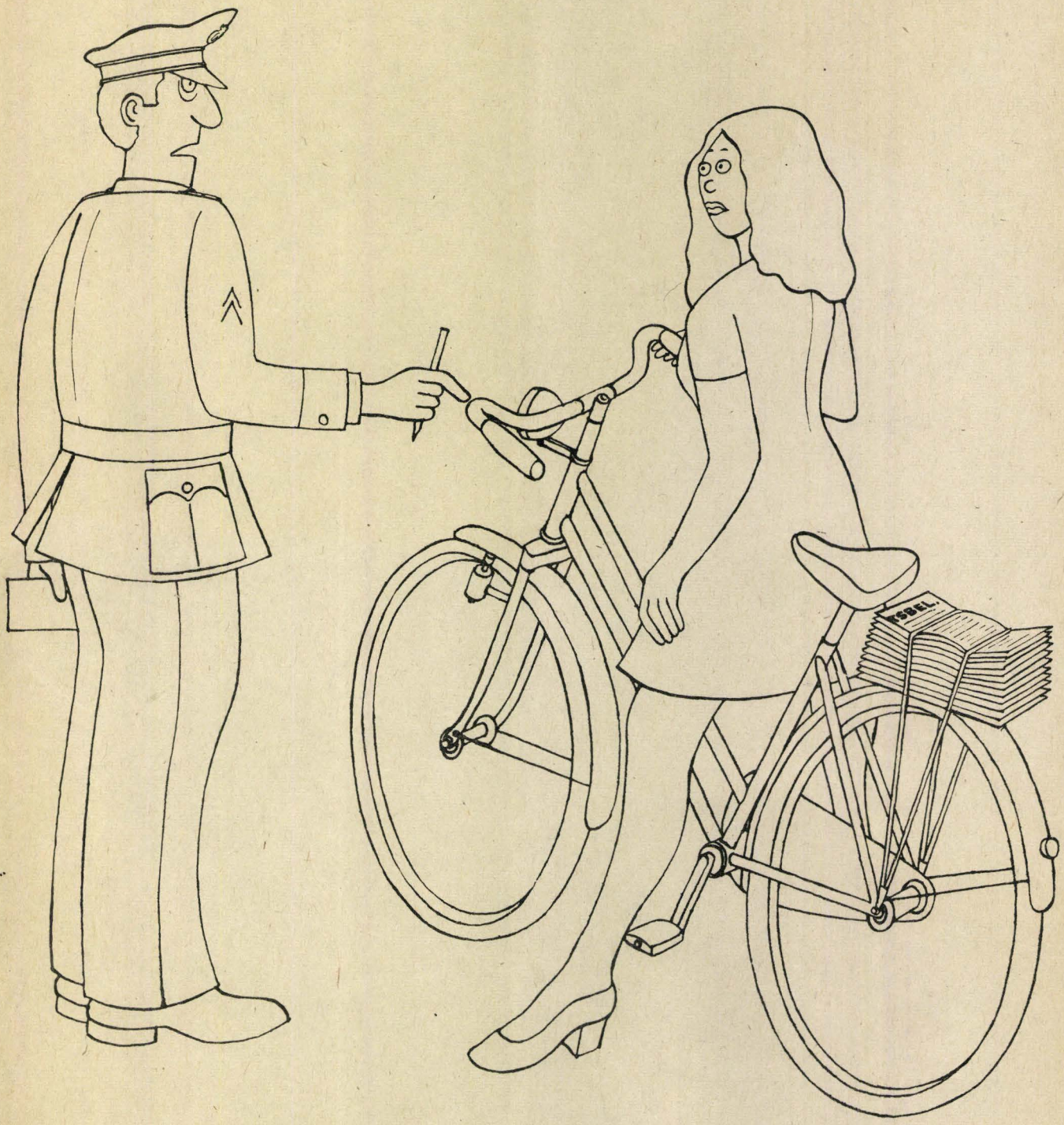
DE FIETSBEL.

80/1 ENFB-blad voor den haag e.o.



Interview met wethouder Nyquist
Het verkeer aan de zeezijde van de binnenstad
Stationsstallingen blijven open
Evaluatie demonstratie-fietsroute

Wethouders-wisseling

Het aftreden van wethouder Klomp was het enige hoogtepunt bij de in november gehouden begrotingsbehandelingen. Direkt bij de aanvang van de lange serie gemeenteraadsvergaderingen, die haar waarschijnlijk in grote problemen hadden gebracht, koos mevrouw Klomp voor de verstandigste beslissing. Ze hield de eer aan zichzelf en voorkwam hiermee een grote afgang tijdens de begrotingsdebatten. Was haar eigen beslissing om op te stappen een verstandige en te waarderen keuze, minder geloofwaardig en weinig verheffend was de argumentatie die zij voor haar vertrek aanvoerde. In een korte speech trachtte zij de schuld van haar slechte funktioneren in de schoenen van de gemeenteraad te schuiven. Dit hing zij op aan een recente gebeurtenis in de gemeenteraad, die volstrekt niet representatief was voor haar verhouding met de raad. In Fietsbel nr. 2 van vorig jaar schreven we al over de onbehoorlijke wijze waarop mevrouw Klomp haar bestuurlijke en politiek taken vervulde. Sinds die tijd is er niets in haar houding en werkwijze veranderd en deden zich nog enkele hevige botsingen met de gemeenteraad voor.
Het aftreden van Klomp is overigens rechtstreeks het gevolg van de konsekwente en vasthoudende gedragslijn van de raadskommissie voor openbare werken verkeer en vervoer (OVV), welke zich sinds de laatste verkiezingen veel politieker en vooruitstrevender opstelt. Met name de kontrolerende aktiviteiten van deze kommissie hebben de zwakke bestuurlijke kwaliteiten van Klomp genadeloos blootgelegd. De tijd dat wethouders hun eigen gang konden gaan is allang voorbij.
In tegenstelling tot haar voorganger *Wallis de Vries* heeft Klomp tijdens haar wethouderschap geen enkele indruk kunnen maken als bestuurder of waardering kunnen oogsten als politikus. Haar allerlaatste optreden heeft hieraan niets kunnen veranderen.
Het opstappen van Klomp is toch een symptoom voor de politisering die de afgelopen jaren in het verkeers- en vervoersbeleid terecht heeft plaatsgehad. Het is tekenend dat de gemeenteraad niet meer aksepteert dat deze wethouderspost niet meer door een zwakke broeder (zuster) bekleed wordt. Zo belangrijk is het verkeersbeleid toch maar geworden.
Ondertussen kan de opvolger van Klomp proberen de verloren jaren weer in te halen en het achtergebleven puin op te ruimen; gelukkig is men met dit laatste in VVD-kringen wel bekend.

Stoelendans

Als je de Haagse dagbladen mocht geloven, ontspon zich na het vertrek van Klomp een ware stoelendans in de VVD-fraktie. Als kandidaten werden genoemd: *Heus, Nyqvist, Van der Berg* en *Bruning*. Achteraf bleek dat deze vermeende kandidatenmatch slechts werd ingegeven door het streven naar een interessante paginavulling. De hoop die velen in de raad op

LET OP.....

MUTATIES, ADRESWIJZIGINGEN en POSTBESTELLINGEN worden door het afdelingssekretariaat niet behandeld en kunnen uitsluitend worden doorgegeven aan het landelijk ENFB-buro, Postbus 2150, Woerden, tel. 03480-16250, giro 30255.

ENFB

ADRESSEN

AFDELING DEN HAAG
Postbus 11638, Den Haag
Telefoon 070-603365
AFDELING ZOETERMEER
Postbus 271, Zoetermeer
Telefoon 079-210208
AFDELING VOORBURG
Prins Hendrikstraat 74, Vb
Telefoon 070-870886
KONTAKTPERSOON voor RIJSWIJK: Wim Dammers, M. Campslaan 341, Rijswijk, Telefoon 070-933971

AFDELING DEN HAAG
VOORZITTER: Rob van Putten, Ieplaan 98, Den Haag, tel. 603365
SEKRETARIS: vakant.
Het sekretariaat wordt waargenomen door Rik Zakee, Laan van Meerdervoort 720, Den Haag, tel. 250626
PENNINGMEESTER: Wijnand B. Klaver, Beeklaan 76, Den Haag, tel. 646090
GEMEENTEPOLITIEK: Rob Snoeij, Isabellaland 383, Den Haag, tel. 856366
KNELPUNTEN: Michel van Loon, Van Reesstraat 81, Den Haag, tel. 832125
FIETSBEL: Joep van Hoof

Den Haag, tel.
PUBLICITEIT: Henk Heeger, C. van Zantenstraat 238, Den Haag, tel. 684231
LEDENRAADSAFVAARDIGING
Wijnand Klaver, Steenvoordelaan 278, Rijswijk, tel. 070-945951;
Joep van Hoof (zie boven)
Rob van Putten (zie boven)
Rob Snoeij (zie boven)

DRUK:

TERUGBLIK BEGROTINGS-BEHANDELING

Na het aftreden van wethouder Klomp was de begrotingsbehandeling voor wat betreft de sektor openbare werken verkeer en vervoer weinig meer dan een slechte toneelvoorstelling, die beter afgelast had kunnen worden.
In de eerste termijn van de kant van de gemeenteraad ging het allemaal nog wel. Verschillende partijen hielden goede, zij het tamme beschouwingen over de grote lijnen van het te voeren beleid.
De gevoerde betogen bevestigden onze indruk dat de meerderheid van de raad werk wil gaan maken van het al jaren gepredikte sturend beleid: beperking van het autogebruik en meer ruimte en voorzieningen voor openbaar vervoer en langzaam verkeer.
De beantwoording van plaatsvervangend wethouder Hardon (van ruimtelijke ordening en stadsontwikkeling) was echter zeer teleurstellend. De ambtenaren van de afdeling OVV hadden voor hem een antwoord geschreven waarin plichtmatig de overbekende paden werden bewandeld. In de beantwoording was geen enkel nieuw feit te bespeuren. Aan de raad werden slechts dingen medegedeeld waarvan hij al op de hoogte was. Al met al een weinig inspirerende bespreking van de begroting. Want in tweede termijn hielden de raadsleden het wel voor gezien. Alleen D'66 en PPR sputterden nog wat tegen. Voor de rest werd er helemaal niet meer over het verkeersbeleid gepraat.
Nu kan een en ander niet aan Hardon verweten worden. De man stond voor een feitelijk ondoenlijke opgave. Van de kant van de gemeenteraad is het ook weer alleszins begrijpelijk dat Hardon niet wordt lastig gevallen voor zaken waar hij niet voor verantwoordelijk is. Maar waarom dan toch de schijn ophouden dat men bezig is met een begrotingsbehandeling? Waarom is het onderdeel OVV niet voor kennisgeving aangenomen, in afwachting van een nieuwe wethouder? Mijn mening is dat dit soort schijnvertoningen het vertrouwen in en het aanzien van de gemeenteraad niet bepaald vergroot.

Rob van Putten

SEKRETARIAAT VERHUISD

Met ingang van eind december is het sekretariaat van de afdeling Den Haag verhuisd. Het postadres is nog wel hetzelfde, maar het sekretaris-werk is overgenomen door Rik Zakee (zie adreslijst op blz. 2). Christiaan La Poutré, tot dan toe sekretaris, heeft deze funktie neergelegd omdat hij door het landelijk bestuur kandidaat is gesteld als voorzitter.

Rob Heus (vroeger lid van Dooievaar) hadden gevestigd, bleek ongegrond. Heus was geen kandidaat voor het wethouderschap en blijft voorlopig nog werkzaam op het ministerie van verkeer en waterstaat. Zodoende had de VVD-fraktie het niet moeilijk met de kandidaatstelling; men kon evenwel weer geen specialist op het gebied van verkeer en vervoer naar voren schuiven.
Nyqvist gold al jaren als de man met de meeste ambities in de VVD-fraktie. Het is dus logisch en weinig verrassend dat hij het geworden is. Op het gebied van verkeer en vervoer is hij nog een vrijwel onbeschreven blad. In zijn raadsperiode tot nu toe heeft hij zich nooit met dit onderwerp bezig gehouden. Over zijn bestuurlijke kwaliteiten bestaat weinig verschil van mening. Op dit punt wordt hij heel wat hoger aangeslagen dan zijn voorgangster Klomp. De kordaat en soepel geleide vergadering van zijn raadskommissie was al binnen een uur afgelopen. En dat waren we onder Klomp wel anders gewend.

Rob van Putten

FIETSTRAJEKT OVER HET PLEIN

Zoals in de vorige Fietsbel al is bericht, heeft de ENFB aan de gemeenteraad voorgesteld het trajekt Herengracht/Herenstraat/Plein/Binnenhof/Buitenhof (mede naar aanleiding van de herinrichting van het Plein) voor fietsers in twee richtingen berijdbaar te maken.

Dit lokte onmiddellijk felle protesten uit bij winkeliers in de Herenstraat die, met de demonstratiefietsroute in het achterhoofd, vreesden voor omzetdaling. Zij maakten deze vrees via 'n brief kenbaar aan de gemeenteraad.

Op 7 november 1979 zijn deze brieven aan de orde geweest in de kommissie openbare werken verkeer en vervoer.

B en W hadden onze brief nietszeggend willen beantwoorden, de plannenmakers daarmee de vrije hand latend.

Tot ons genoegen vond 'n groot deel van de kommissie dit antwoord echter onvoldoende en ondersteunde ons voorstel

Op voorstel van een meerderheid van de kommissie zegde wethouder Hardon (op dat moment waarnemend wethouder van OVV) ten slotte toe 'n plan te gaan maken in de richting van het ENFB-voorstel.

Het volgende agendapunt (de brief van de winkeliers) beschouwde men hiermee ook als afgedaan.

En nu maar afwachten wat er uit de bus komt. Als de toezegging tijdens de wethouderswisseling maar niet per ongeluk in een oude archiefdoos is verzeild geraakt.

Michel van Loon

Uit 'het Binnenhof' van 4 december 1979:

DIRECTEUR VAN BRITISH PETROLEUM:

Fiets schuld van slecht openbaar vervoer

(Van onze parlementaire redactie)

AMSTERDAM — De Energienota (deel I) van minister Van Aardenne (Economische Zaken) vertoont op verschillende punten ernstige manco's. Dit is de mening van de heer E. Brouwer, algemeen directeur van British Petroleum (BP) in Nederland. De meeste kritiek heeft hij op het handhaven van de maximumprijzen voor olieproducten en de belemmeringen voor de industrie om meer olie of gas op te sporen. Tenslotte is de BP-chef het niet eens met het propageren van de fiets als vervoermiddel.

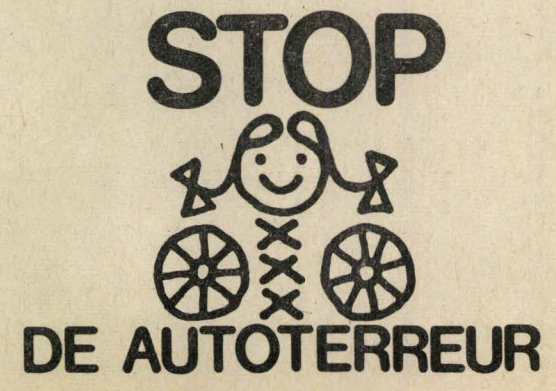
Brouwer heeft ernstig bezwaar tegen de opmerking in de Energienota dat de fiets als milieu-vriendelijk vervoermiddel gesteund worden. Hij ziet de fiets eerder als een onderdeel van het probleem dan van de oplossing. „De fiets zou zelfs gezien kunnen worden als één van de voornaamste oorzaken van het totaal ontbreken van een volwassen openbaar vervoer in Nederland. Terwijl veel van de grote steden in Europa, door het groeiende woonwerkverkeer werden gedwongen grote investeringen te doen onder meer in een oindergrondse , nam Nederland massaal de fiets. Toen werd de fiets een brommer en daarna een auto. Hoe meer auto's hoe lager de kwaliteit van het openbaar vervoer en hoe hoger de kosten ervan. De gemeenschap is hier het slachtoffer van de tirannie van de kleine beslissing".

Verkeers-afwikkeling zeezijde binnenstad

In dit nummer vier artikelen van de hand van Rob van Putten over de verkeersafwikkeling aan de zeezijde van de binnenstad. De gemeente liet er een nota over verschijnen, het rijk dreigt geen financiën beschikbaar te stellen en de ENFB en diverse bewoners- en belangenorganisaties hebben hun kritiek en suggesties gespuid. Intussen hebben de winkeliers aan de Laan van Meerdervoort al laten weten geen trek te hebben in veranderingen aan "hun" straat. Zij zien meer in meer parkeerplaatsen.

(1) Rijk oneens met verkeersplannen Den Haag

De rijksoverheid zal geen (financiële) medewerking verlenen aan de plannen die de gemeente Den Haag voorstelt in de nota verkeers-afwikkeling zeezijde binnenstad. In deze nota wordt door de Haagse Dienst voor de stadsontwikkeling onder meer aanbevolen het zogenaamde Telders-Segbroektracé uit te bouwen tot een stadsautoweg met een maximum-snelheid van 70 km/uur. Pas als dit gebeurd is, zo stellen de nota-schrijvers, kunnen elders in de stad - met name op de Laan van Meerdervoort - maatregelen ten gunste van openbaar vervoer en fietsverkeer genomen worden.
Uit ambtelijke kringen hebben we vernomen dat het rijk de voorstellen uit de nota afwijst. De mening van het rijk is van groot belang, omdat de minister van verkeer en waterstaat subsidies zal moeten toekennen voor een aantal van de voorgestelde maatregelen, althans wanneer aan de door de minister gestelde voorwaarden wordt voldaan. En daar ziet het voorlopig niet naar uit.
Op het ministerie is men van mening dat de nota in strijd is met zowel het rijks- als het gemeentelijk beleid. Dat beleid is immers gericht op het terugdringen van het aantal verplaatsingen per auto en het bevorderen van het gebruik van fiets en openbaar vervoer. In zo'n beleid past geen stadsautoweg als verkeersaantrekkend objekt. Men heeft zich op het ministerie met name gestiird aan het feit dat de nota uitgaat van een gelijkblijvend autogebruik, hetgeen in strijd is met de gestelde doelstellingen. Ook de aanbevolen maatregelen houden primair rekening met de afwikkeling van de *huidige hoeveelheid* autoverkeer; de



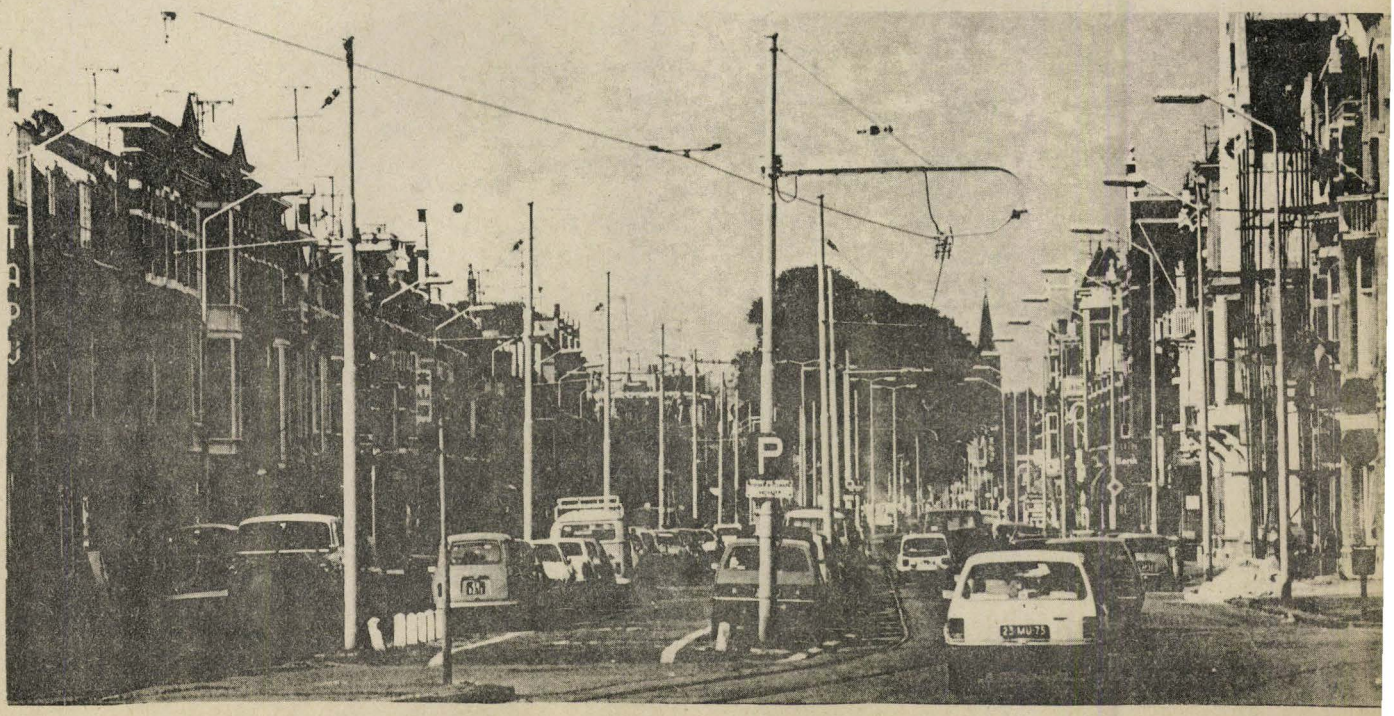
methodiek van de gebruikte simulatiemodellen, waarmee alternatieve maatregelen zijn doorberekend, illustreert dit gegeven nog eens.
Van de kant van de minister kan in het bijzonder verzet worden verwacht tegen de aanbeveling uit de nota om geen trambanen aan te leggen in het smalle gedeelte van de Laan van Meerdervoort. Met deze aanbeveling, zo stelt men op het ministerie, miskent men de essentiële funktie die deze nu nog ontbrekende schakel in het tramlijnennet kan vervullen in het woon-werkverkeer. De kritiek vanuit het ministerie van verkeer en waterstaat ligt geheel in het verlengde van de kommentaren die tot dusverre (onder andere van de ENFB) op de nota zijn geleverd. Een belangrijke steun dus uit onverwachte hoek, en ook een niet mis te verstaan signaal aan de gemeenteraad.

Rob van Putten

---

(2) Ruzie over de Laan van Meerdervoort

Op de Laan van Meerdervoort wordt op dit moment al een voorschot genomen op de diskussie over de verkeersafwikkeling zeezijde. Reden hiervan is dat de tramsporen tussen de Laan van Eik en Duinen en de Zoutmanstraat op korte termijn vervangen moeten worden. De operatie "tramspoorvernieuwing" is overigens al enkele jaren bezig in Den Haag. Regelmatig worden hele straten opengegooid om deze noodzakelijke werkzaamheden te verrichten.
Helaas grijpt men deze tramspoorvernieuwing niet altijd aan om de gehele straat opnieuw in te richten met bijvoorbeeld vrije trambanen of fietspaden waar dit mogelijk is. Hierdoor zijn er veel kansen gemist om op een efficiënte manier te komen tot een betere verdeling van de verkeersruimte: de straten die nu onder handen genomen zijn, zullen voorlopig niet meer worden aangepast.
Op de Laan van Meerdervoort vordert men nu ook gestaag met de tramspoorvernieuwing. Op het gedeelte tussen de Goudenregenstraat en de Laan van Eik en Duinen is men inmiddels gereed: hier zijn vrije trambanen aangelegd met fietsstroken, waardoor nog maar één rijstrook voor het autoverkeer resteert. Maar voor het volgende gedeelte, tussen de Goudenregenstraat en de Fahrenheitstraat, is men bij de spoorvernieuwing niet tot herprofilering overgegaan; een onverteerbare zaak, zeker gezien het feit dat de gemeenteraad in deze zaak niet gekend is.
Bij de besluitvorming over de nota



verkeersafwikkeling zeezijde binnenstad zal ongetwijfeld door de gemeenteraad besloten worden om op de gehele (brede) Laan van Meerdervoort vrije trambanen en fietspaden aan te leggen. Voor het gedeelte tussen de Goudenregenstraat en de Fahrenheitstraat is dit nu voor een hele tijd uitgesloten.

Onduidelijkheid

Wat er nu met de rest van de Laan van Meerdervoort gaat gebeuren, is nog onduidelijk. Het is wel zeker dat uiterlijk in het voorjaar de tramsporen vernieuwd moeten worden. Enkele maanden geleden heeft de raadskommissie voor openbare werken verkeer en vervoer uitgesproken dat voor het stuk tussen het Valkenbosplein en de Conradkade (kunt u het nog volgen?) in elk geval vrije trambanen en fietspaden (géén stroken) moeten komen. Verder moet er nog ruimte overblijven voor grote bomen, een parkeerstrook en een rijstrook voor het autoverkeer.

Dit voorstel, gepresenteerd in enkele varianten, is inmiddels voorgelegd aan de direkt belanghebbenden (bewoners en winkeliers). Het resultaat van die inspraakronde is nogal teleurstellend: onder leiding van de winkeliers heeft men zich uitgesproken voor handhaving van de huidige situatie, met dien verstande dat het aantal parkeerplaatsen *uitgebreid* dient te worden. Momenteel wordt er driftig illegaal geparkeerd aan beide zijden van de Laan: *deze illegale parkeerplaatsen wil men legaal gemaakt zien!* Opvallend is dat een groot aantal bewoners zich aanvankelijk voor het gemeentelijke voorstel hebben uitgesprken, maar dat ze onder druk van de winkelierslobby toch zijn geswitcht.

Hete vuren

De ENFB heeft zich ten overstaan van de raadskommissie al uitgesproken voor vrijliggende fietspaden en een vrije trambaan.

Het is nu afwachten wat de verse wethouder met deze netelige kwestie zal aanvangen. Hij bevindt zich tussen de hete vuren van een ongenuanceerde winkelierslobby en een zeer duidelijk advies vanuit de gemeenteraad.

Natuurlijk blijft er slechts één geloofwaardige keuze open, maar het zal toch interessant zijn hoe de nieuwe wethouder zich eruit gaat redden.

Rob van Putten

---

(3) ENFB-kommentaar op de nota verkeersafwikkeling zeezijde

De hoofdverkeersroutes aan de westzijde van Den Haag (tussen de binnenstad en Kijkduin-Ockenburg) en de daartussen gelegen verbindingswegen vormen voor de gemeente al jarenlang een probleem.
In de spitsuren zijn deze wegen overvol, het leefmilieu rond hoofdroutes voor het autoverkeer verslechtert, het langzaam verkeer komt op talrijke punten in de knel en het openbaar vervoer ondervindt dikwijls vertragingen en opstoppingen.
Dit hele agglomeraat van problemen was voor de gemeente aanleiding een aparte studie aan deze kwestie te wijden, uitgevoerd door de Dienst voor de stadsontwikkeling. Uitgangspunt voor deze studie was, dat er slechts goede maatregelen genomen kunnen worden, indien deze passen in een samenhangend beleid voor dit gehele stadsdeel.

De nota zelf

De nota heeft primair de afwikkeling van het autoverkeer bekeken. Enerzijds is dit terecht omdat juist het autoverkeer de oorzaak van allerlei knelpunten is. Wil je daar iets aan doen, dan moet je bij het autoverkeer beginnen. Anderzijds heeft deze eenzijdige aandacht tot gevolg dat te weinig gekeken is naar het openbaar vervoer en het langzaam verkeer met hun eigen specifieke problemen.
De opstellers van de nota hebben als uitgangspunt genomen dat de *huidige hoeveelheid autoverkeer in de toekomst niet af zal nemen*. En hiermee ontspoort de nota al in een vroeg stadium: dit uitgangspunt is namelijk in strijd met het officiële beleid van het gemeente-

bestuur. Maar nog veel belangrijker is dat dit uitgangspunt niet leidt tot echte oplossingen voor de gesignaleerde problemen.

Kongestie

Een ander hoofdpunt uit de nota is het feit dat men streeft naar een *kongestievrije* afwikkeling van het autoverkeer. In gewoon Hollands betekent dat *autorijden zonder opstoppingen*. Het is onbegrijpelijk dat men niet beseft heeft dat het opheffen van opstoppingen het autogebruik bevordert. De ENFB heeft in het kommentaar op de nota gesteld dat kongestie geaksepteerd moet worden als middel om het gebruik van de auto te ontmoedigen. Bovendien zijn wij van mening dat het wegnemen van opstoppingen niet mogelijk is, tenzij er nog meer ruimte voor het autoverkeer wordt ingericht.
Met behulp van modellen heeft stadsontwikkeling getracht de konsekwenties van een aantal mogelijke maatregelen na te gaan. Zo komt men tot de konklusie dat een versmalling van de Laan van Meerdervoort voor het autoverkeer tot gevolg heeft dat het drukker wordt op de Loosduinseweg.
Aan het slot van de nota komt men tot een aantal aanbevelingen. We noemen er enkele:

1 Uitbouw van de route Machiel Vrijenhoeklaan/Sportlaan/Segbroeklaan/Pres. Kennedylaan/Joh. de Wittlaan/Teldersweg/Hubertusviadukt tot een *volwaardige stadsautoweg* (70 km/uur en vier brede rijstroken voor het autoverkeer).
2 Terugbrengen van de kapaciteit voor het autoverkeer op één rijstrook per richting.
3 Rekonstruktie van de route Patijnlaan/Laan Copes van Cattenburch tot een weg met 2 + 2 rijstroken voor het autoverkeer, fietsvoorzieningen en parkeerstroken.

Dit zijn maar drie van de vijftien aanbevelingen. De meeste van die aanbevelingen bevatten aantrekkelijke elementen, maar het geheel is in de ogen van de ENFB onaanvaardbaar.
Zo wordt gesteld dat (2) pas uitgevoerd kan worden als (1) gerealiseerd is, hetgeen duidelijk aangeeft dat stadsontwikkeling geen echt sturend en restriktief beleid ten aanzien van het autoverkeer voorstaat.

ENFB-kommentaar

In de reaktie die de ENFB heeft opgesteld naar aanleiding van de nota zijn we uitgebreid ingegaan op de filosofie die achter de te nemen maatregelen moet zitten. We noemen er enkele:

- Beheersing van de verplaatsingen en terugdringen van het autogebruik zijn hard nodig om het stedelijk funktioneren en de leefbaarheid van Den Haag te verbeteren.
- Er is een veel stringenter parkeerbeleid in en rond de binnenstad en bij arbeidsplaatsen nodig. Dit is één van de meest essentiële elementen in het sturend beleid.
- Aan het autoverkeer moeten zoveel mogelijk niet-direkte routes worden geboden, terwijl het langzaam verkeer en het openbaar vervoer wel de kortst mogelijke routes krijgen.
  In het centrum van de stad en in de woonwijken moet doorgaand autoverkeer onmogelijk worden gemaakt door middel van barrières voor het autoverkeer.

De op het centrum gerichte hoofdroutes hoeven geen autoverkeer te verwerken dat de bestemming voorbij het centrum heeft. Voor dit doorgaande verkeer worden enkele daarvoor geschikte hoofdroutes geselekteerd: Waldorp- of Nehertracé, Raamweg/Utrechtsebaan, Waldeck Pyrmontkade, Telders-/Segbroektracé.
De Laan van Meerdervoort kan over de hele linie vrijliggende fietspaden en een vrije openbaar vervoerbaan krijgen.
Het Telders-/Segbroektracé kan in de huidige vorm gehandhaafd blijven.
De Groot Hertoginnelaan moet fietspaden krijgen. Dit zijn enkele maatregelen die de ENFB heeft voorgesteld. De ruimte ontbreekt hier om uitgebreider op ons kommentaar in te gaan. De hoofdgedachte is: *herverdeling van de verkeersruimte (niet vergroten!) ten gunste van langzaam verkeer en openbaar vervoer en door middel van effektieve maatregelen het doorgaand autoverkeer weren uit gebieden waar het niet thuishoort.*

werkgroep gemeentepolitiek

(4) Gezamenlijk kommentaar bewoners- en belangenorganisaties

De nota verkeersafwikkeling zeezijde binnenstad heeft bij allerlei organisaties in Den Haag heel wat kritiek losgemaakt. De in de nota behandelde problemen en aanbevolen maatregelen raken de belangen van allerlei allerlei groepen: bewoners, gebruikers van de stad en gebruikers van verkeersvoorzieningen. Na onderling overleg tussen diverse organisaties, waaronder de ENFB, bleek dat bij velen dezelfde kritiek op de nota leefde èn dat een groot aantal organisaties zich wel kon vinden in een alternatief pakket van maatregelen, gebaseerd (let wel!) op de doelstellingen van de gemeente. Daarom werd besloten tot het opstellen van een gezamenlijk kommentaar, waarin zowel de gemeenschappelijke kritiek als een alternatief plan werden opgenomen.

De volgende organisaties ondersteunden de aan de gemeenteraad en B en W gestuurde brief:
bewonersorganisatie Archipelbuurt/ Willemspark, Stichting wijkoverleg Duinoord, bewonersorganisatie De Kruin (Bomenbuurt), wijkberaad Vruchtenbuurt, wijkberaad Bloemenbuurt, wijkvereniging Benoordenhout, Stedelijk Verkeerscomité, Echte Nederlandse Fietsersbond afdeling Den Haag, vereniging Vrienden van Den Haag, comité behoud Bosjes van Pex, stichting Reizigers Openbaar Vervoer (ROVER).

Alternatief

Door deze zeer brede ondersteuning zal de gemeenteraad wel degelijk rekening moeten houden met de voorgestelde plannen. We doen er een greep uit.

- Het openbaar vervoer moet op alle fronten (kwalitatief en kwantitatief) verbeterd worden. In de nota wordt hieraan te weinig aandacht besteed.
- Kongestie in spitsuren voor autoverkeer moet geaksepteerd worden. Doorstroming voor openbaar vervoer, fietsers en voetgangers heeft prioriteit.
- Sluipverkeer tussen hoofdroutes voor het autoverkeer moet onaantrekkelijk gemaakt worden. Voor de verschillende deelgebieden (woonwijken, centrum) moeten bereikbaarheidsplannen opgesteld en uitgevoerd worden die de bereikbaarheid per auto mogelijk maken, maar doorgaand autoverkeer ontmoedigt, daar waar het niet thuishoort.
- Het tracé Raamweg/Teldersweg/ Kennedylaan/Segbroeklaan/Sportlaan wordt geaksepteerd als "randweg" voor doorgaand autoverkeer. Deze route mag nergens verbreed worden; wel een betere aansluiting realiseren van Raamweg op Hubertusviadukt.
  De Sportlaan krijgt drie rijstroken, met wisselend gebruik van de middenstrook in spitsrichting. Het fietsverkeer krijgt aparte routes, parallel aan de Sportlaan. Hiermee kunnen de Bosjes van Pex langs de Sportlaan behouden blijven.
- Als hoofdverbinding tussen het Segbroek-/Telderstracé en de Loosduinseweg wordt behalve de route Waldeck Pyrmontkade de verbinding Valkenboslaan/Groot Hertoginnelaan/ Conradkade benut voor het doorgaand autoverkeer. Langs deze routes worden fietspaden aangelegd.
- Over de hele brede Laan van Meerdervoort worden vrije tram/busbanen en fietspaden aangelegd. De smalle Laan van Meerdervoort wordt afgesloten voor doorgaand autoverkeer. Hier komen tramsporen en fietsverkeer in twee richtingen. Dit geldt ook voor de smalle Javastraat.
  De route Laan Copes/Patijnlaan krijgt tweemaal een rijstrook en vrijliggende fietspaden.

De nota verkeersafwikkeling zeezijde binnenstad wordt binnen enkele maanden in de gemeenteraad besproken. We zullen u op de hoogte houden van wat er besloten wordt.
De in deze Fietsbel besproken kommentaren kunt u verkrijgen bij het afdelingssekretariaat of bij de gemeente.

Rob van Putten

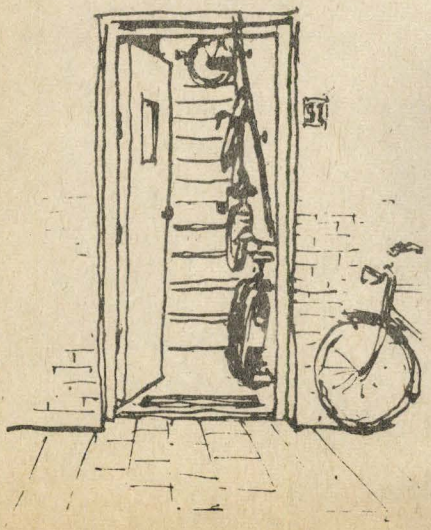
STATIONSFIETSENSTALLINGEN TOCH NIET DICHT

In de tweede week van het nieuwe jaar maakte NS bekend dat de stallingen van de stations CS en HS per 1 februari om 24.00 uur zouden sluiten. Een maatregel die werd ingegeven door de geringe klandizie na die tijd, zoals een van de personeelsleden mij vertelde. *"Er komen dan hooguit 1 of 2 vaste klanten, en als het slecht weer is, komen die ook niet."*
In de vijf minuten dat ik met hem stond te praten (half een 's nachts) waren al minstens vijf mensen hun fiets komen halen! Enige twijfel aan de door NS opgegeven reden was hier op zijn plaats. Hoog tijd voor de ENFB om iets te ondernemen: er werd een brief aan de wethouder gestuurd en er werden afspraken gemaakt voor een aantal nachtelijke tellingen.
Intussen had PPR-raadslid Jack Verduyn Lunel vragen gesteld over deze kwestie en had Het Vaderland een artikel geplaatst, waarin NS liet doorschemeren bij veel protesten de maatregel in te trekken (alsof NS er toen al niet in geloofde).
En of het nu aan protesten of aan andere aktiviteiten lag: binnen twee weken werd de maatregel ingetrokken, zodat verdere aktie overbodig was.

Christiaan La Poutré

STALLINGSPROBLEMEN

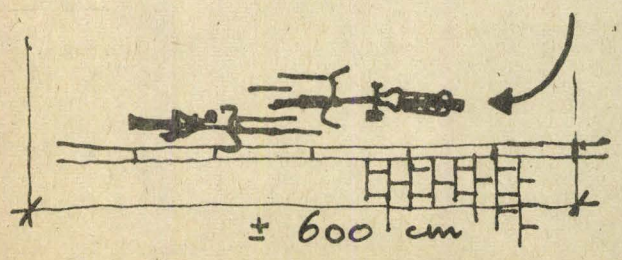
Van vele kanten worden tegenwoordig pogingen gedaan om het fietsverkeer in de stad te bevorderen. Aan het veiliger en komfortabeler maken van het fietsen wordt veel aandacht geschonken (over de resultaten zullen we het even niet hebben).
Dat de fiets, eenmaal te bestemder plaatse, ergens moet blijven, wordt ook nog wel als een probleem onderkend dat een oplossing verdient.
Het is echter verwonderlijk dat vrijwel altijd wordt voorbijgegaan aan de kwaliteit van de stalling thuis.
Fietsen, hangend aan trapleuningen of twee hoog op 'n smal portaaltje vormen een normaal beeld in buurten, gebouwd tussen ongeveer 1880 en 1940.

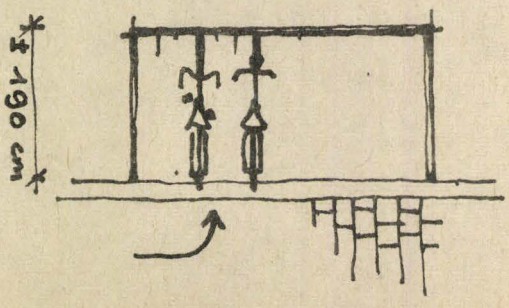


Buiten voor de deur staan ze blootgesteld aan weer en wind en meestal zo voor het meenemen. Daarbij hinderen ze soms voetgangers.
In het gunstigste geval (in nieuwere wijken) moet de fiets nog altijd uit een kelder of garagebox worden gesleept.
Al met al kost het altijd nogal wat moeite (zeker voor oudere mensen) voor je in het zadel zit. En dat terwijl de auto van de buurman voortdurend onder handbereik in de startblokken staat.
Een fietser moet dus een veel hogere drempel overwinnen om 'n rit aan te vangen.
Gezien het bovenstaande kunnen we nauwelijks spreken van een gunstige uitgangspositie voor de fietser.
We zijn dan ook van mening dat hierin verandering moet komen als we willen bereiken dat de mensen wat sneller de fiets pakken. Een stallingsplaats moet *makkelijk, goed* en *veilig* zijn.
Met makkelijk wordt bedoeld dat het stallen en van stal halen voor en na een rit weinig tijd en lichamelijke inspanning vergt.
Goed is een stalling als de fiets beschermd wordt tegen weer en wind, en veilig als ook dieven en vandalen geen kans krijgen.

De *fietskiosk*, waarvan op bijgaand plaatje een provisorisch voorbeeld, zou een stap in de goede richting zijn. Een eenvoudig huisje op de plaats van één auto. De fiets van het slot en je kunt vrijwel onmiddellijk opstappen. De fietsen staan redelijk beschermd en tegen diefstal zijn ook makkelijker maatregelen te nemen. Tevens is er sprake van een ekonomisch ruimtegebruik, dit in tegenstelling tot verschillende huidige (overigens prijzenswaardige) voorbeelden waar reeds een parkeerplaats voor fietsklemmen is opgeofferd.
Misschien dat het iets is voor de gemeente om mee te experimenteren.
Het spreekt voor zich dat ik geïnteresseerd ben in ervaringen of experimenten met stallingen in woonwijken.
Reakties graag naar:
Van Reesstraat 81, Den Haag.

Michel van Loon





NYQUIST BLIJFT MANAGER

"Het is gewoon een kwestie van oppassen"

Medio januari hadden we een gesprek met de kersverse wethouder voor openbare werken verkeer en vervoer, Chris Nyquist. Opvolger van Jacqueline Klomp, die zichzelf in de twee jaar dat ze wethouder was in een onmogelijke positie had geplaatst en besloot vlak voor een ongetwijfeld weer tumultueuze konfrontatie met de gemeenteraad (de begrotingsbehandeling) op te stappen. De ambiance voor ons gesprek met Nyquist was somber: een gestaag neerdrensende regen begeleidde onze fietstocht naar het kantoor in de Bankastraat, waar de sekretarie-afdeling OVV zetelt. Nadat we enigszins waren opgedroogd, konden we samen met de heer Van der Berge (van de sekretarie-afdeling) en mevrouw De Lange (van de afdeling voorlichting) plaatsnemen aan een enorme ronde tafel in de kamer van de wethouder.

Hoewel het gesprek bedoeld was als interview, had de bijeenkomst van begin af aan het karakter van een kennismaking tussen de ENFB en de wethouder. Naast deze kennismaking stond het "interview" in het teken van de vaagheid over het te voeren beleid. Op de meeste konkrete vragen van onze kant gaf Nyquist allesbehalve duidelijke uitspraken. Dit valt een wethouder die amper twee maanden op zijn nieuwe stek zit echter niet helemaal kwalijk te nemen. Zeker als we in aanmerking nemen dat Nyquist zich tot voor kort nauwelijks in het Haagse verkeersvraagstuk verdiept heeft.
Niettemin bleven er voldoende behartenswaardige uitspraken over, die we dan ook in het vervolg van dit verhaal zullen weergeven.

Sinterklaas

Uit mededelingen van Nyquist tijdens de eerste vergadering van de raadskommissie voor verkeerszaken begrepen we dat onze sinterklaasaktie tijdens de raadsvergadering waarin hij tot wethouder werd gekozen niet in zulke goede aarde was gevallen. Tijdens het gesprek zegt hij er het volgende over:

Die sinterklaasaktie vond ik wel grappig. Het punt dat de ENFB die avond onder onze aandacht bracht (de fietsverbinding Koekamp/Haagse Bos) *heb ik ook meteen hier laten uitzoeken en dat wordt nu eind februari aan de raadskommissie voorgelegd. Het probleem was alleen dat ik het boekje* (met tekeningen van Tom Eyzenbach) *zoals te doen gebruikelijk met dingen die je krijgt, een beetje liet zwerven thuis. En prompt kreeg mijn oudste zoon van tien het onder ogen, waarop deze vragen ging stellen over die erotisch getinte prentjes erin. Dus mijn verzoek aan de ENFB is om daar voortaan rekening mee te houden. Het boekje op zich vond ik wel leuk.*

Over zijn politieke karrière zegt Nyquist het volgende:

Ik ben al jaren lid van de VVD: aanvankelijk zat ik in een studiegroep en na verloop van tijd werd ik kandidaat gesteld voor het gemeenteraadslidmaatschap. En verrassenderwijs werd ik door de Haagse ledenvergadering op een dusdanig hoge plaats van de verkiezingslijst gezet, dat ik in de gemeenteraad terecht kwam. Mijn kandidaatstelling voor het wethouderschap door onze fraktie in november vorig jaar is heel prettig verlopen. Hoewel ik niet geheel op de hoogte ben van de exakte stemverhoudingen, garandeert de anonieme stemming in de VVD-fraktie mij een voldoende groot vertrouwen.

Manager

In vergelijking met het zakenleven is de politiek primair een irrationeel gebeuren, de voorspelbaarheid is er veel minder groot. Toch geloof ik dat de ervaringen die ik tot nu toe in het zakenleven heb opgedaan (Nyquist was werkzaam in het Westlands bedrijfsleven) bijzonder nuttig zijn bij het wethouderschap. Een wethouder is in

feite een manager, een vertaler van ideeën naar handelingen. Deskundigheid op je vakgebied is natuurlijk belangrijk, maar als je niet in staat bent je ideeën, uitspraken en besluiten te vertalen in een bepaalde procedure en in konkrete aktie, dan komt er geen klap van terecht. Mijn ervaring is, en ik beschouw dat als een soort wetmatigheid, dat mensen met een stuk managerservaring en zonder specifieke vakkennis op het betrokken terrein vaak de meest zinnige oplossingen hebben. Ik zeg niet dat het mij op deze post ook zo zal vergaan, maar mijn mening is dat een manager de zaken tamelijk afstandelijk en onbevooroordeeld kan benaderen.

Uit deze woorden van Nyquist spreekt een duidelijke visie op het wethouderschap. En het moet gezegd dat juist de bestuurlijke invulling van de sektor OVV de laatste jaren in het slob is geraakt en ver is achtergebleven bij de wensen vanuit raad en burgerij.

Nyquists optreden tot nu toe geeft aanleiding om weer enige hoop te koesteren voor een voortvarender aanpak van het

verkeersbeleid, waar iedereen in Den Haag toch om zit te springen.

Methodiek brengen in je bedrijf is heel belangrijk. Ik heb me voorgenomen om dat van begin af aan goed op poten te zetten. Je herkent namelijk snel of alles al dan niet goed loopt. Op enkele punten heb ik tot nu toe als wat aanpassingen in de organisatie aangebracht en het leuke is dat de mensen dat meteen herkennen. Als je toezeggingen doet, moet je weten of ze haalbaar zijn. Maar dan moet je ze ook nakomen, en dan trek ik weer die lijn naar het bedrijfsleven: als je daar een keer of drie toezeggingen niet nakomt, dan lig je eruit. In de politiek ligt dat wat minder hard, maar ik ben toch van mening dat de betrouwbaarheid van je uitspraken als gemeentebestuur hoog moet zijn.

Zoveel als Nyquist wil zeggen over de bestuurlijke kanten van zijn nieuwe job, zo weinig vertelt hij over de politieke invulling ervan. Zeker, de nieuwe wethouder zit er pas twee maanden en hij wil voorlopig niemand in de wielen rijden, maar dat neemt niet weg dat een beleidsvisie node gemist wordt. De verkeersproblemen liggen er overduidelijk en ook de uitspraken van de gemeenteraad over de richting van de te nemen maatregelen laten niet aan duidelijkheid te wensen over. Maar voor Nyquist blijft het voorlopig nog: even geduld a.u.b.

Op de fiets

We stappen over op een ogenschijnlijk luchtiger onderwerp:

"Fietst u wel eens en welke problemen ervaart u dan?"

Ik moet zeggen dat ik een fiets heb, maar door de ontwikkelingen van de laatste jaren ben ik nogal frekwent en over lange afstanden onderweg, zodat het gebruik maken van de fiets wat moeilijk is geworden. Maar hij staat er nog steeds, opgetuigd en wel! Mijn vrouw fietst eigenlijk al sinds jaar en dag en mijn kinderen hebben ook allemaal een fiets.

Wat die problemen betreft: ja, als ik de fiets pak dan ga ik natuurlijk in de richting van de duinen. Ik woon zelf op de Laan van Meerdervoort, wel en dan moet je de Fahrenheitstraat in en je komt dan op de Segbroeklaan, ga maar door. Over knelpunten, met name in de drukke Fahrenheitstraat, hoef ik dan natuurlijk niets meer te vertellen: het is gewoon een kwestie van oppassen op de fiets. Ik erken dat er overal in de stad problemen liggen voor fietsers en dat baseer ik ook op eigen ervaringsgegevens.

"Wat is uw indruk van de ENFB?"

Toen ik nog gewoon raadslid was, las ik doorgaans wel de stukken die de ENFB had opgesteld en ik moet zeggen dat ik de ENFB-benadering nogal eenzijdig vindt. Het is een belangengroepering die erg aktief is en één ding in het vaandel voert, maar ik vraag mij wel eens af of

daarbij ook andere belangen in de overweging worden betrokken.

Tijdens het interview zijn we wegens tijdgebrek niet ingegaan op deze opmerkingen van Nyquist en het zou niet fair zijn dat nu wel te doen. Toch vragen we ons af of Nyquist wel een goed beeld heeft van de ENFB. Inderdaad staat de ENFB voor een bepaald beleid, maar het is onjuist om te stellen dat de belangen van de fiets daarin als doel op zich voorop staan.

Momenteel bereidt de ENFB-Den Haag een studiedag voor over "de marges van een sturend verkeersbeleid voor Den Haag". Voor de organisatie van de dag vroegen we in december ondersteuning van het Haagse gemeentebestuur. Tijdens het interview kwam dit verzoek ook even ter sprake. Nyquist:

Ik sta daar positief tegenover. Studie roept diskussie op en het is goed om de dingen eens in een wat groter verband te bekijken. Normaal komt men daar niet toe en zo'n studiedag is daar een goede gelegenheid voor.

Fietsroute

Over het al dan niet voltooien van de fietsroute neemt Nyquist nog geen standpunt in:

Ik ben blij dat uit de onderzoeken is gebleken dat de winkeliers langs de fietsroute, op enkele uitzonderingen na, er niet te beroerd zijn afgekomen, hoewel ze het hardst hebben gereageerd en geklaagd. Toch wil ik nog geen uitspraak doen over de fietsroute over de Theresiastraat. Deze winkelstraat heeft een ander karakter en vervult een andere funktie dan bijvoorbeeld de Weimarstraat. We zullen de zaak, inklusief de onderzoeksresultaten, eerst uitgebreid moeten bekijken voordat we met een voorstel kunnen komen.

Nog weinig konkrete uitspraken dus over de richting van het verkeersbeleid en de aanpak van hete hangijzers.

Waar Nyquist wel wat over wil zeggen, zij het in zeer filosofische termen, is de vormgeving van het beleid. De goede verstaander kan er misschien toch het nodige van opsteken. We laten wat fragmenten uit het gesprek hierover horen:

Verkeer is geen absoluut gegeven. Als je niets doet als overheid gaat het een bepaalde kant uit en als je ingrijpt krijg je een bepaalde andere, niet exakt te voorspellen ontwikkeling. Indien je besluit om te gaan sturen en in te grijpen kan je alleen niet net doen of bepaalde verkeersdeelnemers er niet zijn.

Nu spreekt uit het beleidsprogramma van het gemeentebestuur een vrij duidelijke richting; er zijn bepaalde prioriteiten gelegd voor de toekomstige ontwikkeling. Maar daar wordt dan niet gelijk bij gezegd waar al die auto's heen moeten. En verkeerssoorten die er nu in grote getale zijn, kun je eenvoudig niet wegdenken.

Verkeersordening

Soms kan in in de diskussies over het verkeer de logika niet ontdekken. Men redeneert dan vaak vanuit de binnenstad en dan wordt betoogd dat het doorgaand autoverkeer daar moet verdwijnen. Het opvallende is dat die redenering dan niet wordt doorgetrokken en dat men niet gelijktijdig elders, meer aan de rand van de stad, andere mogelijkheden voor het autoverkeer bepleit. Nu is politiek per definitie niet logisch, dus ik herken dat soort zaken wel, maar toch vraag ik me wel eens af of je niet van buitenaf moet gaan denken en moet zeggen: maak eerst aan de rand van de stad een goede verkeersordening. En dat hoeven dan natuurlijk geen superbanen te worden, die zoveel auto's aantrekken dat er weer een te hoge verkeersdruk ontstaat. Ik denk dat je dan pas in de stad zelf op een goede manier kan gaan werken aan de wensen die in het beleidsprogramma staan aangegeven.

Anderzijds vind ik wel dat je de problemen niet steeds voor je uit kunt schuiven, want daar schiet je ook niets mee op. Ik ben er een voorstander van om op korte termijn met kleine maatregelen te proberen al wat ordening aan te brengen. Dan denk ik aan een vrije busbaan, een rechtsafverbod of een fietspad in tegenstroomrichting. Dat is natuurlijk geen fundamenteel beleid, maar ik vind dat je met zulke kleine maatregelen en ook experimenten toch wel een stap verder komt, dan wanneer je alleen maar wacht op duidelijke beslissingen vanuit de gemeenteraad. De raad moet straks over de gehele verkeersproblematiek spijkers met koppen gaan slaan en voor de uitvoering van de maatregelen is dan het vertrouwen in de wethouder nodig. En daar ben ik hard voor aan het werk.

Fietsbeleid

Wanneer we komen te spreken over het fietsbeleid, blijkt dat Nyquist daarin nog nauwelijks is ingewerkt. De volgende dag zal hij een gesprek hebben met de ambtelijke Fietsstuurgroep, de sympathieke gemeentelijke werkgroep die helaas nauwelijks aan haar werk toekomt. We drukken de wethouder op het hart dat het beter funktioneren van deze werkgroep noodzakelijk is om het een en ander voor de fiets van de grond te krijgen. Bij het afscheid zegt hij toe dit eens te zullen bekijken en verklaart bovendien in de toekomst vaker met de ENFB te willen praten: *dat vind ik een doornormale zaak.*

Uit het optreden van Nyquist tot nu toe valt in elk geval af te leiden dat zijn werkwijze een geheel andere is dan die van zijn voorganger. Hij stelt zich veel flexibeler op, toont meer lef en durf en wekt enig vertrouwen voor wat betreft de organisatie en snelheid in het beleid. Allemaal eigenschappen die we bij voorganger Klomp misten.
Wat dat allemaal gaat opleveren als het komend jaar belangrijke nota's in de gemeenteraad behandeld gaan worden, valt echter op dit moment nauwelijks te voorspellen. We houden u echter zoveel mogelijk op de hoogte.

Wijnand B. Klaver
Rob van Putten

GEMEENTEPOLITIEK

Haags struktuurplan

Het (beleids)ruimteprobleem

In de vorige Fietsbel heeft u al het een en ander kunnen lezen over de nota eerste stap van het kollege van B en W. Een eerste zet op weg naar een struktuurplan voor Den Haag.
Inmiddels is de inspraakwals van het onderzoekburo CEBEON in een flitsend tempo door Den Haag gesneld. Overal in de stad hebben zich inspraakgroepen vastgebeten in deze nota van de gemeente, onder de ordenende leiding van de CEBEON-inspraakbegeleiders.
De ENFB heeft zich op drie manieren gemengd in de inspraak.
Allereerst zijn er natuurlijk een heleboel ENFB'ers naar de inspraakavonden geweest ten einde ook daar een fietsvriendelijke geest te verspreiden.
Op de tweede plaats heeft de ENFB meegedaan met een studiegroep van stedelijke organisaties, die kwa ideologie, doelstellingen en belangen in hetzelfde vlak werken: Die Haghe, ROVER, Stedelijk Verkeerscomité, Milieudefensie, Stadsherstel, Vrienden van Den Haag en ENFB.
Deze groep heeft haar gezamenlijke kommentaar op een aantal hoofdpunten van de nota toegezonden aan de gemeente (c.q. CEBEON).

ENFB-kommentaar

Ten slotte heeft de werkgroep gemeentepolitiek van de afdeling een eigen kommentaar opgesteld, hetgeen apart in de inspraak wordt meegenomen.
Dit kommentaar gaat voornamelijk in op de vorm waarin deze eerste stap is gegoten, op de gegeven analyse en op de beleidsruimte die men hanteert.
De nota van B en W is in de eerste plaats een opsomming van (ruimtelijke) problemen die funktioneel of geografisch bij elkaar horen. Men is teveel in deze probleem-signalerende fase blijven steken. De nota wekt niet op tot een diskussie over fundamentele alternatieven voor de toekomst, hetgeen toch in deze fase van de diskussie gewenst is.
De woningnood, de aantasting van de leefbaarheid, het energievraagstuk, het autoverkeer, de stadsvernieuwing, de *verkantorisering*: het wordt allemaal netjes in de nota aan de orde gesteld.
Er wordt ook over oplossingen gesproken:

hierover geeft B en W een eigen visie, die zeer nauw aansluit op het beleidsprogramma 1978-1982. Maar globale alternatieven voor de richting waarin de oplossingen gezocht kunnen worden, ontbreken.
Op zich is een inventarisatie van problemen een goede start voor een diskussie over het struktuurplan. Maar vervolgens moeten dan op zorgvuldige wijze de volgende stappen worden gezet, zodat alle mogelijkheden echt aan bod komen.
Bij nadere bestudering blijkt B en W impliciet, dus zonder het duidelijk aan te geven, uit te gaan van een zeer kleine beleidsruimte, welke bepaald wordt door alle mogelijke beperkingen, die het gemeentebestuur momenteel ondervindt of denkt te ondervinden. Het is bijzonder kwalijk om in deze fase van de diskussie uit te gaan van een zeer kleine beleidsruimte, en deze vervolgens niet ter diskussie te stellen.
Daarnaast schiet de analyse van de problemen op tal van plaatsen tekort. Dit is ook gebleken op de inspraakavonden voor de bevolking. Van de insprekers werden uitspraken gevraagd die vaak onsamenhangend en ongenuanceerd overkwamen. Het was van groot belang geweest als de nota voldoende samenhang tussen een aantal hoofdonderwerpen had aangegeven. Zo is er niet ingegaan op de relatie tussen het huidige beleid en voorspelde toekomstbeelden. En juist dat soort informatie is van belang om de richting èn de kracht van het beleid te kunnen bepalen.

Verkeer en vervoer

Een groot deel van deze struktuurplannota gaat over de problemen van en rond het verkeer en vervoer. Terecht, want het verkeer heeft een zeer indringende invloed op het funktioneren en beleven van de stedelijke omgeving. Dit laatste wordt te vaak onderschat of veronachtzaamd.
In de beschouwingen over het verkeer klinkt telkens de filosofie van de *autonome ontwikkelingen* door. Groei van autobezit en autogebruik worden als gegevenheden aangevoerd. Toch komt B en W weer met de doelstelling *beperking van het autogebruik*; er wordt zelfs gesproken over een gewenste ombuiging in het beleid. Welke betekenis hebben dit soort uitspraken dan?
In ons kommentaar zijn we veel minder ingegaan op de inhoud van het te voeren beleid. Enerzijds omdat we dit in het verleden bij andere gelegenheden al vaak genoeg gedaan hebben. Anderzijds omdat we deze struktuurplannota geen geschikte basis vinden voor een goede diskussie en verdere besluitvorming.
Aan het eind van ons kommentaar hebben we een aantal suggesties aan het gemeentebestuur meegegeven voor een verdere besluitvorming:

- Het opstellen en vergelijken van scenario's voor beleid en ontwikkelingen in de vervoerssektor en pas op basis daarvan besluiten nemen.
- Ook het autobezit moet in de struktuurplanprocedure onderwerp van diskussie uitmaken.
- Door een sturend verkeersbeleid, een lager autobezit en veel minder autogebruik kan de ruimte ten behoeve van verkeersfunkties worden verminderd ten gunste van andere funkties.

De eerste stap van het Haagse gemeentebestuur is niet erg overtuigend. Men is er niet in geslaagd het geheel aan problemen terug te brengen tot een vraagstuk van ruimteverdeling.
De kritische lezer zal ontdekken dat het kollege van B en W niet met het fysieke ruimteprobleem geworsteld heeft, maar met het vraagstuk van de beleidsruimte.

Rob van Putten

ZWART

In navolging van de Amsterdamse Zwartrijdersbond is nu ook in Den Haag een aktiegroep opgericht, die de mogelijkheid schept bij elk tram/busreisje een kleine bijdrage te leveren in de strijd voor goed en gratis openbaar vervoer, zonder naar een persoonlijke financiële afgrond toe te werken.
Het werkt heel simpel. Voor twintig gulden ben je twee maanden lid van de bond. De leden krijgen een zwartrijderskaart waarop twee maanden zwart gereden kan worden. Boetes worden betaald door de bond! Van eventueel overgebleven geld worden akties gefinancierd. De leden zullen regelmatig op de hoogte worden gehouden.

Voor nadere informatie en/of lidmaatschap:
Postbus 16732, 2500 BS Den Haag.

EVALUATIE DEMONSTRATIEFIETSROUTE

Onlangs zijn er rapporten verschenen die gaan over het resultaat dat de fietsroute de afgelopen jaren heeft opgeleverd.
Er heeft nog geen evaluatie op alle aspekten plaatsgevonden; met name over de veiligheid en de verkeerstechnische zaken volgt nog interessante lektuur.
Wel zijn beschikbaar de studies naar het gebruik van de route, de beleving ervan en de ontwikkeling van de winkelomzetten ter plaatse.
Hierop heeft de ENFB-afdeling Den Haag via een nota kommentaar geleverd.
Enige gedachten hieruit zijn hieronder vrij weergegeven.

Aangezien de ENFB vanaf de aanvang van het projekt nogal wat kritiek heeft gespuid op de hele opzet, waren wij benieuwd of uit deze onderzoeken iets van deze kritiek gegrond zou blijken. Ter opfrissing van het geheugen volgt hier nog even in het kort wat de ENFB zoal dwars zat:

- Er heeft nauwelijks onderzoek en vooroverleg met gebruikers en omwonenden plaatsgehad.
- De demonstratiefietsroute is een veel te veel op zichzelf staand projekt, dat geen deel uitmaakt van een integraal fietsbeleid.
- De opzet is te kostbaar; een fijnmazig netwerk van dergelijke fietsroutes door de hele stad is niet haalbaar.
- De schaal van de route komt niet overeen met die van het fietsverkeer. Er wordt in autotermen over fietsers gedacht.
- Het is een prestige-objekt van de (toenmalige) minister van verkeer en waterstaat om zijn fietsbeleid, dat niet veel voorstelde, via publiciteitsstunts wat aanzien te geven (het Agu-regenpak hebben we ook aan zo'n "strukturele" maatregel van de minister te danken).

Terug naar het onderzoek.
Niets van onze kritiek of vraagpunten komt ook maar aan de orde in deze terugblik. Je krijgt de indruk dat men ervan uit is gegaan dat de opzet goed was en slechts de vraag aan de orde is: hoe goed?
Het is natuurlijk leuk dat het aantal fietsers op de route behoorlijk is gestegen en dat deze fietsers ook nog positief zijn in hun oordeel, maar het geeft nauwelijks aanwijzingen over de vraag of de fietsroute in deze vorm geslaagd mag worden genoemd. Immers, elke fietsvoorziening van enig formaat zal fietsers aantrekken en enthousiasme ontlokken (een kinderhand is gauw gevuld). Om een oordeel te kunnen vormen is een vergelijking nodig met anderssoortige ingrepen (gewone fietspaden, fietsstroken, e.d.).
De rapporten geven slechts uitkomsten van het onderzoek, zonder aan te geven in hoeverre deze relevant zijn voor beleidsvragen, of een konsistent geheel vormen.
De interessante gegevens die wel uit het onderzoek rollen, worden nauwelijks aangewend om zaken te verklaren of om konklusies te trekken voor de toekomst.
Enkele voorbeelden:

- De fietser wenst slechts in zeer geringe mate om te rijden om van de route gebruik te maken.
- Er zijn nauwelijks mensen die nu de fiets pakken in plaats van de auto of de tram.
- De fietsroute trekt relatief weinig fietsers aan van parallelroutes.

Deze resultaten geven toch te denken over het sukses van de fietsroute en de opzet van nieuwe routes. Maar dat denken valt blijkbaar buiten de opdracht van het onderzoek.

- vervolg op pag 18 -

OPROEP

ingezonden mededeling

Release en de Sosjale Joenit zijn alternatieve instellingen die zich onder andere bezighouden met hulpverlening aan jongeren. Vanuit socialistiese visie worden problemen in maatschappelijke kontekst geplaatst en wordt tevens gewerkt aan zaken als jongerenhuisvesting, uitkeringen, en dergelijke.
Minderjarige mensen hebben in deze samenleving niet zoveel te vertellen, ook in de gezinssituatie niet. Dat kan voor jongeren dergelijke problemen opleveren dat ze het thuis niet meer uithouden en weglopen. Om aan de problemen te werken is het noodzakelijk om enkele dagen tot enkele weken tot rust te komen op een veilig onderdak.
Ons probleem is nu: OPVANGADRESSEN
Van mensen die bereid zijn anderen in een noodsituatie tijdelijk onderdak te geven, verwachten wij:

- dat men het in grote lijnen eens is met onze manier van hulpverlenen
- tijd en aandacht voor deze mensen
- bereidheid in geval van nood de kosten van levensonderhoud op zich te nemen
- bereidheid om problemen die zich kunnen voordoen gezamelijk te bespreken

Van de medewerkenden van Release en Sosjale Joenit wordt onder andere verwacht dat zij:

- borg staan voor een zorgvuldige hulpverlening
- de onderdakverlenenden nooit belasten met de praktiese hulpverlening (uitkeringen, kontakt ouders)
- aandacht schenken aan kritiek en adviezen van onderdakverlenenden

Wij hebben jullie hard nodig; wil je meer weten:
Release, Zieken 187, Den Haag, tel. 890771/881187
Sosjale Joenit, Westeinde 46, Den Haag, tel. 803001

Het rapport waarin de omzetontwikkeling van de winkels wordt weergegeven is wat duidelijker. Hier worden vergelijkingen gemaakt die de lezer in staat stellen een redelijk inzicht te krijgen in de gevolgen van de fietsroute.
De cijfers geven een minder somber

beeld dan ons van alle kanten wordt voorgespiegeld. Veel winkels (in duurzame goederen) hebben tijdens de aanleg wel een flinke klap gehad, (hetzelfde effekt zien wij nu bij de aanleg van de parkeergarage aan het Plein) maar schijnen zich daar weer aardig van te herstellen. Recentere cijfers zouden moeten uitwijzen of deze ontwikkeling zich voortzet.

In het algemeen kan gesteld worden dat de aanleg van de demonstratiefietsroute een verbetering voor fietsers betekent, en als zodanig altijd welkom. Maar wij achten het sukses als experiment verre van bewezen.
De opzet van de evaluatie voert vrijwel automatisch naar een "geslaagde" fietsroute. Maar door op deze konklusie af te stevenen heeft men vele kansen laten liggen om werkelijk iets te leren van deze route voor te toekomst.
Het onderzoek is gezien als laatste fase van het demonstratieprojekt, in plaats van als eerste fase van een konkreet fietsbeleid.

Michel van Loon

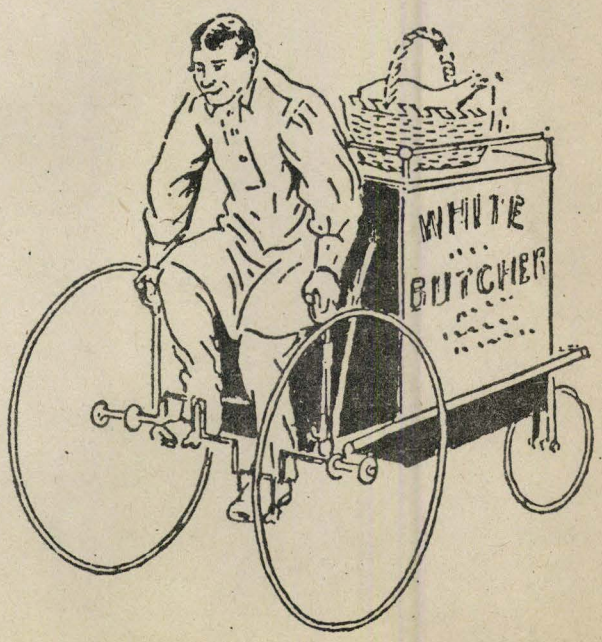
PUBLICITEIT

Binnenkort denken we weer met de bakfiets vol informatiemateriaal in de stad te kunnen gaan staan. Nog steeds kunnen we goed mensen gebruiken bij het bemannen/bevrouwen van de bakfiets. Wanneer u denkt eens een uurtje vrij te kunnen maken voor dit gezellig en nuttig werk, bel dan even.
Ook hopen we van u vaker te horen wanneer er voor ons een goede gelegenheid is om met de informatiekraam te verschijnen (bijvoorbeeld feesten van buurten/winkelcentra of tentoonstellingen/diskussies waar de ENFB wat mee te maken kan hebben.
Wanneer u dergelijke gelegenheden even aan ons doorbelt, kunnen we tijdig man en vrouwkracht verzamelen en vergunningen regelen.

Henk Heeger
tel. 684231

WIE O WIE heeft er voor 1 a 2 maanden ruimte te leen (garage ofzo) voor het opkalefateren van de bakfietskraam? Aanmeldingen: tel. 646090.

Wijnand B. Klaver



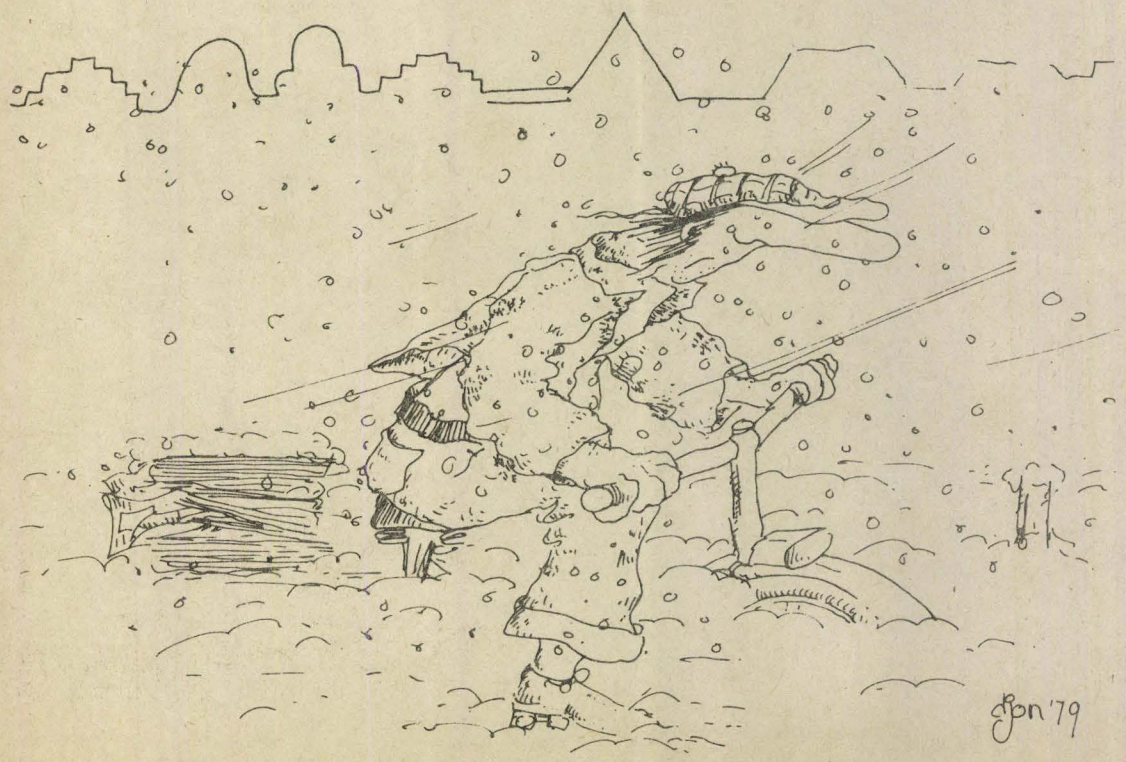
NIEUW VERKEERSCIRKULATIEPLAN ACHTER GESLOTEN DEUREN

Momenteel wordt er hard gewerkt aan een nieuw Verkeerscirkulatieplan (VCP) voor de gemeente Den Haag. Het oude VCP is zojuist verlopen. Vijf jaar geleden is het aangenomen voor een periode van vijf jaar. De gemeente is gebonden aan het opstellen van een VCP omdat de minister van verkeer en waterstaat dit als voorwaarde stelt bij het verlenen van subsidies voor openbaar vervoer.

Probleem voor Den Haag is dat we nog geen struktuurplan hebben. Dit maakt het opstellen van een VCP tot een hachelijke zaak, gezien vanuit planmatig oogpunt. Niettemin is het noodzakelijk ook bij afwezigheid van een struktuurplan een gefundeerd beleidsplan voor het verkeer en vervoer te hebben. De ervaringen met het vorige VCP zijn ronduit teleurstellend te noemen. Voor een klein deel is dit inderdaad te wijten aan een gebrek aan visie op de ontwikkeling van de stedelijke struktuut. Zo'n witte vlek in het beleid verlamt de besluitvorming op vele punten: denk aan de binnenstad en de tramverbinding CS-Scheveningen. Het enige voordeel van het gebrek aan doortastendheid en steeds veranderende visies is dat er wat minder onherroepelijke ingrepen gepleegd worden (Koekamplus, doorbraken in de binnenstad). De andere kant van de medaille is echter dat allerlei ontwikkelingen toch doorgaan en dat er geen duidelijk antwoord op de problemen wordt gegeven.

Evaluatie oude verkeerscirkulatieplan nodig

Het vorige VCP bevatte voor het merendeel plannen die weinig met de stedelijke struktuur te maken hadden, maar veel meer met het beïnvloeden van het vervoermiddelengebruik. Ik noem de uitbreiding van het openbaar vervoer lijnennet, de aanleg van vrije banen, het instellen van stops voor het autoverkeer op strategische plaatsen, het realiseren van fietsroutes, enz.
Ook van deze plannen is echter bitter weinig uitgevoerd. De uitvoeringsplannen van het VCP zijn veel te ambitieus gebleken. Het is zaak dat over de oorzaken van deze trage uitvoering bij de



vaststelling van het nieuwe VCP uitgebreid wordt gepraat. Kan er iets aan de planvorming verbeterd worden en moeten er geen prioriteiten veranderd worden? Of moet er een totaal ander beleid gevoerd worden? Deze en andere vragen moeten beantwoord worden vóórdat de gemeenteraad een nieuw VCP vaststelt. Het ontwijken van een echte evaluatie zou de vaststelling van een nieuw VCP tot een farce maken.

Inspraak?

Voor het nieuwe VCP voor de periode 1980-1984 liggen al konsepten klaar: ze zijn alleen vertrouwelijk, dus alleen bestemd voor gemeenteraadsleden. Begin december 1979 heeft de raadskommissie voor openbare werken verkeer en vervoer deze konsepten samen met de ambtelijke opstellers doorgesproken. Zo'n bijeenkomst is er eind februari weer. Pas na die tijd (in april) wordt het konsept-VCP gepubliceerd en kan er inspraak op worden geleverd.
Of die inspraak dan nog wel wat voorstelt moet betwijfeld worden. Het VCP wordt nu uitgebreid in besloten kring in overleg met de gemeenteraad voorgebakken. Het konsept dat over enkele maanden naar buiten komt, heeft de instemming van de gemeenteraad. Zijn er daarna nog wel echte veranderingen mogelijk?
De huidige werkwijze is in het belang van de gemeenteraad. De oorspronkelijke konsepten worden nu zodanig aangepast dat er straks weinig politieke problemen zullen zijn bij de openbare behandeling.
Voor de ENFB zitten er waarschijnlijk ook wel voordelen aan deze gang van zaken. Het konsept dat straks zal uitkomen, ligt ongetwijfeld inhoudelijk meer in onze richting dan de oorspronkelijke konsepten; althans, dat vertrouwen mogen we deze raadskommissie OVV toch wel geven. Aan de andere kant zal de speelruimte straks bij de "echte" besluitvorming niet zo groot zijn dat we nog grote wijzigingen kunnen bereiken. De raadsleden hebben zich immers in besloten vergaderingen vastgelegd op bepaalde standpunten, waar ze niet zo gemakkelijk op terug zullen komen.
Kortom: de procedure die nu gevolgd wordt, rechtvaardigt alles bij elkaar wel enige gemengde gevoelens.

Rob van Putten

ENFB winkel

ENFB-T-shirt maten 51-48-45-42-39	f 10,00
ENFB-tas juten tas met opdruk / LP-formaat	f 5,00
STIKKERS	
- ENFB-stikker	f 0,15
- Fijn dat ik fiets-stikker	f 0,30
- Parkeerproblemen? Ga toch fietsen-stikker	f 0,10
- Fietsersbond: rechtsaf door rood toestaan voor fietsers-stikker	f 0,20
AFFICHES	
- Blij dat ik rij (met autowrak)	f 1,50
- Ruimtegebruik	f 3,00
- Fijn dat ik fiets (vergroting van stikkerontwerp)	f 0,25
- Fijn dat ik fiets (met een opsomming van de vele voordelen van het fietsen)	f 0,25
FIETSERS UITGEZONDERD brochure over het belang van de problemen rond het fietsen in Nederland	f 2,50
BOODSCHAPPEN DOEN winkeliers, klanten en verkeer	f 2,50
MIDDENSTAND, BINNENSTAD, VERKEER brochure van de afdeling Den Haag	f 0,25
BUTTON "50 is teveel"	f 1,00
TERUGTRAPPEN fietsleporello (door Tom Eyzenbach)	f 15,00

VERKOOPADRESSEN ENFB-WINKEL

Den Haag-zuid / Hertenrade 111 / tel. 664420
Den Haag-noord / Hendrinaland 78 / 834069
Den Haag-west / Beeklaan 456B / tel. 450537
Den Haag-centrum / Soendastraat 27A / tel. 653538
Den Haag-centrum / Wereldwinkel / Elandstraat 192
Voorburg / Paradijsstraat 84 / 985061
Zoetermeer / Waaienberg 60 / 079-210208