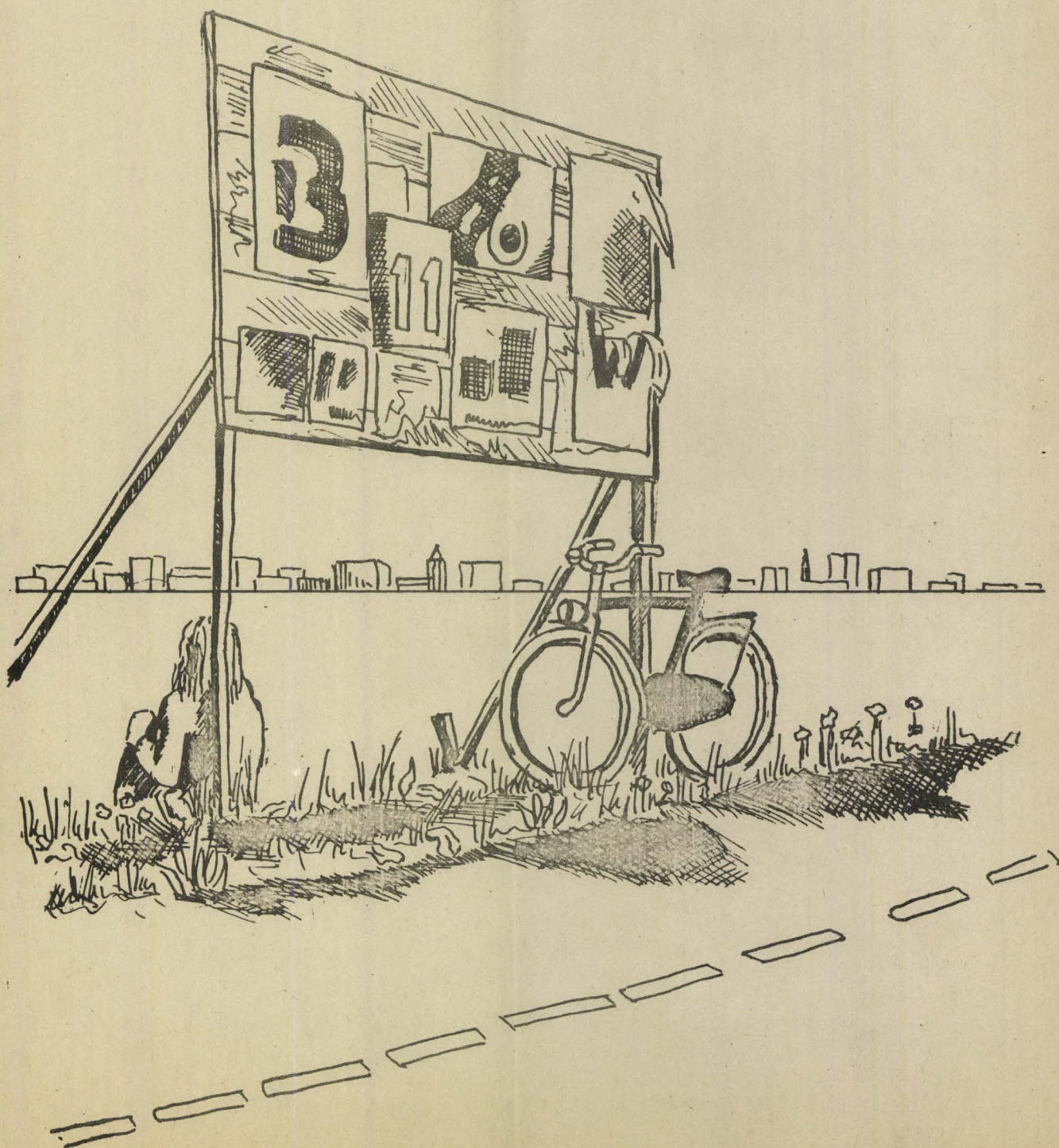


DE FIETSBEL

MEI 1978 NUMMER 3

tweemaandelijks blad van de E.N.W.B.-afdeling den haag / redactie postbus 11638



In deze verkiezingsfietsbel van extra grote omvang willen we de aandacht vestigen op de AKTIE GAS TERUG en wel met name op de brochure, die in het kader van deze actie is uitgegeven. Op bladzijde 3 kunt u meer lezen hierover.

Een paar weken geleden is het rapport *BEREIKBAARHEID BINNENSTAD* uitgekomen; het bevat een onderzoek naar de motieven van mensen om al dan niet in de binnenstad te gaan winkelen. Omdat wordt gevreesd, dat bij een toenemend autobezit meer klanten van het Haagse centrum naar In de Bogaard en Leidschenhage zullen afvloeien worden in het rapport aanbevelingen gedaan voor sterke uitbreiding van de parkeercapaciteit. Als E.N.W.B. hebben we hierop gereageerd met de volgende kritiekpunten: Het rapport beperkt zich tot de drie genoemde centra. De invloed van de voorgestelde maatregelen op de wijkwinkelcentra is vergeten. Wat ook wordt vergeten is de daling van de bevolking. Bovendien wordt het gehanteerde autobezit in het jaar 2000 ontleend aan de meest ongunstige prognose die er maar te vinden is! Kortom: een rapport dat rammelt aan alle kanten en dat niet geschikt is om zelfs maar in behandeling te worden genomen. We verwachten dan ook van het gemeentebestuur dat de in het Verkeers-circulatieplan 1975 vastgelegde parkeernormen beslist niet worden verhoogd.

Wie de volledige reactie op het rapport *Bereikbaarheid Binnenstad* wil hebben kan dit opvragen bij de redactie.

KERNGROEP- VERGADERING.

Maandag 12 juni 1978
Wijkgebouw Leyenburg
Hoogkarspelstraat 83

In verband met de vakanties is er in juli geen kerngroepvergadering.

De agenda is vanaf een week van tevoren bij het afdelingsbestuur verkrijgbaar.

REDAKTIE.

Joep van Hoof
Jeannine Molier
Christiaan La Poutré
Piet Slot
Ben Stolk
Michiel Timmerman

DRUK: Klojevaar SA

ENWB-Winkel

met 5 verkooppunten

E.N.W.B.-TAS	f	5,--
juten tas op lp-formaat met opdruk		
EERSTE ENIGE ECHTE AUTOKWARTET	f	4,--
prachtige steek onder water als geschenk voor de automobilist		
KNELPUNTENONDERZOEK	f	1,50
de knelpunten van uw eigen stad in kaart		
STICKERS	Fijn dat ik fiets	f 0,25
	E.N.W.B.-sticker	f 0,15
	ANWB/E.N.W.B.-sticker	GRATIS
BELEIDSPLAN LANGZAAM VERKEER	f	4,--
Maatregelen ter bevordering van de fiets		
AKTIE GAS TERUG	f	1,--
Brochure over verkeer en leefbaarheid in Den Haag		
AFFICHES diverse soorten	vanaf f	0,50
BLIKVANGER	f	2,50
een antwoord op "Blij dat ik rij" door Maskers Af		



WEST

Beeklaan 456b / 450537

ZUID

Hertenrade 111 / 664420

NOORD

Hendrineland 78 / 834069

RIJSWIJK

Steenvoordelaan 278
945951

SCHEVENINGEN

Stevinstraat 82
558632 (Wim Groen)

27 mei: AKTIE GAS TERUG

Op 27 mei is er een demonstratie van de AKTIE GAS TERUG, waaraan de E.N.W.B. volop heeft meegewerkt. Dan moeten we met z'n allen laten zien, dat we na de verkiezingen een ander verkeersbeleid willen. Een beleid, waarbij de stad wordt gespaard, het autoverkeer wordt teruggedrongen en meer voorzieningen worden gecreëerd voor het openbaar vervoer en het langzaam verkeer. Op 27 mei kunnen we invloed uitoefenen op het politieke gebeuren. Een massale fietsdemonstratie zal veel mensen aan het denken zetten, ook politici. Daarom moet ook ū meefietsen (samen met de 1000 andere Haagse E.N.W.B.-leden). Neem gerust vrienden en kennissen mee, het zal de moeite waard zijn.

**Kom naar de fietsdemonstratie
op 27 mei. Start 13.00 uur
Malieveld**

Aansluitend op de demonstratie is er een MANIFESTATIE in Amicitia, Westeinde. Dan worden alle in de gemeenteraad vertegenwoordigde partijen aan de tand gevoeld over hun doen en laten in de afgelopen vier jaar. Verder zullen er stands zijn van zoveel mogelijk politieke partijen, die aan de komende raadsverkiezingen deelnemen en natuurlijk zijn ook de groepen aanwezig, die aan AKTIE GAS TERUG deelnemen. Het belooft een belangrijke middag te worden. Bovendien zal een muziekgroep de stemming verhogen door een aantal speciale AKTIE-LIEDEREN TE SPELEN, waaronder het Eerste Enige Echte Haagse Fietslied. Kortom: alle reden om te komen. De zaal is open vanaf 14 uur. De toegang is gratis.



**..... Na afloop
manifestatie in Amicitia,
Westeinde, met politieke
partijen.**

BROCHURE

In het kader van de AKTIE GAS TERUG is een brochure van dertig pagina's uitgegeven over verkeer en leefbaarheid in Den Haag. Hierin vindt u onderwerpen als Fietsen in Den Haag, Het openbaar vervoer, de Koekamplus, Het parkeren, De problemen van de binnenstadswijken, De Dwarsweg, enz. Daarnaast onze idee-

en over het beleid van de komende vier jaar. Deze brochure kost slechts één piek is is te koop bij de verkoopadressen van de E.N.W.B.-winkel (zie pag. 2), bij de Wereldwinkel, Elandstraat 192 en bij de E.N.W.B.-kraam (voor de dagen waarop deze kraam staat zie bladzijde van deze fietsbel).

AFFICHES

Er zijn affiches gemaakt met een oproep voor de manifestatie en de demonstratie op 27 mei. Ze zijn gratis verkrijgbaar bij de verkoopadressen van de E.N.W.B.-winkel, de Wereldwinkel, Elandstraat 192 en de E.N.W.B.-kraam. U kunt meewerken aan de publiciteit door ze op te hangen op in het oog lopende plaatsen. We rekenen op uw hulp!

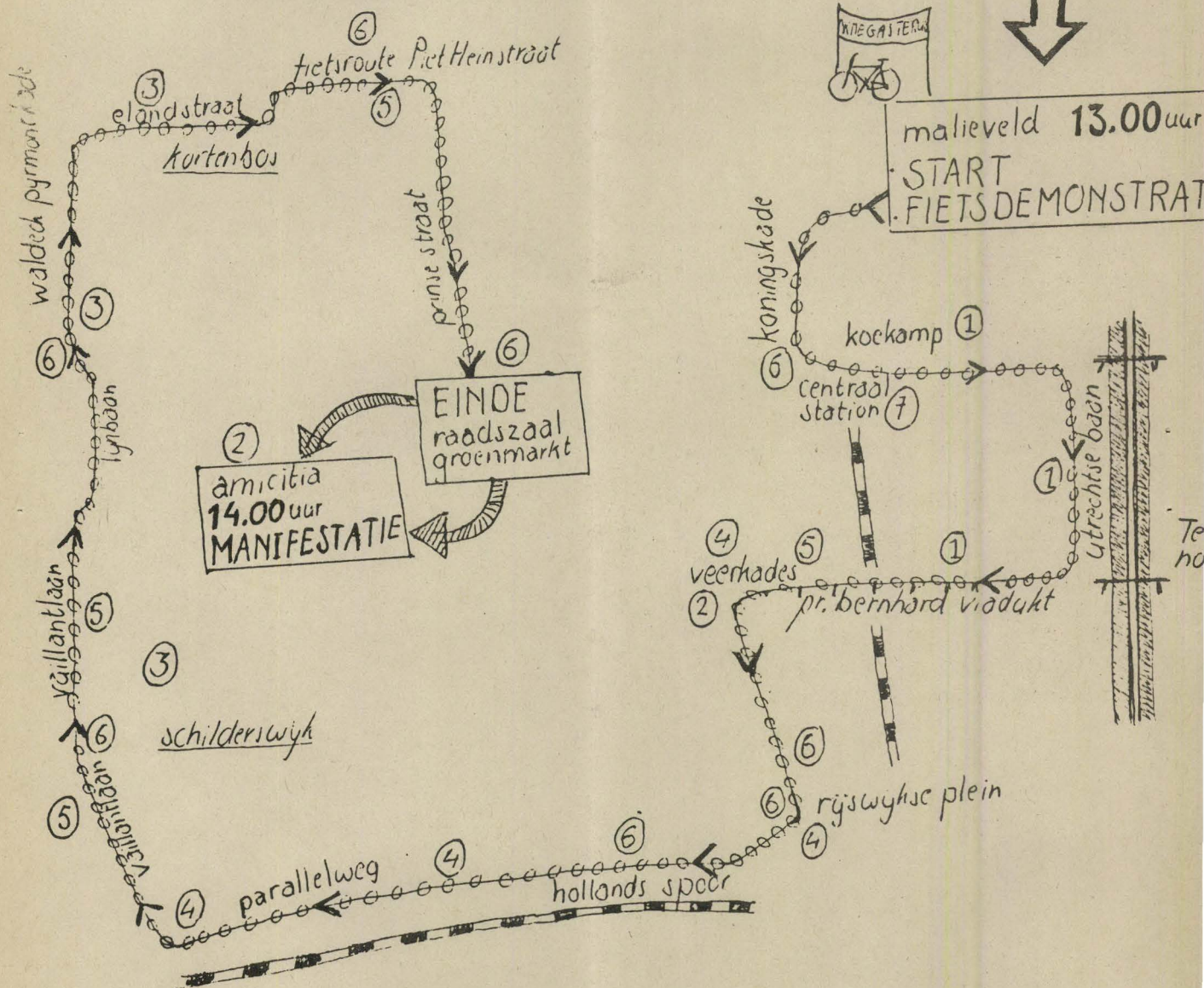
IN DE HAAGSE DAGBLADEN

wordt de komende tijd veel aandacht besteed aan de AKTIE GAS TERUG. Let dus op de artikelen in uw krant.

Tot ziens op 27 mei. We hebben nu uw hulp nodig!

Rob van Putten, namens allen, die keihard gewerkt hebben aan deze aktie.

ROUTE FIETSTOCHT



- ① De grootschalige, vervreemdende ingrepen rond het Centraal Station. ② De Dwarsweg. ③ Binnenstadswijken in de verdrukking. ④ Stank en lawaai. ⑤ De (fout)parkeerproblematiek. ⑥ De fietsen in de verdrukking/onjuiste aanpak fietsproblemen. ⑦ Tekortschieter openbaar vervoer/grootschalige voorzieningen.

FIETSRoutes IN RIJSWIJK

In Rijswijk heerst nogal wat beroering over het demonstratieproject herindeling stedelijk gebied.

In dat project is een aantal fietsroutes gepland. Niemand wil ze voor de deur hebben en iedereen gebruikt daarvoor de meest uiteenlopende argumenten: onveilig voor spelende kinderen, racebaan voor brommers, daling van parkeerplaatsen, noem maar op.

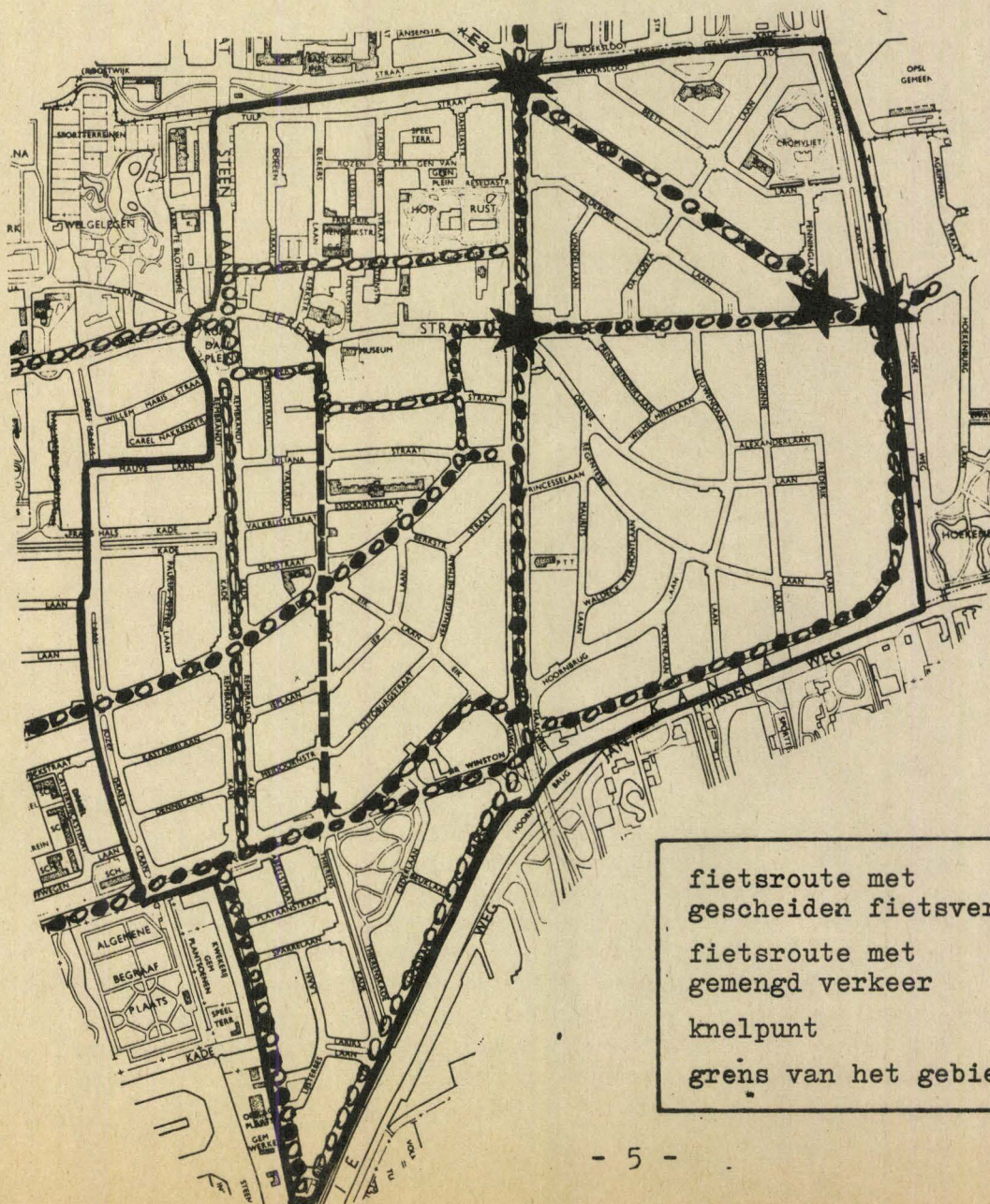
Om te voorkomen, dat door allerlei tegengestelde deelbelangen de routes geheel geschrapt zouden worden zijn de Rijswijkse E.N.W.B.-leden uitgenodigd op een vergadering, welke 5 april is gehouden.

Op die avond zijn de gemeentelijke plannen bekeken: daar bleek wel het een en ander aan te schorten. Zoals bijvoorbeeld de fel omstreden route Kastanjelaan/Iepalaan, die een omrijroute bleek voor de drukke Lindelaan, een weg waarvoor geen maatregelen waren gepland. Een andere omstreden route loopt over de Emmastraat/Mauvelaan/Frans Halskade en eindigt in het Rijswijkse Bos: onbruikbaar dus als doorgaande fietsroute.

Nadat veel knelpunten voor fietsers in het gebied waren geïnventariseerd is een klein groepje leden aan het werk gegaan om als E.N.W.B. een reactie te sturen.

SCHRAPPEN

In deze reactie is allereerst uiteengezet waaraan een fietsroutestelsel volgens de E.N.W.B. moet voldoen:



- scheiding van verkeerssoorten is alleen noodzakelijk als gemengd verkeer gevaar oplevert voor fietsers door omvang en snelheid van het autoverkeer;
- de maaswijdte van fietsroutes moet ongeveer 300 meter bedragen om omrijden te voorkomen;
- de overige straten in het betrokken gebied moeten goed en veilig toegankelijk zijn voor fietsers;
- knelpunten moeten worden opgelost en er moet voldoende stallingsmogelijkheid zijn.

Op de volgende wegen en straten zijn gescheiden fietspaden nodig: Haagweg, Geestbrugweg, Caen van Necklaan, Lindelaan, Churchilllaan, Nassaukade/Geestbrugkade en de Populierlaan.

De twee al eerder genoemde omstreden fietsroutes kunnen volgens de E.N.W.B. geschrapt worden omdat de een (Kastanjelaan/Ieplaan) een omrijdroute is en de ander (Mauvelaan/Frans Halskade) doodloopt op het Rijswijkse Bos. Schrappen betekent bovendien, dat er twee bruggen worden uitgespaard.

Als vervanging van deze routes zijn twee andere mogelijkheden voorgesteld, die bovendien beter passen in een netwerk met de vereiste maaswijdte van 300 meter.

Deze routes zijn de Emmastraat/Kerklaan/Nobelaerstraat/Ruysdaelplein richting Van Vredenburgweg en de al genoemde route over de Lindelaan.

KNELPUNTEN

Ter completering van het fietsroute-systeem is nog voorgesteld om een route te maken over de Laan van Hofrust/Schoolstraat en Huis te Hoornkade. Daarnaast moeten uiteraard de andere - nog niet genoemde - door de gemeente aanbevolen routes in stand blijven, zodat er een aantrekkelijk net ontstaat (zie plattegrond).

Ten slotte is er nog op gewezen, dat het wegnemen van bestaande knelpunten zeer belangrijk is.

Christiaan La Poutré

Zodra er meer bekend is over de plannen wordt er weer een avond belegd voor de Rijswijkse E.N.W.B.-leden. Het contactadres in Rijswijk is voorlopig Mauvelaan 43, telefoon 987304.

KERNGROEP

KERNGROEPVERGADERING 9 MAART 1978

- AKTIE GAS TERUG

Er is een inventarisatie gemaakt van onderwerpen, waarover een nota wordt opgesteld, waarin het verband politiek-fietsstocht wordt gelegd. Begin april wordt het eerste affiche op grote schaal geplakt.

- ORGANISATIE

Enkele regelmatig terugkerende klussen worden over verschillende mensen verdeeld. Er wordt een werkgroep gemeentepolitiek gevormd, waarin o.a. het gemeentelijk beleid wordt gevolgd en eigen uitgaven worden voorbereid. Het meer publiciteitsgerichte werk is onder een aantal mensen verdeeld, maar (nog) niet in een werkgroep ondergebracht.

- FIETSROUTES IN RIJSWIJK

Zie artikel elders in dit nummer.

- GEMEENTEPOLITIEK

De gelijknamige werkgroep gaat de komende tijd reacties opstellen op de studie naar de bereikbaarheid van de Haagse binnenstad en op het Maatschappelijk Ontwikkelingsplan van het Gewest Den Haag.

- PUBLICITEIT

Er wordt aan een nieuwe Haagse ENWB-folder gewerkt.

De in het vorige nummer van de fietsbel aangekondigde avond over de fietsroute wordt uitgesteld tot september/oktober. Dit in verband met de grote drukte rond de organisatie van de Aktie Gas Terug.

Op 31 mei:

RAADSVERKIEZINGEN

Dit nummer van de fietsbel staat geheel in het teken van de verkiezingen voor de gemeenteraad van 31 mei a.s. Het leek ons een goede gedachte een overzicht, samen te stellen van de standpunten, die de politieke partijen de afgelopen vier jaar hebben ingenomen inzake verkeer en leefbaarheid in Den Haag. Bovendien vonden wij het nuttig in kort bestek weer te geven welke ideeën deze groeperingen hebben ten aanzien van het te voeren verkeersbeleid in de komende zittingsperiode van de gemeenteraad.

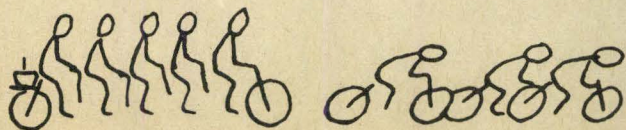
werkwijze

Bij het verzamelen van de gegevens hanteerden we de volgende werkwijze. Aan de partijen, die aan de verkiezingen deelnemen stuurden we een brief en vroegen daarin om toezending van hun programma. De partijen die al in de raad zaten verzochten we hierin ons tevens te laten weten hoe zij bij behandeling van bepaalde kwesties op het gebied van verkeer hadden gestemd en naar hun motivering daarbij. Het respons dat we hierop kregen was uiterst minimaal. Kennelijk wordt de E.N.W.B. door vele partijen niet serieus genomen. Aan de hand van „Den Haag“, een blad dat wordt uitgegeven door de afdeling Voorlichting van de gemeente en dat informatie bevat over de zaken, die door de gemeenteraad en de commissies zijn behandeld, stelden we een lijst op van data waarop dergelijke kwesties aan de orde waren gekomen. Daarna lazen we op het gemeente-archief de notulen van de desbetreffende vergaderingen door en maakten daarbij notities omtrent het stemgedrag van de diverse partijen en omtrent hun stemmotivering. De gegevens die we van enkele partijen binnenkregen en onze eigen aantekeningen verwerkten we tot het overzicht, dat u elders in deze fietsbel aantreft. Van de verkiezingsprogramma's maakten we uittreksels, die samen het tweede overzicht vormen.

dank

We wijzen er met nadruk op, dat we de feiten, zoals ze uit beide overzichten naar voren komen, zoveel mogelijk voor zichzelf laten spreken en dat we dus afzien van het geven van een stemadvies. De toelichtingen op de in het eerste overzicht genoemde kwesties binnen de Haagse verkeersproblematiek geven informatie over het desbetreffende onderwerp, gebaseerd op het standpunt van het College van B & W. De redactie dankt van ganser harte allen die op enigerlei wijze een bijdrage hebben geleverd aan het tot stand komen van deze overzichten en wel met name de partijen, die ons materiaal hebben gezonden en het personeel van het gemeente-archief, dat zoveel moeite heeft gedaan om de notulen bij elkaar te zoeken.

Joep van Hoof.



SAMENSTELLING HAAGSE GEMEENTE- RAAD VAN 1974 TOT 1978

Totaal: 45 leden, waarvan 8 wethouders

PvdA: 18 zetels - 4 wethouders.
VVD : 13 zetels - 2 wethouders.
CDA : 10 zetels - 2 wethouders.
PPR : 2 zetels - geen wethouders.
CPN : 1 zetel - geen wethouder.
DS70: 1 zetel - geen wethouder.

Vier jaar gemeenteraad

HET TWEE LIJNEN PER TAK-SYSTEEM

Het twee lijnen per tak-systeem is erop gericht, dat op de eindpunten van het tramnet in de buitenwijken telkens twee lijnen komen, die beide dezelfde route volgen tot het centrum. Daar splitsen ze, om elk naar een andere buitenwijk te gaan. Het voordeel is, dat er minder behoeft te worden overgestapt. Daar staat tegenover, dat per verbinding de frekwentie daalt. Het systeem bestaat nu bij lijn 8, die vanaf Vredenburg tot het centrum samen rijdt met lijn 9 en vanaf het centrum samen met lijn 7 naar Scheveningen. Invoering van dit systeem hangt volgens de HTM af van de te kiezen oplossing bij de Koekamp.

De PvdA is voor, mits het systeem wordt verbeterd. Er is wel sprake van verbetering van het openbaar vervoer, omdat het aantal rechtstreekse verbindingen toeneemt.

Het CDA twijfelt of het openbaar vervoer hierdoor zal worden verbeterd.

De VVD is met moeite voor. Beheersing van de regelmaat is bij dit systeem van het grootste belang.

De PPR wil het systeem beperken tot de lijnen 7-8-9. Het is een onbetrouwbaar systeem, dat pas kan werken als er grote regelmaat is en de frequenties niet te sterk dalen.

DS70 is voor het systeem, omdat het een effectief gebruik betekent van de door het Rijk beperkte mogelijkheden.

TARIEVEN VAN HET OPENBAAR VERVOER

Bij elke verhoging van de tarieven van het openbaar vervoer is er een discussie in de raad, of ze verhoogd moeten worden en hoeveel. Sinds de opstelling en de uitvoering van het Verkeerscirculatieplan worden de tekorten door de Minister van Verkeer en waterstaat gedekt, die daarmee ook invloed heeft gekregen op de tarieven van het openbaar vervoer. Op dit moment wordt in het stadsvervoer in Nederland ruim tweederde van de kosten door de overheid betaald en eenderde uit de opbrengst van de kaartjes en abonnementen. Daarom ligt telkens achter de discussie over de tarieven de vraag of het openbaar vervoer geheel uit de algemene middelen zou moeten worden betaald - „gratis” zou moeten zijn - dan wel of de passagiers er toch zelf aan mee moeten betalen en wat het effect zou zijn op het gebruik van het openbaar vervoer.

De PvdA is voor aanpassing van de tariefstijging aan de kosten van levensonderhoud. Vindt de stijging niet leuk, maar onontkoombaar, omdat het Rijk voor de kosten opdraait. Wil het gebruik van abonnementen bevorderen.

De VVD vindt verhoging terecht, gezien de geldontwaarding. Wil goedkopere abonnementen en meer voorverkoop van plaatsbewijzen.

Het CDA is voor verhoging. De stijging is acceptabel. Wil goedkopere abonne-

menten en meer voorverkoop van plaatsbewijzen.

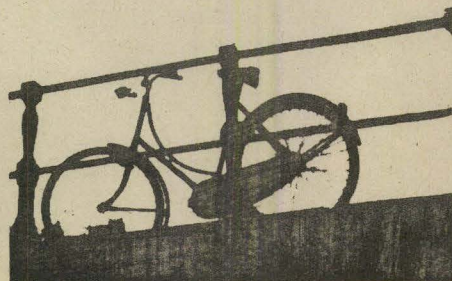
De PPR is tegen elke verhoging, omdat dit geen stimulans is voor het openbaar vervoer.

De CPN is tegen verhoging, omdat hierdoor het autogebruik toeneemt. Bovendien zijn de laagstbetaalden het meest de dupe: zij zijn het meest aangewezen op het openbaar vervoer.

DS70 is voor, omdat tegenstemmen geen enkel bestuurlijk effect heeft.

MOTIE NACHTELIJK OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer van de HTM is er 18 uur per dag. In Den Haag ontbreekt het 's nachts. Wel kan men dan een taxi krijgen. Door de PPR is een motie ingediend voor de invoering van nachtelijk openbaar vervoer. Als bezwaar wordt de schade aan het taxibedrijf geopperd.



De motie werd ondersteund door CPN, DS70, PPR en een PvdA-lid en is „met zitten en opstaan" verworpen.



VRIJE BANEN VOOR HET OPENBAAR VERVOER

Het openbaar vervoer kan aantrekkelijker worden gemaakt door het sneller en regelmatig te laten rijden. Daarvoor is het nodig, dat het zo min mogelijk wordt gehinderd door het andere verkeer. Daartoe moet het op een eigen baan komen te rijden, waar ander verkeer geen toegang heeft en waarbij op kruisingen met verkeerslichten het openbaar vervoer met prioriteit moet worden behandeld.

Omdat Den Haag, in tegenstelling tot bijvoorbeeld Amsterdam, nogal veel brede lange straten heeft, is al ruim 60 % van het tramnet op vrije baan. Er wordt naar gestreefd om dit aandeel op te voeren en nieuwe lijnen zoveel mogelijk op vrije banen te leggen. Het bezwaar van vrije banen kan zijn, dat deze een barrière gaan vormen voor het voetgangersverkeer, wanneer ze over lange afstanden niet over te steken zijn.

De PvdA is voor de aanleg van vrije banen. Mag ten koste gaan van groen. Veel voetgangersoversteekplaatsen aanleggen.

De VVD is voor de aanleg van veel vrije banen. Veel voetgangersoversteekplaatsen zijn gewenst, mits ze geen gevaar opleveren.

Het CDA is voor de aanleg van vrije banen, mits er voldoende oversteekplaatsen voor voetgangers zijn.

De PPR is voor de aanleg van vrije banen. Betreurt het verlies aan groen. De banen mogen geen barrière vormen. Er zijn veel voetgangersoversteekplaatsen nodig.

De CPN is voor de aanleg van vrije banen. Bartièrevorming is onvermijdelijk in verband met de veiligheid. Ook DS70 is voor de aanleg van vrije banen voor het openbaar vervoer.

BEVORDEREN OPENBAAR VERVOER

Alle partijen willen het openbaar vervoer bevorderen, maar verschillen in de wijze waarop en de mate waarin de andere vervoerssystemen daarvoor offers moeten brengen. Naast de eerder genoemde factoren, die het openbaar vervoer kunnen bevorderen zijn dit: vrije banen en hoge snelheid, een fijnmazig net van trams en bussen zodat men nooit ver hoeft te lopen, hoge frekwentie, grote regelmaat, lage tarieven, voldoende plaats, comfortabele wachtgelegenheid.

PvdA en PPR willen het autoverkeer terugdringen ten gunste van het openbaar vervoer. Bovendien wil de PvdA kortere loopafstanden naar de haltes en geen gekoppelde trams als dit leidt tot frekwentieverlaging.

De VVD wil de rijnsnelheid verhogen, de accommodatie verbeteren, verkeerslichten beïnvloeden en rijden met gekoppelde tramstellen.

Het CDA wil géén terugdringen van het autoverkeer door de aanleg van vrije banen, omdat dit leidt tot sluipverkeer. Onderzoek naar de efficiëntie van het openbaar vervoer.

De PPR wil verbetering van de efficiëntie door verkeerslichtregelingen en vrije banen.

De CPN wil verbetering van het openbaar vervoer om als alternatief voor de auto aantrekkelijk te kunnen zijn.

DE KOEKAMPLUS

Al lang bestaat het plan om een viaduct voor lijn 9 aan te leggen over het water van de Prinsessegracht, over de Koningskade, de vijvers van de Koekamp en de Bezuidenhoutseweg naar het tramplatform van het Centraal Station. Daartegen is sterk verzet gekomen. Dat heeft geresulteerd in aanzienlijke veranderingen in het oorspronkelijke ontwerp, waarbij de essentie van een ongelijkvloerse kruising gehandhaafd blijft en in andere oplossingen met een gelijkvloerse kruising.

In de raadsvergadering van 8 mei 1978 werden geen van deze oplossingen gekozen en werd opdracht gegeven om een definitieve oplossing uit te werken voor het doortrekken van lijn 12 naar Scheveningen. De kans dat er een viaduct komt is hiermee nog niet helemaal van de baan.

DEMONSTRATIE-FIETSRROUTE WALDECK-MARIAHOEVE

Door de vorige Minister van Verkeer en waterstaat is de aanzet gegeven tot een onderzoek naar de mogelijkheden om het fietsen in de stad te bevorderen. Om ervaringen op te doen met de mogelijkheden en moeilijkheden is besloten tot de aanleg van twee demonstratieprojecten van experimentele fietsroutes. Een in Tilburg waar hij in het voorjaar van 1977 voltooid werd en een in Den Haag, waar nog altijd verder wordt gewerkt. Knelpunten bij de fietsroute blijken te zijn de parkeergelegenheid, vooral in winkelstraten, en de daarmee samenhangende vrees voor omzetsdaling bij de winkeliers langs de route. Ook blijkt het feit, dat het gebied rond het Centraal Station nog enige jaren bouwactiviteit te zien zal geven een probleem op de leveren bij doortrekking van de fietsroute.

De PvdA is blij met de fietsroute, hoewel deze niet mag leiden tot beperkingen elders in de stad. Wil een algemeen langzaam-verkeersbeleid. Ook knelpunten moeten worden opgelost. Tegen een schadevergoedingsregeling voor winkeliers. Bij de VVD is de meerderheid voor. Wel oppassen met grote routes ineens. Vindt de kritiek op grootschalig oplossen van fietsproblemen flauw: elders in de stad wordt immers al voldoende kleinschalig gewerkt. Suggestie: fietsluwe gebieden instellen om gebruik fietsroute te stimuleren.

Het CDA is in meerderheid tegen. De route mag niet door winkelstraten. Er moet een schadevergoedingsregeling komen voor winkeliers. De gehele fractie (op één na) is tegen het onderdeel van de route in de Weimarstraat.

NOTA LANGZAAM VERKEER

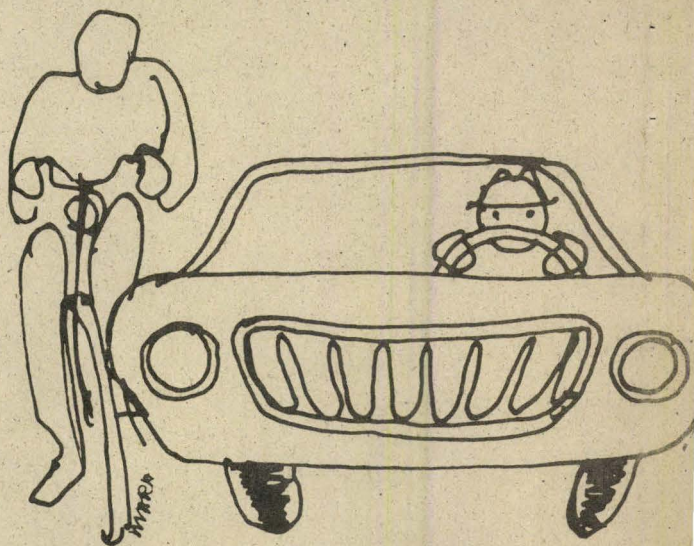
Bij de behandeling van de begroting van 1978 is door de PPR een motie ingediend om het college uit te nodigen tot het schrijven van een nota langzaam verkeer, om daarmee een overzicht te geven van het beleid in de komende jaren.

PvdA is in meerderheid voor de motie. VVD en CDA hebben tegengestemd, nadat de wethouder had beloofd met een notitie te zullen komen.

PPR, CPN en DS70 hebben voor de motie gestemd.

PARKEERBELEID

De binnenstad heeft weinig ruimte. Het beleid is erop gericht om de auto van de werker, die de hele dag in de binnenstad blijft, te weren en wel mogelijkheden te bieden om de binnenstad met de auto te bezoeken om te winkelen of om naar culturele activiteiten te gaan. Ook de bewoners van de binnenstad zullen hun auto, zo ze die hebben, ergens kwijt moeten kunnen. Om het verkeer in die vorm en hoeveelheid naar de binnenstad te laten komen waarin de gemeentelijke overheid dit wil, is een actief parkeerbeleid nodig, waarbij niet meer langparkeerplaatsen worden aangeboden dan noodzakelijk wordt geacht: 10 % van het aantal arbeidsplaatsen; daarbij worden zoveel kortparkeerplaatsen aangeboden, dat bij bezoek aan de binnenstad een zekere vrijheid van keuze van vervoermiddel blijft bestaan. Om te voorkomen, dat bezoekers ver moeten lopen moeten de parkeerplaatsen liggen in de buurt van de concentratiepunten van activiteiten.



PARKEERGARAGES: wanneer wordt gedacht aan grotere hoeveelheden autoparkeerplaatsen op een kleine oppervlakte, dan ligt het voor de hand om parkeergarages of -kelders te bouwen. Waar het stadsgezicht bijzonder waardevol wordt geacht worden het ondergrondse garages, anders zijn ze bovengronds. Parkeergarages worden soms met andere bouwwerken overbouwd om de dure grond zo efficiënt mogelijk te gebruiken.

PvdA: Verblijfsklimaat is belangrijker dan parkeren. Parkeergarages in de binnenstad mogen alleen tot stand komen in het kader van een bestemmingsplan. Een gedeelte van de fractie is voor de parkeergarage aan de Amsterdamse Veerkade, een ander gedeelte is ertegen, omdat door de bouw ervan het overleg met Centrum-Zuid zou worden gefrustreerd. De PvdA is voor een parkeergarage aan het Plein, mits de in/uitgang aan de westzijde komt te liggen.

VVD: de leefbaarheid van de stad gaat voor de parkeerbehoefte. Er zijn teveel autobewegingen rond het centrum. De VVD is voor de bouw van de parkeergarage Amsterdamse Veerkade en vindt deze goed gesitueerd. Men is alleen bevreesd, dat er langparkeerders worden aangetrokken om de exploitatietekorten te dekken. De VVD is voor een parkeergarage aan het Plein, mits de in/uitgang aan de westzijde komt te liggen.

CDA: Parkeren voor bezoekers moet in de binnenstad tot op zekere hoogte mogelijk blijven. Men vraagt aandacht voor de parkeerproblemen rond de markt aan de Herman Costerstraat. Het CDA is voor de bouw van de parkeergarage Amsterdamse Veerkade, maar vindt de vormgeving niet goed. Men is voor de parkeergarage aan het Plein.

HOOFDWEGENSTRUCTUUR

Omdat Den Haag aan zee ligt is het niet mogelijk om een randweg om de hele stad aan te leggen, zoals in bijvoorbeeld Rotterdam. Voor Den Haag wordt gedacht aan een „hoefijzer“, gevormd door de westelijke randweg, de Lozerlaan doorgetrokken tot de toekomstige rijksweg 19, een stuk van rijksweg 19 en aansluitend rijksweg 4 en de nog voor een deel aan te leggen rijksweg 14 (de Landscheidingsweg). Midden tussen deze wegen prikken de Utrechtsebaan en de Benoordenhoutseweg tot aan het centrum van Den Haag. Deze randwegen geven via een hoofdwegenet van ongeveer zeven wegen parallel aan de kust en ook ongeveer zeven wegen dwars daarop toegang tot het stedelijk gebied. Deze wegen zijn er bijna allemaal al, maar er wordt wel gedacht aan aanpassing op enkele plaatsen.

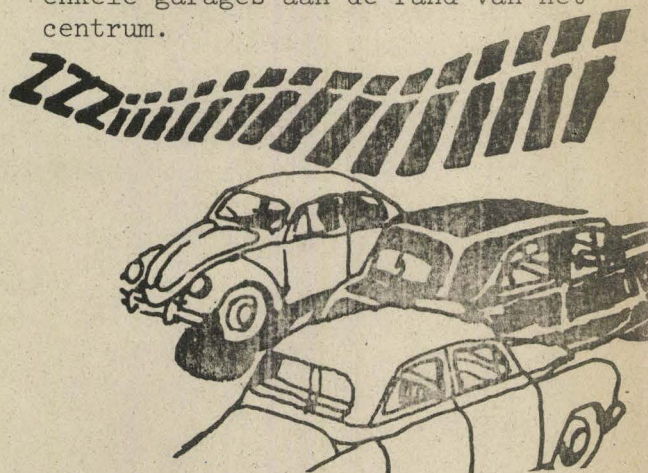
Omdat de hoofdwegenstructuur als zodanig niet in zijn geheel aan de orde is geweest volstaan we hieronder met een weergave van de stemming over een motie om uitstel van de aanleg van rijksweg 14.

Meerderheid van de PvdA is voor uitstel, omdat er geen inzicht is in de effecten van deze weg. Er zijn geen garanties voor het uitvoeren van verkeersluwe gebieden. Twijfels over het parkeerbeleid.

PPR: De parkeernorm voor het winkelen is te hoog (vergeleken met Rotterdam). Geen uitbreiding van het aantal kortparkeerplaatsen in het centrum. De lage parkeernorm, die voor het centrum geldt moet worden uitgebreid naar een groter gebied.

De PPR is tegen de parkeergarages aan de Amsterdamse Veerkade en het Plein. De CPN wil meer kortparkeerplaatsen in de binnenstad en is voor de parkeergarages aan het Plein en de Amsterdamse Veerkade. Tegen een eventuele garage onder de Hofvijver.

DS70 is voor een lagere parkeernorm. Tegen gratis parkeren bij de ministeries. Parkeren in het centrum mag niet gratis zijn. DS70 is tegen parkeergarages in de binnenstad. Wel enkele garages aan de rand van het centrum.



De VVD is tegen en heeft geen behoefte aan een herhaling van de slopende discussies. Rijksweg 14 betekent een ontlastend voor de stad van verkeer. Het CDA noemt uitstel volmaakt waanzinnig. De Utrechtsebaan is ongeschikt

als ontlastende randweg, omdat deze midden door de stad loopt.

De PPR wil uitstel, om eerst het effect af te wachten van de Zoetermeerlijn, de verbreding van rijksweg 12 en de Utrechtsebaan.

De CPN is voor uitstel, in verband met het tracé, dat te dicht langs de bebouwing loopt.

DS70 is voor uitstel, omdat de cijfers een afname van het autoverkeer tonen. Effect afwachten van Utrechtsebaan en Zoetermeerlijn.

VERKEERSAFWIKKELING BINNENSTAD

De binnenstad goed bereikbaar te maken voor autoverkeer en het doorgaand verkeer er omheen te leiden zijn in veel steden hele en halve ringwegen aangelegd rondom de kern en vaak door andere delen van de stad. Ook in Den Haag heeft het plan bestaan om een dubbel stel zogenaamde „tangenten" aan te leggen. Dit plan is al een aantal jaren verlaten, maar een deel ervan, het Prins Bernhardviaduct, is uitgevoerd. Het verkeer dat hiervan afkomt of erheen gaat moet op enigerlei wijze langs of door de binnenstad worden gevoerd. De doorvoering van het autoverkeer over de Veerkaden, de Dwarsweg en door Kortenbos is in de afgelopen raadsperiode meermalen onderwerp van discussie geweest en ook nu is er nog geen definitieve beslissing gevallen.

De belangrijkste punten uit het eerste voorstel van het College van b en w:

- herinrichting van de Veerkades tot 2 + 2 rijstroken, waarbij een gevelrij moest worden gesloopt;
- een weg van 2 + 2 rijstroken tussen Paviljoensgracht en Brouwersgracht;
- een ontsluitingsweg van 2 + 2 rijstroken door Kortenbos;
- 2 + 2 rijstroken op de Rijn- en Lekstraat;
- de Torenstraat verkeersluw;
- een onderzoek naar tweerichtingsverkeer op de Mauritskade;
- de Grote Marktstraat afsluiten voor doorgaand autoverkeer.

AMENDEMENT PvdA:

- geen sloop op de Veerkades; fietspaden op de Veerkades;
- 2 + 2 rijstroken op de Lutherse Burgwal (met sloop van een gevelrij);
- 1 + 1 rijstrook in de Torenstraat + openbaar vervoerbaan;
- tweerichtingsverkeer op de Mauritskade.

PvdA is voor dit amendement, VVD en CDA zijn ertegen, PPR en CPN zijn ertegen, omdat zij iedere sloop, ook op de Lutherse Burgwal, onaanvaardbaar vinden.

DS70 is voor, omdat het in ieder geval beter is dan het oorspronkelijke voorstel van Burgemeester en Wethouders.

AMENDEMENT CDA:

Als het Collegevoorstel, met het verschil, dat tussen de Paviljoensgracht en de Brouwersgracht 1 + 1 rijstroken worden aangelegd, terwijl 2 + 2 rijstroken worden gereserveerd.

PvdA, PPR, CPN en DS70 zijn tegen; VVD en CDA zijn voor: de stemmen staken en de vergadering wordt gestaakt om zes weken later te worden voortgezet.

Op 12 december 1977 was door het College een nieuw voorstel geformuleerd, dat na onderling overleg tussen PvdA, VVD en CDA tot stand was gekomen:

- opschorten herprofilering Veerkades,
- reservering 1 + 1 rijstroken tussen Paviljoensgracht en Brouwersgracht,
- idem door Kortenbos,
- aanleg van deze gereserveerde wegen, tenzij de resultaten van een onderzoek naar het weren van doorgaand verkeer uit de binnenstad daartoe geen aanleiding geeft,
- tweerichtingsverkeer op de Mauritskade; 2 + 2 rijstroken op de Rijn/Lekstraat,
- herinrichting van de Grote Marktstraat, zodra het doorgaand autoverkeer op verantwoorde wijze kan worden geweerd.

De PvdA is in meerderheid voor, evenals VVD, CDA, CPN en DS70.

De tegenstemmers (PPR en enkele PvdA-leden zijn tegen, omdat de Dwarsweg nog steeds niet definitief van de baan is.

PARKEREN IN DE WOONSTRATEN

Bij nieuwbouw van woningen wordt tegenwoordig rekening gehouden met een autobezit van 0,8 tot 1,5 auto per woning. Met een oppervlakte van twaalf vierkante meter per geparkeerde auto is dat dus tien tot achttien vierkante meter per woning, terwijl een eengezinswoning met tuin 120 tot 160 vierkante meter beslaat.

In nieuwe wijken is het mogelijk om in het bestemmingsplan ruimte te reserveren voor het parkeren door de bewoners langs de straat, op pleintjes en in privé- of collectieve garages. In oudere wijken ontbreekt die ruimte veelal; de straten zijn smal, er zijn weinig pleintjes en het bouwen van een parkeergarage zal ten koste gaan van woningen en/of groen. Bovendien hebben sommige oudere wijken veel bedrijven, andere veel kantoren of winkels, die allemaal veel auto's aantrekken en de straten nog voller maken. Omdat de op straat geparkeerde auto ruimte weg neemt voor spelende kinderen en voor bomen en groen wordt bij de herinrichting van straten ernaar gestreefd de auto visueel terug te dringen door hem te concentreren en zo mogelijk wat weg te stoppen.

Wanneer het doorgaande verkeer door bochten en drempels wordt gedwongen om langzaam te gaan rijden kunnen we gaan spreken van woonerven. Een probleem in de oudere wijken is de auto van de niet-bewoner. Dit is tegen te gaan door een vergunningstelsel in te voeren; zodoende kan het parkeren wel, maar het rijden niet worden tegengegaan.

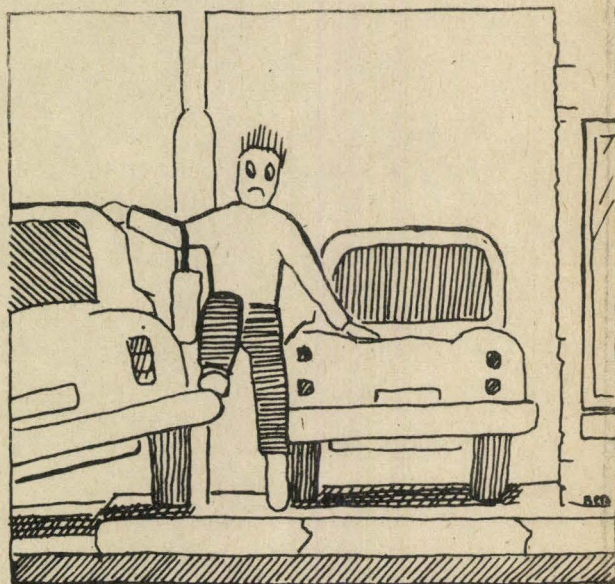
De PvdA wil parkeren aan de rand van de wijk. Meebetalen van de niet-autobezitters aan de kosten van parkeervoorzieningen is kwestieus. Niet parkeren in woonstraten. Betaald parkeren buiten de wijk.

De VVD wil de kosten van parkeerplaatsen in nieuwe wijken voor rekening laten komen van de bewoners. Parkeergarages hebben in nieuwe wijken de voorkeur.

Als niet-autobezitters niet meebetalen aan parkeervoorzieningen, dan moet dit uit algemene middelen.

Het CDA wil parkeren in woonstraten toestaan.

De PPR wil parkeermogelijkheden aan de rand van de wijk. Parkeren op straat onaantrekkelijk maken, waardoor parkeren in parkeergarages aantrekkelijker wordt.



ENWB-KRAAM

De komende tijd zijn we weer erg actief met onze rijdende kraam. Zo zijn we op 20 mei te vinden op de Grote Markt, op 27 mei uiteraard in de buurt van de AKTIE GAS TERUG en op 3 juni zijn we op het Binnenhof, waar de jaarlijkse MILIEUMARKT wordt gehouden. Alles uit de ENWB-winkel is in de kraam verkrijgbaar.

ZOETERMEER FIETST

Ook in Zoetermeer is er op zaterdag 27 mei een fietsdemonstratie, onder het motto KIES VOOR DE FIETS!

Start om 13 uur Dorpsstraat. De route gaat langs bekende knelpunten, onder andere de VOORWEG.

Na afloop is er een forumdiscussie met politici van partijen binnen en buiten de gemeenteraad.

In de nieuwe raad

Dit willen de partijen

CHRISTEN DEMOCRATISCH APPËL

lijst 3. Inlichtingen: Pauwenlaan 74.

CDA

Selektief gebruik van de auto. Aanpassen van het Verkeerscirculatieplan. Instellen van een Adviesraad voor het verkeer waarin zitting hebben deskundigen en vertegenwoordigers van verkeersorganisaties en belangengroepen (VBV, ANWB, ENWB).

Klachtenbureau voor het verkeer.

Betere controle op naleving van verkeersregels. Meer voorlichting inzake verkeer. Meer verkeerslichten. Meer woonerven. Verbetering van kruispunten. Zekere inperking van de vrijheid van vervoersmiddelenkeuze is nodig om het stadshart goed te laten funktionieren.

OPENBAAR VERVOER

- Studies nodig omtrent realiseerbaarheid van nachtelijk openbaar vervoer.
- Meer vrije banen, omdat dit het openbaar vervoer stimuleert.
- Fijnmaziger net, opvoeren frekwentie, studies naar haalbaarheid van opstap en minibussen.

LANGZAAM VERKEER

- Opstellen van een integraal voetgangersplan en van een integraal fietsplan (onder andere opheffen eenrichtingsverkeer voor fietsers op

plaatsen waar dit met het oog op de veiligheid kan). Meer stallingsmogelijkheden. Fietsers in meer gevallen toestaan om bij rood licht rechtsaf te slaan. Meer oversteekplaatsen.

AUTOVERKEER

- Hoefijzer om Den Haag voltooien.
- Ruimte voor gemotoriseerd verkeer beperken. Waardevolle stadsdelen vrijwaren van doorbraken.
- Vaststellen van parkeernormen voor bedrijven, waardoor woon-werkverkeer in en om de binnenstad beperkt wordt.
- Beperken van langparkeerplaatsen in woonwijken tijdens werkuren.
- Meer parkeerruimte bij haltes van het openbaar vervoer, aan de rand van de stad en bij stations.
- Verhuur van straatparkeerplaatsen aan bewoners en winkels.
- Openstellen van parkeerruimte onder overheidsgebouwen.
- Parkeergarages op de juiste plaatsen kunnen aantasting van de stad beperken.

COMMUNISTISCHE PARTIJ NEDERLAND

lijst 5. Inlichtingen: Prinsegracht 60.

CPN

OPENBAAR VERVOER

Verbetering en uitbreiding van het openbaar vervoer door:

- verhoging van de frekwentie
- meer vrije banen en verbetering van de halteplaatsen
- geen tariefsverhogingen, maar dekking van de financiële tekorten uit de staatskas zonder inmenging
- meer sneltram- en snelbusdiensten.

LANGZAAM VERKEER

Meer aandacht voor het langzaam verkeer door het aanleggen van fietspaden en fietsroutes.

AUTOVERKEER

- Het tegengaan van doorgaand verkeer in woonwijken
- verbetering van de parkeervoorzieningen in woonwijken
- het recht van bewoners in woonbuurten op een parkeerplaats
- geen parkeerbelasting voor bewoners.

Meer woonerven.

POLITIEKE PARTIJ DEMOCRATEN '66

lijst 7. Inlichtingen: Javastraat 6.

Vermindering van het woon-werkverkeer door verkorting van de afstand tussen woon- en werkadres door spreiding van de werkgelegenheid over stadsdelen en het gewest, alsmede door variabele werktijden.

In overleg met bewoners kunnen woonstraten en woonerven veiliger worden gemeekt. Verkeerscirculatieplannen op wijkniveau.

Er moet een categorie-indeling van wegen komen: wegen met stroomfunctie, wijkontsluitingswegen, woonstraten en woonerven.

OPENBAAR VERVOER

- Tegen tariefsverhoging, maar waarschijnlijk is er niet aan te ontkomen.
- Vooral in het centrum zijn doorstroombanen en verkeerslichtbeïnvloeding voor het openbaar vervoer nodig, daaronder ook begrepen taxi's en - nagaan in studie - misschien auto's met vier inzittenden.
- Openbaar vervoer moet meer rekening houden met bejaarden en gehandicapten (verhoogde perrons, verlaagde instap).

LANGZAAM VERKEER

- Voetgangers dienen overal te kunnen komen: bredere, betere en veiligere trottoirs in de binnenstad en beveiligde oversteekplaatsen bij scholen en bejaardentehuizen.
- Fietzers dienen overal te kunnen komen.

66
7

- Aanleg van meer en op elkaar aansluitende fietsbanen of vervangende routes.
- Tweerichtingsverkeer voor fietsers in éénrichtingsstraten.
- Rechtsaf voor fietsers toegestaan (vermoedelijk door rood licht, red.)

AUTOVERKEER

- Er moet een gesloten stelsel van randwegen worden aangelegd, rijksweg 19 moet worden doorgetrokken naar Ypenburg, rijksweg 14 moet niet worden aangelegd wegens doorsnijding van groengebieden, terwijl de problemen van de randgemeenten niet worden opgelost.
- Bij stations en invalswegen moeten
 - ondergrondse - parkeergarages worden aangelegd, kantoren moeten in hun eigen parkeerbehoefte voorzien, langparkeren in de binnenstad moet worden tegengegaan, evenals onbedoeld gratis parkeren eigenlijk bedoeld voor laden en lossen. Onderzoek naar ander systeem dan parkeermeters.
- Bestemmingsverkeer moet in de binnenstad kunnen komen door een vingersysteem. Doorgaande routes moeten zo veel mogelijk worden verlegd.

DEMOCRATISCH SOCIALISTEN 1970

lijst 6. Inlichtingen: Van Alkemadeaan 60.

DS'70

Bevordering van de veiligheid van de meest kwetsbare groepen: fietsers, voetgangers, kinderen, ouderen, gehandicapten/invaliden.

Bevordering van het openbaar vervoer en het langzaam verkeer.

Geen grote verkeerswerken, in het algemeen geen grote werken en installaties die het groen bedreigen, dus geen Koekamplus, geen doorbraken ten behoeve van het verkeer door woonwijken.

Verkeersluw maken van woonwijken.

PACIFISTISCH SOCIALISTISCHE PARTIJ

lijst 9. Inlichtingen: Geest 57.

De huidige omvang van het verkeer vindt onder meer zijn oorzaak in schaalvergroting en funktiescheiding (=scheiding van wonen, werken, winkelen en recreëren).

Een toenemend aantal arbeidsplaatsen in de binnenstad vraagt steeds meer verkeersruimte, welke voornamelijk ten koste gaat van de rond het centrum gelegen arbeiderswijken. Een betere verdeling van de arbeidsplaatsen over de stad en een sterkere woonfunctie in de binnenstad zijn daarom noodzakelijk. Daarnaast dient zowel het openbaar vervoer als het fietsverkeer te worden bevorderd, zodat er een goed alternatief ontstaat voor het autoverkeer.

OPENBAAR VERVOER

is een sociaal recht; overal en op regelmatige tijden moet er openbaar vervoer zijn.

Konkrete punten:

- Gratis openbaar vervoer; op korte termijn bevrozing van de tarieven, geen zonetarief, opheffen van het verschil overstap-enkele reis, omdat overstappen het gevolg is van een slechte verbinding: het is oneerlijk daarvoor extra te moeten betalen.
- Meer tram- en buslijnen, waardoor kortere loopafstanden.
- Zoveel mogelijk vrije banen met voorangsregeling; geen viaducten en barrièrevormende vrije banen.
- Hogere frekwenties; geen gekoppelde trams buiten de spits, omdat hiermee de frekwentie daalt; daarom ook geen aanschaf grotere trams en bussen.
- Nachtelijk openbaar vervoer; betere aansluiting eerste en laatste ritten van de HTM op trein en streekvervoer.
- Grotere zelfstandigheid van de gemeente over het openbaar vervoer.
- Omzetten van buslijn 2 in een tramlijn; buslijn 25 moet zijn oude route naar Voorburg terugkrijgen; buslijn 23 moet een ringlijn worden; lijn 12 tussen de stations HS en CS moet blijven.
- Betere bereikbaarheid van het openbaar vervoer voor invaliden.
- Betere bereikbaarheid van de Schouwburg.



LANGZAAM VERKEER

kan samen met het openbaar vervoer een goed alternatief vormen voor het autoverkeer.

Konkrete punten:

- Gescheiden fietspaden op wegen waar 50 km/u mag worden gereden.
- Een fietsroutestelsel in de hele stad, waarbij knelpunten worden opgelost.
- Meer gratis stallingen in de hele stad.
- Eenrichtingsverkeer niet voor fietsers; betere afstelling van stoplichten, waardoor fietsers niet altijd hoeven te wachten; waar mogelijk fietsers toestaan bij rood licht rechtsaf te slaan.
- Als een ongelijkvloerse kruising onvermijdelijke is, moet het langzaam verkeer op straatniveau blijven.

AUTOVERKEER.

- Geen uitbreiding van de wegcapaciteit.
- Geen doorgaand verkeer door woonwijken; meer snelheidsbeperkingen.
- Beperking van het aantal parkeerplaatsen bij bestemmingen.
- Geen parkeerconcentraties in de binnenstad.
- Parkeergelegenheid met aansluitend openbaar vervoer aan de invalswegen buiten de stad.

VRACHTVERVOER.

- Goederenoverslagcentrum buiten de stad, waar de goederen worden overgeladen in kleine, milieuvriendelijke voertuigen.
- Meer gebruik maken van de HTM-goederenlijn voor met name het zware containervervoer naar de haven.

TAXIVERVOER

is een onderdeel van het openbaar vervoer en hoeft niet "rendabel" te zijn.

- Een gemeentelijk taxibedrijf, waarin de positie van de chauffeurs en de service worden verbeterd.
- Reductie voor bejaarden en invaliden.

KENml

De KENml steunt de strijd van de bevolking tegen het gemeentebestuur, dat kiest voor de belangen van beleggers en projectontwikkelaars. Daardoor is er geen plaats meer voor betaalbare woningen, goede speelruimte en fietsvoorzieningen. Wat wel voldoende oplevert zijn projecten als Babylon, Centraal Station, e.d. De KENml wil behoud van de bestaande woon- en leefkwaliteit van de binnenstad en geen grootschalige projecten die deze functie aantasten.

VERDERE PUNTEN:

- Geen verkeersaders door de binnenstad, maar terugdringen van het autoverkeer.
- Geen verdere bouw van parkeerplaatsen en geen uitbreiding van de parkeercapaciteit; omdat dit autoverkeer trekt.
- Integratie van wonen, werken, winkelen en recreatie.
- Meer woonerven en speelvoorzieningen in de wijken, geen aantasting van het Zuidwalland.
- Bevordering van het openbaar vervoer door uitbreiding van het lijnennet,

- hogere frequentie en de aanleg van vrije banen; geen zone-tarief.
- Meer en betere fietsroutes en -paden, die de gebruikers zowel veiligheid als vlotte doorstroming bieden.

Niet alle partijen die aan de raadsverkiezingen deelnemen zijn in dit overzicht opgenomen. Dit komt omdat sommigen - voor zover we ze hebben kunnen bereiken - hun programma niet of te laat hebben ingestuurd. Daarom zult u hier niet aantreffen: SGP/GPV/RPF, de Boerenpartij, de Internationale Kommunistenbond (IKB), de Socialistische Partij (SP) en de RKPN.

In ieder geval moet ons nog van het hart dat het met name bij de grotere partijen bijzonder veel moeite kostte om de programma's te pakken te krijgen.

REDACTIE

PARTIJ VAN DE ARBEID

lijst 1. Inlichtingen: Lepelstraat 6.

Het verkeersbeleid is een onderdeel van het ruimtelijke-ordeningsbeleid, dus het is ondergeschikt aan de doelstellingen die vastleggen waar wonen, werken en recreëren plaatsvinden. Het moet erop gericht zijn de ongewenste maatschappelijke gevolgen van het verkeers- en vervoerssysteem weg te nemen.

Kernpunten van het beleid: -bevorderen openbaar vervoer en fiets, gebruik van de auto afremmen; -extra zorg aan wijken die ernstige hinder hebben van het verkeer; -scheiding der verkeerssoorten; -overleg met bewoners-, wijk- en stedelijke groeperingen op basis van een inspraak- of overlegverordening of speciale inspraakregeling.

VCP en jaarlijkse uitvoeringsprogramma's zijn basis van het beleid. Verkeersplannen per wijk opstellen in overleg met bewoners. Het beleid van de politie t.a.v. verkeer en vervoer moet bespreekbaar zijn in raad en commissies. Stimuleren van glijdende werktijden om spits af te vlakken.

OPENBAAR VERVOER

- Prioriteit blijkt uit vrije banen,

- voorrang bij verkeerslichten en gebruik van wegen, die voor auto's verboden zijn
- geen Koekamplus
- meer aandacht aan frequentiebeheersing
- meer directe verbindingen
- haltes binnen 400 meter loopafstand
- betere accommodatie
- wachttijden van 15 minuten en minder
- stijging der tarieven niet boven die van kosten van levensonderhoud
- gewestelijk openbaar-vervoerbeleid
- binnen agglomeratie geen zonegrenzen

LANGZAAM VERKEER

- Fijnmazig stelsel van loop- en eenvoudige fietsroutes
- opheffen verbod voor fietsers om bij rood licht rechtsaf te slaan
- tegengesteld fietsverkeer in eenrichtingsstraten
- voldoende stallingsmogelijkheden in druk bezochte gebieden
- meer wandelstraten in het centrum.

AUTOVERKEER/WOONOMGEVING

Behalve op enkele hoofdtracés hebben openbaar vervoer en langzaam verkeer prioriteit op alle wegen.

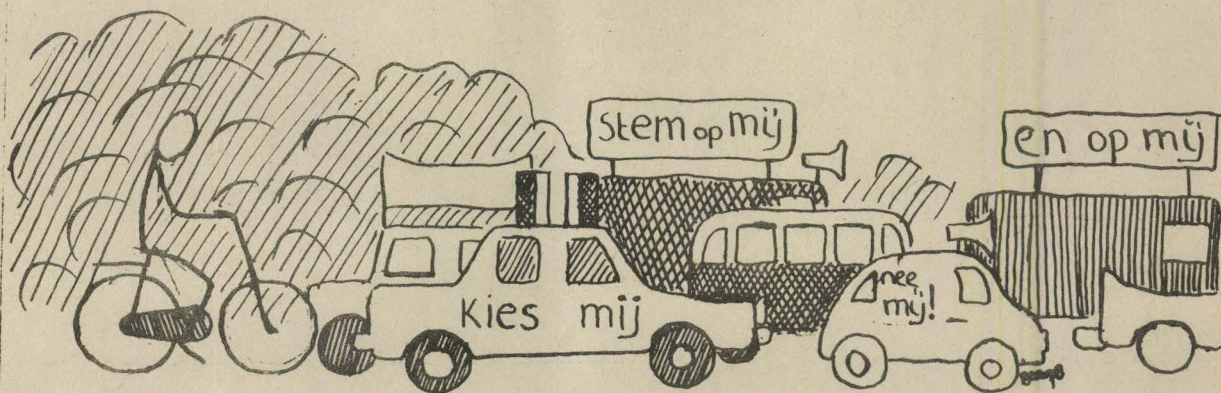
- geen nieuwe wegen voor auto's
- verkeersproblemen van het centrum niet afwentelen op woongebieden daar omheen
- niet meer parkeerplaatsen op de openbare weg, langparkeerplaatsen omzetten in kortparkeerplaatsen
- voor bezoekers en werkers in de binnenstad betaald parkeren
- binnenstadsbewoners hebben recht op een parkeerplaats tegen dezelfde kosten als elders wonenden
- overleg met particulieren en Rijk

over aantal en gebruik van parkeerplaatsen

- straten voor niet-doorgaand verkeer worden woonstraten, bewoners inschakelen bij beheer van de straat
- kleinschalige parkeergarages ter vervanging van parkeerruimte in straten die niet geschikt zijn als woonerf
- voorrang voor straten, die qua leefbaarheid een achterstand hebben bij herindeling; een bureau "tijdelijke voorzieningen" neemt eenvoudige maatregelen naar aanleiding van acties en vragen van burgers.

VRACHTVERVOER

- Spoorlijn naar Scheveningen ten behoeve van vrachtvervoer.



POLITIEKE PARTIJ RADICALEN

lijst 4. Inlichtingen: Pahudstraat 113.

PPR

OPENBAAR VERVOER

- Tarieven voorlopig bevroren op weg naar gratis openbaar vervoer. Geen zonetarief invoeren.
- Nachtelijk openbaar vervoer.
- Vrije banen ten koste van de ruimte van de auto. Er moet gewaakt worden tegen het verbreken van relaties binnen en tussen de wijken.
- Vrije stroken bij kruispunten, optimale verkeerslichtbeïnvloeding, kortere reistijd, grotere regelmaat, hogere frekwentie.
- Handhaven van een minstens zo fijnmazig net als het nu is.
- Goede schuilplaatsen bij haltes.
- Spreiding van de spits door overleg met bedrijven en kantoren.
- Geen verdere bouw van ongelijkvloerse kruisingen, onmiddellijke aanwezigheid van openbaar vervoer in nieuwe wijken, openbaar vervoer ook door

voetgangersgebieden.

- Geen Koekamplus.

LANGZAAM VERKEER

- Er moeten doorgaande, centrumgerichte en interwijkfietsroutes komen, vooral van belang voor woon-werk en woon-schoolverkeer. Dit kan veel eenvoudiger worden uitgevoerd dan de demonstratie-fietsroute. Voor de bromfiets is op deze routes geen plaats.
- Eenrichtingsverkeer voor fietsers in woonwijken opheffen.
- Waar mogelijk fietsers toestaan bij rood licht rechtsaf te slaan.
- Synchronisatie van verkeerslichten afstemmen op het fietsverkeer.
- Suggestiestroken vervangen door vaste fietspaden langs het trottoir.
- Beter onderhoud van fietspaden en

gladheidsbestrijding.

- Optimale bereikbaarheid per fiets van natuur- en recreatiegebieden.
- Gratis stalling van fietsen bij belangrijke halten van het openbaar vervoer en gemeentelijke diensten.
- Meer politieursurveillance per fiets.
- Aandringen op wettelijke regeling van voorrang voor fietser en voetganger in woonwijken op de auto.
- Geen versmalling van stoepen, optreden tegen stoepparkeren, langere groentijden bij voetgangersverkeerslichten en aanleg van zebra's, dremfels en instelling van verbodsbepalingen op voor voetgangers gevaarlijke punten.

OVERKEER

Den Haag moet vrijwel autovrij worden, het gebruik en het parkeren moet door een vergunningstelsel worden geregeld. Het aantal langparkeerplaatsen in het centrum moet worden verminderd en het aantal kortparkeerplaatsen wordt teruggedrongen in het centrum en blijft elders gelijk, in afwachting van overleg met perifere winkelcentra. Er mogen geen nieuwe parkeergarages in de binnenstad

worden gebouwd.

- Geen aanleg randwegenstelsel, geen verbreding bestaande wegen. De Utrechtsebaan blijft de enige stadsautoweg. Nagaan of Prins Bernhardviaduct en Hubertusviaduct kunnen worden afgebroken.
- Geen Dwarsweg. Doorgaand verkeer moet met behulp van de huidige infrastructuur rond het centrum worden geleid.
- Woonerven of promenades aanleggen als bewoners dat willen. Doorgaand verkeer in woonbuurten voorkomen. Rijsnelheid autoverkeer terugdringen. Maximum snelheid in woonwijken bepleiten van 20 km/uur.
- Terugbrengen synchronisatiesnelheid van verkeerslichten tot 30 à 40 km/uur. Intensievere controle op snelheidsovertredingen.
- Op ruime schaal experimenten toepassen bij ontwerpen en verbeteren van verkeersplannen, samen met bewoners.

VRACHTVERVOER

Experimenteren met minivrachtvervoer met overlaadstations aan de rand van de stad. Bestuderen of goederenlijn naast lijn 11 weer volledig in gebruik kan worden genomen.

VOLKSPARTIJ VOOR VRIJHEID EN DEMOCRATIE

lijst 2. Inlichtingen: Conradkade 52.

Er moet vrijheid van keuze zijn ten aanzien van de wijze van vervoer. Openbaar vervoer en partikulier vervoer moeten elkaar aanvullen. Integratie van wonen en werken.

OPENBAAR VERVOER

- De tarieven moeten een redelijke vergoeding vormen voor de werkelijke kosten van het openbaar vervoer.
- Openbaar vervoer moet goedlopend, efficiënt en frekwent zijn, waardoor alle stadsdelen onderling beter bereikbaar worden. Openbaar en partikulier vervoer moeten elkaar aanvullen. Openbaar vervoer moet voorzien in behoefte aan massale verplaatsingen.
- Taxi vult openbaar vervoer aan. Studies over traject- en bustaxi's zijn gewenst.

LANGZAAM VERKEER

- Grotere veiligheid voor voetgangers, faciliteiten voor mindervaliden,

VVD

spelende en schoolgaande kinderen.

- Meer fietspaden langs bestaande en nieuwe wegen, creëren van fietsstroken, fietsenstallingen bij winkelconcentraties.

AUTOVERKEER

- In de binnenstad moet worden gezorgd door een goede doorstroming van het verkeer door middel van groene golven. Binnenstad moet goed bereikbaar zijn; sommige delen ervan verkeersarm maken.
- Parkeerbeleid moet zorgvuldig afgewogen zijn, zodat verstikking en onbereikbaarheid van de stad wordt voorkomen. Binnenhof en Plein moeten autovrij.
- Parkeergarages in en rond de stad, met name onder Plein en Malieveld. Parkeerruimte onder overheidsgebouwen benutten.



Port betaald
Port payé
's-Gravenhage

ADRESSEN

Afdeling Den Haag
Postbus 11638
2502 AP Den Haag
Giro 3586696

Afdeling Zoetermeer
Postbus 271
Zoetermeer
Telefoon 079-210208

AFDELINGSBESTUUR

Christiaan La Poutré, Beeklaan 456b,
Den Haag, telefoon 450537.

Rob van Putten, Ieplaan 98, Den Haag,
telefoon 603365.

AAN:

AFGEVAARDIGDEN LEDENRAAD

Frits Kooyman, Scheeperstraat 8,
Den Haag.

Piet Slot, Van Speykstraat 42, Den Haag
telefoon 643124.

Christiaan La Poutré, Beeklaan 456b,
Den Haag, telefoon 450537.

LANDELIJK BESTUURSLID

Rob van Putten, Ieplaan 98, Den Haag,
telefoon 603365.

AFDELINGSVERGADERINGEN worden tweemaal
per jaar gehouden. Deels voor het
doorpraten van het beleid van de af-
deling, maar ook om bepaalde onder-
werpen uit te diepen, met sprekers,
film, discussie e.d.

KERNGROEPVERGADERINGEN worden iedere
maand gehouden. Daar worden de
activiteiten voorbereid en besproken.
Alle leden zijn hier welkom.
De agenda is vanaf een week voor de
vergadering bij het afdelingsbestuur
verkrijgbaar.

DE KETTING is een landelijk blad voor
de actieve E.N.W.B.-leden. Het ver-
schijnt maandelijks en is op aanvraag
via de afdeling verkrijgbaar.

ADRESWIJZIGINGEN EN MUTATIES sturen aan
het landelijk secretariaat E.N.W.B.,
Postbus 2000, 3800 AA Amersfoort.

de fietsbel

POSTBUS 11638 - 2502 AP DEN HAAG
VERSCIJNT ZES MAAL PER JAAR