

# FIETSBEL

voorjaar 2016

*Fietsersbond afdeling Haagse Regio en Zoetermeer*

betaald fietsparkeren  
interview met 's lands bekendste fietser  
in actie voor betere luchtkwaliteit  
verweesde fietsen in Den Haag

Fietsbel is een periodieke uitgave van de Fietsersbond afdeling Haagse regio. Fietsbel verschijnt tweemaal per jaar.

website: [Haagseregio.fietsersbond.nl](http://Haagseregio.fietsersbond.nl)  
 redactieadres: Stephensonstraat 11,  
 2561 XP Den Haag  
 e-mail: [fietsbel.denhaag@gmail.com](mailto:fietsbel.denhaag@gmail.com)  
 redactie: Jeroen Bertsch,  
 Peter van Overbeeke,  
 Ruud Grosman (opmaak) en  
 Willem Ruitenber (hoofdreductie)  
 oplage: 2350 exemplaren  
 druk: ZuidamUithof Drukkerijen  
 issn: ISSN 0920-03633  
 abonnement: minimaal 26 euro per jaar. Zie  
 voor de betalingsvoorwaarden  
[fietsersbond.nl/lidworden](http://fietsersbond.nl/lidworden)



Aan dit nummer werkten mee:

Lisette Eindhoven, Anneke de Jong,  
 Wil Bianchi, Dick Breedevelt, Daan  
 Goedhart, Rob Jamin, Ada Meltzer,  
 Julius Pasgeld, Aad Pronk, Erwin  
 Ruitenber, Ingrid Sijlbing

## INHOUDSOPGAVE

- 3** algemene ledenvergadering
- 4** fietsonvriendelijke situaties, fietspar-  
keren
- 5** Wassenaar, Rijswijk
- 6** ontwikkeling Sterroute Trekfietstracé
- 7** column Julius Pasgeld, Wateringen
- 8** betere luchtkwaliteit
- 9** fietsen als een Nederlander
- 10** 's lands bekendste fietser
- 11** elfstedenfietstocht
- 12** pompstationsweg 353
- 14** verhuur Biesieklette
- 15** verweesde fietsen, een probleem
- 16** vergevingsgezind fietspad
- 17** ongewilde stoeprand
- 18** doorpakken met de fiets
- 19** rotondes kunnen veiliger
- 20** column Wil Bianchi



Nieuwe bezems vegen schoon gaat voor de redactie overdrachtelijk op. Nu er een nieuwe hoofdredacteur is, zagen twee redacteurs met samen ruim tien jaar redactiewerk een geschikte gelegenheid om een tandje terug te schakelen, wel blijven bijdragen, doch niet meer de druk van de redactie van het blad. Het is ze gegund. Anneke de Jong en Lisette Eindhoven hebben hun verantwoordelijkheid genomen toen er geen hoofdredacteur was. Dankzij hen is het blad gewoon uitgekomen en ook mede dankzij hen is de Fietsbel de afgelopen jaren een

interessant ledenblad geweest. We zijn hen erkentelijk voor hun bijdragen en hun trouw aan het blad. Dit is eveneens de opvatting van het bestuur. Dus heel veel dank en we verheugen ons op jullie toekomstige bijdragen. Anneke heeft al een eerste geleverd met het interview met Staatsraad Donner. Lisette heeft geholpen bij de controle van de inhoud. Gelukkig hebben we ook een nieuwe redacteur, Peter van Overbeeke. Hij is 48 jaar, getrouwd en vader van drie kinderen. Fietsen betekent voor hem vrijheid en gemak. De fietskar, die hij

tien jaar geleden aanschafte om de kinderen te vervoeren, wordt nu enkel nog gebruikt voor de boodschappen. Hij is ook bezorger van de Fietsbel in zijn eigen wijk Ypenburg. Hij heeft achter de schermen zijn bijdrage geleverd aan dit nummer. Welkom, Peter, we zijn blij dat je je wilt inzetten voor de Fietsbel. Over de inhoud van dit nummer is weinig speciaals te melden, interessante stukken, oordeelt u zelf.

**Willem Ruitenber**

### OP DE VOORPAGINA

De foto op het voorblad toont dat fietsers in beweging willen komen voor wat ze belangrijk vinden, schone lucht. Op pagina 8 staat de bijbehorende reportage.



# UITNODIGING

## ALGEMENE LEDENVERGADERING FIETSERBOND HAAGSE REGIO

**THEMA: FIETSGEDRAG IN HET VERKEER**

**DONDERDAGAVOND 26 MEI**

U bent van harte welkom op de ledenvergadering van de Fietsersbond afdeling regio Den Haag op donderdagavond 26 mei 2016 in Stayokay (Scheepmakersstraat 27 Den Haag, dit is een zijstraat van het Rijswijkseplein).

Deze locatie heeft een fietsenstalling en is met het openbaar vervoer goed bereikbaar via het nabij liggend station Holland Spoor.

### AGENDA

De agenda bestaat uit twee delen. Het eerste deel vanaf 19.30 uur:

- Mededelingen
- Verslag ledenvergadering 26 november 2015 (op website: [haagseregio.fietsersbond.nl](http://haagseregio.fietsersbond.nl))
- Financiële Rekening 2015
- Jaarverslag (op website [haagseregio.fietsersbond.nl](http://haagseregio.fietsersbond.nl))
- Rondvraag

Het tweede deel na de pauze (vanaf 20.15 uur) gaat over betaald fietsparkeren.

Jac Wolters zal ingaan op de voor- en nadelen van de invoering van betaald fietsparkeren. Zie ook zijn bijdrage in de Fietsbel

## WORD LID

De Fietsersbond zet zich al 40 jaar in om van Nederland een veiliger fietsland te maken. Word nu lid op [fietsersbond.nl/lidworden](http://fietsersbond.nl/lidworden) en maak kans op een luxe elektrische fiets van Batavus.

Verder ontvangt u als nieuw lid van de Fietsersbond:

- Twee keer per jaar de "Fietsbel"
- Kaarten met fietsroutes van heel Nederland t.w.v. €18,50
- Elk kwartaal de "Vogelvrije Fietser"
- Fietsersbond Routeplanner
- Korting op fietsproducten, fietskaarten en -gidsen

Stuur uw reactie of bijdrage voor het volgende nummer voor 1 september 2016 naar [fietsbel.denhaag@gmail.com](mailto:fietsbel.denhaag@gmail.com).



*deelnemers aan de ledenfietsstocht op 16 april door nieuwe Haagse wijken Leidschenveen en Ypenburg*

advertentie



advertentie

Bij de onderstaande werkplaatsen en winkel kunt u een fiets kopen of laten repareren of een recycle-fiets kopen:

Werkplaats Vesteplein, Vesteplein 32, Delft  
Werkplaats Grote Markt, Laan 9, Den Haag  
Werkplaats Centrum West, Nederlandlaan 26-28, Zoetermeer  
Winkel, Heeswijkplein 78, Den Haag

Woont u in de regio Den Haag dan kunt u ook gebruik maken van onze mobiele fietsenservice. Belt u dan het nr. 06- 42 47 72 77.  
Voor meer informatie kijkt u op [www.biesieklette.nl](http://www.biesieklette.nl) of belt u naar 070 - 394 22 11.

## FIETSONVRIENDELIJKE SITUATIES

Geruime tijd heeft de Fietsersbond het Meldpunt FOS (FietsOnvriendelijke Situatie). Fietsers kunnen onveilige situaties en punten die voor verbetering in aanmerking komen aangeven op deze site.

Dit centrale meldpunt stuurt vervolgens de meldingen door naar de betrokken gemeentes.

Bij de gemeente Den Haag gaat men hier uitstekend mee om. Allereerst haalt men daar de meldingen er uit over onderhoud zoals bijvoorbeeld losliggende tegels, gaten in de verharding of laaghangende takken. Deze verbeterpunten komen bij de onderhoudsdienst voor verdere afhandeling.

Alle andere FOSsen worden gebundeld en besproken met de Fietsersbond. Telkens als de lijst ongeveer vijftien punten bevat, belegt men een vergadering samen met de Fietsersbond om de punten te behandelen.



Omdat het meldpunt FOS goed werkt komen we twee à drie keer per jaar bijeen.

De lijst punten kan in één middag behandeld worden. De Dienst Stedelijk Beheer van de gemeente bereidt dit overleg uitstekend voor.

Een grote afvaardiging van deze dienst nodigt afgevaardigden van de Fietsersbond afdeling Haaglanden uit om mee te denken over de oplossingen.

Tijdens dit overleg bekijken we of de FOS een werkelijk verkeersgevaarlijke situatie is en op welke wijze dit punt verbeterd kan worden.

Vaak betreft een FOS een situatie die absoluut voor verbetering in aanmerking komt. Dit kan divers zijn, een gevaarlijke situatie, een moeilijk te nemen bocht, een onmogelijke over-

steek of een onbegrijpelijke kruising. Dit overleg geschiedt in goede samenwerking tussen de gemeenteambtenaren en de vertegenwoordigers van de Fietsersbond.

Na het overleg gaan de ambtenaren aan de slag en zetten een oplossing op tekening. Deze tekening sturen zij vervolgens naar de Fietsersbond met de vraag of wij er mee kunnen instemmen of dat we nog op- of aanmerkingen hebben.

Daarbij geeft men ook aan op welke termijn men de verbetering kan aanbrengen. Als het meegenomen kan worden in een groter werk is dit natuurlijk economischer. Op deze wijze heeft de gemeente in de loop der jaren een groot aantal verbeteringen voor het fietsverkeer gerealiseerd. Gezien de hoeveelheid meldingen die binnenkomen, zijn we echter nog lang niet gereed met deze klus.

**Aad Pronk**

## BEVOORRECHT FIETSPARKEREN

De laatste jaren ondervinden fietsers steeds meer problemen met hun fiets te stallen en voetgangers ervaren die grote hoeveelheid, vaak chaotisch neergezette fietsen als ernstige aantasting van de openbare ruimte. Met name in de directe omgeving van populaire voorzieningen is de overlast groot; getuige de situatie bij de NS-stations, in en nabij de Grote Markstraat en bij de Openbare Bibliotheek/ Atrium.

De gemeente probeert de chaos in de Grote Markstraat te beteugelen door inzet van BOA's, het omlijnen van stallingsvakken en met extra fietsstallingen. De onlangs geopende fietsstalling in de parkeergarage Amsterdamse Veerkade en die onder de Openbare Bibliotheek / Atrium worden echter nauwelijks gebruikt. Blijkbaar weegt het gratis, overdekt en bewaakt stallen op 150 m afstand van de Hema niet op tegen het voor de deur stallen bij de Hema; dankzij de inzet van BOA's blijven de deuren van de Hema vrij. Bij de NS-stations en onderwijsinstellingen in Den Haag is eenzelfde patroon te zien.

De ervaringen met het bestrijden van de overlast van geparkeerde auto's laten zien dat invoering van parkeervergunningen en/of betaald dan wel gefiscaliseerd parkeren chaotische parkeertoestanden beheersbaar

maken. Je ziet ook dat automobilisten bereid zijn verder te gaan lopen, als ze verderop gratis kunnen parkeren.

Wil men grip krijgen op de chaotische situaties die gestalde fietsen veroorzaken bij veelvuldig bezochte voorzieningen, dan is ook hier invoering van stallingsvergunningen en/of bevoorrecht stallen de oplossing. Op zijn fiets moet een vergunninghouder een chip of sticker aanbrengen, waarmee hij/zij op specifieke plekken zijn fiets mag stallen. Vergunninghouders moeten jaarlijks de chip activeren of een nieuwe stallingvergunning aanschaffen. Je betaalt alleen de legeskosten van de vergunning, bijvoorbeeld € 36,50 per jaar, oftewel € 0,10 per dag. Evenals automobilisten moet een fietser met een vergunning via de app op de (mobiele) telefoon de (genummerde) locatie en zijn eigen nummer invoeren. Als hij de fiets langer dan 24 uur wil blijven laten, dan moet hij dat programmeren. In de Haagse binnenstad en bij de populaire drukbezochte voorzieningen moeten dan ook gunstig gelegen (genummerde) stallingsplekken of inpandige fietsstallingen komen, waar vergunninghouders hun fiets 'gratis' kunnen stallen. Berijders van OV fietsen mogen daar ook de fiets stallen als ze een toeslag voor een (dag)vergunning hebben geac-

cepteerd of de chip hebben geactiveerd. Andere dagjesmensen kunnen hun fiets stallen, tegen betaling in de inpandige fietsstallingen of gratis op die plekken waar zij geen overlast veroorzaken.

Het geheel werkt alleen als de controle via (fiets-)toezichthouders optimaal is, en fietsen zonder vergunning verwijderd worden (en tegen betaling opgehaald kunnen worden nabij de Binckhorstlaan).

Mochten er ook problemen zijn met het fietsen stallen in woonwijken of met fietsendiefstal, dan kan ook daar gewerkt worden met vergunningen voor specifieke locaties; bijvoorbeeld in samenhang met buurtstallingen.

Mijn boodschap is dat het gratis stallen van fietsen en het lukraak neerzetten op vele plekken in de stad niet meer kan. Voorkomen moet worden dat de overlast van gestalde fietsen in de openbare ruimte er toe leidt dat fietsers op drukbezochte plekken geweerd worden.

Door invoering van het (stallings-) vergunningstelsel bevoorrecht je de goedwillende fietsers met een stallingsplek vlakbij een veel bezochte voorziening.

**Jac Wolfers**

Er is het laatste half jaar weer geregeld overleg geweest met de wethouder. Ons voornaamste punt is nog steeds obstakels en fietsparkeren. Op 31 oktober hebben we weer een fietsverlichtingsactie georganiseerd. Ondanks het fraaie herfstweer hadden we weinig werk. Er kwamen veel mensen langs, maar weinig reparaties. Marco's 2-wielers heeft ons weer geholpen.

In november is de nota Verkeersvisie van de gemeente gepresenteerd, waarbij de fiets ruime aandacht krijgt. Als Fietsersbond hebben wij onze mening gegeven tijdens de insprekavond van de gemeente. Wij hebben nog eens aandacht gevraagd voor fietsparkeren, veiligheid voor fietsers en handhaving. Fietsen worden slecht geparkeerd, vaak naast de rekken en ook op plaatsen waar het niet mag.

In januari hebben we overleg gehad met de bewonerscommissie over de herinrichting van de Lange Kerkdam, het stuk tussen de Van Oldenbarneveldtweg en de Joh. de Wittstraat. Wij hebben ervoor gepleit daar een Fietsstraat te realiseren, maar men zag daar niets in. Het wordt nu 30-km zone en in plaats van 'schuinparkeren' wordt het nu 'langsparkeren'. Uiteindelijk wordt het in ieder geval een stuk veiliger.

Op 18 maart is officieel de verlengde Landgoederenroute in gebruik genomen d.m.v. de onthulling van een bord door Mevr. Verschoor, de wethouder die over recreatie gaat. Eind- of begin-



het beginpunt van de fietsroute bij Duinrell

punt is nu Duinrell, immers ook een landgoed. De route gaat nu vanaf De Pauw door het dorp naar Duinrell.

**Ada Meltzer**

## HAAGWEG EINDELIJK GOED VOOR FIETTERS

Door de jaren heen is de Haagweg in Rijswijk steeds onaangener geworden voor fietsers. Langs de Haagweg fietste je over hobbelige smalle ventwegen met veel rijdende, parkerende en geparkeerde auto's door een hoge concentratie uitlaatgassen. Dat ging in één richting. Oversteken kostte bij de Lindelaan en de Herenstraat heel veel tijd, meestal wel twee minuten, maar soms ook meer dan drie. Alles was op het verwerken van auto's gericht. Er zijn de laatste jaren verbeteringen aangebracht aan alternatieve routes, via de Rembrandtkade/Steenlaan en de Cromvlietkade, maar de Haagweg bleef ook voor fietsers een hoofdroute.

De Haagweg is nu opnieuw ingericht om het aantal auto's te verminderen in verband met de veel te hoge uitstoot. Er zijn twee rijbanen in plaats van vier. Daardoor is er meer ruimte voor de tram en voor fietsers beschikbaar. De ventwegen zijn ingericht als fietsstraten, zo mogelijk in twee richtingen (oneven kant overal), bestraat met vlakke klinkers. Omdat er meer ruimte is, heb je van parkerende auto's minder last. Het oversteken gaat veel sneller. De wachttijden bij de verkeerslichten liggen tussen de 60 en de 75 seconden, als er een tram langskwam 105 seconde. Dat is dus veel beter en veiliger geworden.

De oversteken op het kruispunt Haagweg/ Geestbrugweg/ Herenstraat kunnen in beide richtingen bereden worden. Het stukje parallelweg tussen de Laan van Hofrust en de Herenstraat was het meest overbelast, omdat dat óók als uitvoegstrook voor auto's diende én de vrachtwagens bij de Aldi het

fietspad soms helemaal blokkeerden. Voor die vrachtwagens is nu een nette opstelstrook gekomen. Een prettige verbetering is dat het fietspad aan de Voorburgse kant van de Hoornbrug nu in twee richtingen te gebruiken is.

De Fietsersbond is vertegenwoordigd in het Omgevingsteam Haagweg, waarin belangengroepen (zoals bewoners en winkeliers) hun mening over de plannen konden en kunnen geven. Jammer genoeg heeft ons pleidooi om de fietsstraten te asfalteren geen succes gehad omdat de beheerders van de kabels en leidingen onder het wegdek dat niet wilden. Verderop in Den Haag is dat wel gelukt, waarschijnlijk omdat de Gemeente Den Haag invloedrijker is dan Rijswijk. De plaats van de drukknoppen is op enkele plaatsen een probleem; soms een slinger maken om bij de drukknop te kunnen. Bijvoorbeeld wanneer je uit de Herenstraat linksaf wilt naar de Laan van Hofrust (langs de Aldi). We zullen kijken of we moeten adviseren dan een extra drukknop te maken.

**Ingrid Sijlbing  
Erwin Ruitenber**



...een slinger maken naar de drukknop

# ONTWIKKELING STERROUTE TREKFJETSTRACÉ

Het Trekfietstracé is één van de vijftien sterroutes in de Haagse agglomeratie. Deze hoofdfietsroute zal in de toekomst zorgen voor een aantrekkelijke verbinding van de binnenstad van Den Haag met het stadsdeel Ypenburg via Rijswijk en Voorburg. In groter verband maakt het Trekfietstracé deel uit van een regionale snelfietsroute tussen Den Haag (Hofvijver) en Rotterdam (Hofplein). De aanleg van nieuwe en de verbetering van bestaande gedeelten vinden gefaseerd plaats. Vorig jaar kwam de fietsstraat op Hoekweg gereed. In maart van dit jaar is het uitvoeringsbesluit genomen voor het fietspad in Vlietzone.

## KWALITEITSEISEN

Om een goed alternatief te bieden voor de auto moeten sterroutes direct, snel, veilig en comfortabel zijn. Bij verkeerslichten hebben fietsers er prioriteit. Sterroutes liggen bij voorkeur in een rustige omgeving, vrij van drukke autoverkeerswegen. Ze zijn voor fietsers logisch, herkenbaar en goed bewegwijzerd. Het Trekfietstracé is eerder verbeterd met de aanleg van het fietspad langs de Laakkade en de fietsstraat op de Trekweg en Cromvlietkade.

## FIETSSTRAAT HOEKWEG

Op 2 september 2015 hebben de wethouders Nadine Stemerding en Floor Kist van Leidschendam-Voorburg samen met Jan Stoop van de Fietsersbond de fietsstraat officieel geopend.

De asfaltverharding van de fietsstraat heeft een straatklinkerpatroon. Dat zorgt voor een goede afstemming op de woonomgeving. Aan het begin van de fietsstraat zijn bij de Geestbrug en de Nieuwe Tolbrug verbeteringen gewenst. Bij de Geestbrug gaat het om een vlottere afwikkeling bij de verkeerslichten. Bij de steile Nieuwe Tolbrug (Kippenbruggetje) moeten



beenspieren nodig op het Kippenbruggetje

fietsers afstappen. De status van rijksmonument maakt vervanging door een moderne, laaggelegen brug ter plaatse problematisch. Om dit probleem op te lossen kan iets verder een nieuwe, lage brug worden aangelegd. Een logische plek hiervoor is de aansluiting van het fietspad in de Vlietzone naar Ypenburg aan de Westvlietweg. Voor de vervanging van de provinciale Nieuwe Tolbrug bestaat nog geen plan.



inspectie door de wethouders



## FIETSPAD IN DE VLIETZONE

Het uitvoeringsbesluit voor het fietspad in de Vlietzone is in maart genomen. Het pad verbindt de Westvlietweg via een nog aan te leggen hooggelegen fietsviaduct over de A4 met het stadsdeel Ypenburg. Voor de aanleg van het pad, dat de Rotterdamsebaan bij de tunnelmond kruist, is ruimte gecreëerd door aankoop van een gedeelte van het golfterrein van Leeuwenbergh. Het fietspad ligt in het Molenvlietpark, dat in samenhang met het project Rotterdamsebaan wordt aangelegd. De weg en het fietspad zullen gelijktijdig aangelegd worden (gereed in 2019). Er komt plaatselijk een hek van 20m hoog langs het fietspad om te voorkomen dat afzwaaiende golfballen fietsers raken.

Bij de voorgestelde aansluiting van het fietspad in de Vlietzone op de Westvlietweg is de opstelruimte in de middenberm en op het fietspad langs de Westvlietweg onvoldoende. Dit tweerichtingenfietspad doet ook dienst als voetpad. Om hoge snelheden van het autoverkeer op de Westvlietweg bij de aansluiting

tegen te gaan, verdient de aanleg van een drempelplateau (50km/u) aanbeveling. Een voorbeeld hiervoor is te vinden bij de aansluiting van de Spoorlaan op de Westvlietweg.

## VIADUCT OVER DE A4

Over de fasering van de aanleg van het eerder ontworpen fietsviaduct over de A4 bestaat onduidelijkheid. Dat heeft te maken met de nog uit te werken plannen voor de verbreding van de A4 in het kader van de MIRT. Hiervoor is een langer viaduct nodig met aangepaste situering van de steunpunten. Een uitsparing in de geluidswal langs de A4 maakt aansluiting van het fietsviaduct op het fietspadenstelsel van Ypenburg mogelijk. Na de Postenkade eindigt de ster-route bij het stadsdeelcentrum van Ypenburg. De regionale route gaat via de Ringelwikke, Nootdorp en Pijnacker in de richting van de Erasmuslijn van RandstadRail (voorheen Hofpleinlijn). Na de realisatie van het fietspad en het viaduct hoeven fietsers geen grote omwegen meer te maken via de Spoorlaan en de Laan van Hoornwijk om de A4 te kruisen.

**Dick Bredeveld**

## DE FIETS VAN DE TOEKOMST

De Vivax Veloce, waarmee wielrenster Femke van den Driessche onlangs werd betrapt, had een stiekeme accu in het zadeltasje en een achterbaks motortje in de zadelpen.

Zo weet ik er nog wel een paar. Wat te denken van een heimelijk navigatiesysteem in je fietsbel. Of arglistige richtingaanwijzers in je trappers? En wat een kansen voor de overheid! Stel je voor. In je stuurpen zit een geniepig sensor die reageert op zender-tjes in verkeerslichten. Als het licht op rood springt, zendt zo'n sensor een signaal naar je stuurpen waarmee, ongeacht de eventuele aanwezigheid van kruislings verkeer, automatisch een remblok-kerings systeem in werking wordt gesteld. Waardoor je, of je wil of niet, piepend en schuivend vlak voor het rode licht tot stilstand komt.



Ideaal is ook de heimelijke verlichtings-verklikker. Die is reeds in je fiets ingebouwd als je hem koopt. In het voorste

deel van het voorspatbord. Je weet niet eens dat-ie erin zit. Maar als je de euvele moed hebt na zonsondergang zonder licht te rijden, zendt die verklikker een persoonlijke code naar het Centraal Justititeel Incassobureau. Daar wordt je code geheel automatisch verwerkt. Zodat je de volgende dag al een beschikking op je deurmat hebt liggen waarin precies staat waar, wanneer en hoe laat je zonder licht hebt gereden. En hoeveel je moet betalen natuurlijk.

De spaken van de fiets van de toekomst zijn uitgerust met bewegingssondes. Als je fiets langer dan vijf minuten stil staat in openbaar gebied, gaat er opnieuw een code naar het CJIB. Zodat je in het vervolg wel uitkijkt om je fiets ergens zomaar neer te zetten.

Vergeeten je hand uit te steken als je links of rechtsaf slaat? Dankzij bewegingssensoren ben je twee maanden je fietsrijbewijs kwijt!

De krant lezen op de fiets? Bij de overheid zeggen ze automatisch je krantenabonnement op!

Lekker samen op je gemak met vriend of vriendin hand in hand naast elkaar fietsen, zoals vroeger? Alweer een beschikking op de deurmat!

Met je racefiets kijken hoe hard je kan op verlatenen duinpaden? Big Brother is watching you met schijnheilige drones!

Het bijzondere van dit alles zal zijn, dat er aan de buitenkant van de fiets van de toekomst niets te zien is. Dat is gewoon een fiets zoals we hem al jaren kennen. Twee wielen, trappers, stuur, ketting, zadel, spatborden, bagagedrager. Slechts met metaaldetectors en röntgenscans zal men erin slagen de gluiperige, inbouwapparatuur vast te leggen.

En nu hoor ik u denken: ach, als het eenmaal zover is sloop ik die hele handel uit m'n fiets, trek me nergens wat van aan en fiets zoals vanouds in vrijheid en blijheid, met de haren wapperend in de wind zorgeloos mijn hart achterna.

Maar nee hoor. Dan rekende u toch echt buiten de waard.

Want met een verplichte, wekelijkse APK-fietskeuring zal worden gecontroleerd of u geen 'onwettige verstoringen' hebt aangebracht aan uw eigendom.

Geniet dus alstublieft nog even op uw fiets voor het zover is!

**Julius pasgeld**

## UITHOF/POELDIJKSEWEG

Een aantal jaren geleden besloot de provincie om de provinciale weg N464 een grote onderhoudsbeurt te geven. Deze weg ligt in het verlengde van de Haagse Erasmusweg en gaat richting Poeldijk. Deze beurt hield in dat de weg iets verbreed zou worden, maar ook het smalle tweerichtingsfietspad zou worden verbreed.

Dat fietspad was met name ter hoogte van de Uithofslaan erg smal.

Scholieren uit Poeldijk mijden de weg door via de Uithof richting Den Haag te fietsen.

Daarbij moet de Arckelweg overgestoken worden. Dat leidde een paar jaar terug tot een dodelijk ongeval.



*smal en gevaarlijk fietspad*



*fietspad wel erg smal...*

Bij de manege aan de Arckelweg zagen wij als Fietsersbond tot ons genoegen dat het fietspad vanaf de Arckelweg tot aan Den Haag zou worden verdubbeld en... dat er een bredere schrikstrook zou komen tussen het fietspad en de autorijbaan.

Een jaar geleden mochten wij de uitwerking komen zien van de tekeningen van de aannemer.

Deze man wist niet beter dan dat het project liep tot aan de Haasjesheulbrug.

Er was een geschil met de gemeente Den Haag over hoe de nieuwe woon-

wijk zou aansluiten op de Poeldijkseweg.

Daarnaast was er een historische druivenkasmuur die behouden moest blijven.

Navraag bij de gemeente Den Haag leerde dat men bereid was een deel van de Uithof beschikbaar te stellen voor de verbreding van de N464 en het fietspad.

Wij waren dus tevreden.

Wie schetst echter onze verbazing toen bij een fietsronde er een nieuw fietspad lag in tegels (zie foto).

**Wil Bianchi**



*het nieuwe tegelfietspad*

# FIETSBOND FIETST MEE VOOR BETERE LUCHTKWALITEIT

Op 7 november jl. fietsten leden van de Fietsersbond, samen met een honderdtal mensen, door de straten van Den Haag met de meeste luchtverontreiniging. Het ging om straten als de Weteringkade, de Javastraat en de Hoefkade. De fietsers droegen mondkapjes op deze "rochelroute" en hadden ratelaars en fluitjes bij zich om de aandacht te trekken voor betere maatregelen. Aan het eind van de route werden de resultaten van metingen van de luchtkwaliteit aangeboden aan wethouder Tom de Bruijn (Verkeer en Milieu) van de commissie Leefbaarheid.

De Haagse actiegroep Adem Graag in Den Haag (AGDH) is een groep van ontruste burgers die de luchtkwaliteit meet in Den Haag en acties organiseert. De slechte luchtkwaliteit is een gevaar voor de volksgezondheid. Het inademen van uitlaatgassen kan vooral bij kinderen en ouderen kanker, longaandoeningen en hart- en vaatziekten veroorzaken.

Zaterdag 5 maart 2016 ging een kleine groep (AGDH), gewapend met een emmer en zeem langs de deuren en boden hun diensten aan. Hun emmers lieten ze bij de bewoners steeds vullen met schoon water en dat was hard nodig, want na het wassen van één raampartij was het water alweer vies. Actievoerder Elizabeth: 'Onvoorstelbaar, en deze smurrie krijgen onze kinderen ook in hun longen. Bewoners zijn blij met de actie: 'We zijn zelf ook al jaren bezig om de situatie aan de Weteringkade bij de gemeente onder de aandacht te brengen.' De aanleiding voor deze actie is de voortgangsrapportage over het actieplan Luchtkwaliteit die wethouder De Bruijn deze maand naar de gemeenteraad stuurt. Volgens berekeningen van het RIVM voldoet de Haagse lucht in een aantal straten niet aan de normen van de EU. Volgens steekproefsgewijze metingen van Milieudefensie is de lucht nog slechter dan het RIVM berekend heeft. Zowel berekeningen als metingen zijn nog voorlopig, maar de trend is helder.

De actiegroep pleit voor de volgende maatregelen: Een grotere en strengere milieuzone (zoals in Utrecht). Verbieden van vervuilende tweetakt-scooters binnen een vast te stellen milieuzone. Een ander parkeerbeleid dat stimuleert om auto's buiten de



*de politie hield de gehele demonstratieve fietstocht vrij van ander verkeer, dat fietste lekker door...*

stad te parkeren. Meer ruimte voor fietspaden en openbaar vervoer. Geen scooters op het fietspad.

## NORMEN

De luchtkwaliteit in Den Haag is slecht. Europa heeft een norm gesteld waarbij de uitstoot van fijnstof en stikstofdioxide maximaal 40 microgram per m<sup>3</sup> mag zijn. Voor ultrafijnstof is dat 25mg per m<sup>3</sup>. De Wereldgezondheidsorganisatie hanteert andere normen, namelijk de helft van deze percentages. Een aantal straten in Den Haag voldoet niet aan de Europese norm. Vooral gemotoriseerd verkeer in steden is schuldig aan de uitstoot van stikstofdioxide.

Om de komende jaren gezond te kunnen blijven fietsen door Den Haag zullen meerdere acties volgen, zoals het fietsen van "rochelroutes". Dit om betere maatregelen op de politieke agenda te krijgen.

## Jeroen Bertsch



*rijen wachtende auto's vormen beruchte stinkplekken*



## FIETSEN ALS EEN NEDERLANDER

*Dana en Jürgen Botz wonen nu veertien jaar in Den Haag. Aan Fietsbel vertelden ze over hun fietservaringen in de landen waar ze vandaan komen en over hun Nederlandse ervaringen.*

‘Toen we in Nederland kwamen, waren we direct verkocht,’ vertellen Dana en Jürgen. Al vanaf het begin dat ze in Nederland zijn, gebruiken ze de fiets voor het woon-werkverkeer. Ze hebben allebei oer-Hollandse fietsen met zeven versnellingen. ‘We wilden ons graag aanpassen en door te fietsen konden we ook nog eens scoren.’ Gelukkig kunnen ze zich na de fietstocht douchen of omkleden op het werk. Inmiddels is fietsen een gewoonte. ‘Je mist het, als je een keer niet fietst. We worden gelukkig als we kunnen fietsen.’

### MILIEUVRIENDELIJK

De afstanden die Dana en Jürgen afleggen zijn niet klein te noemen. Dana fietst drie keer per week naar haar werk als data-architect bij de ANWB, ruim 7 kilometer enkele reis. En Jürgen fietst dagelijks bijna 20 kilometer heen en weer naar een internationale organisatie in Rijswijk. Door weer en wind! ‘In het begin moesten we daar wel aan wennen, in Tsjechië of Duitsland fiets je meestal niet als het regent. Maar hier fietsen we door. En nadat we nu allebei echte regenpakken hebben gekocht, is het ook geen probleem meer. De bus of auto is dan juist geen goed alternatief, want dan is het overal extra vol.’ Jürgen heeft twee jaar geleden zelfs spikes buitenbanden voor de sneeuw gekocht. ‘Hij wordt wel door zijn collega’s bewonderd,’ denkt Dana. ‘Sommige collega’s komen zelfs met de auto hoewel ze slechts 3 kilometer van het werk wonen,’ vult Jürgen aan. Dana en Jürgen

hebben verschillende redenen om te fietsen. ‘Parkeren is duur en vaak moet je ook nog eens lang zoeken naar een plekje. Dat is erg stressvol als iedereen om je heen gehaast is. Met de fiets duurt het net zo lang en het is stressvrij. Het is ook goed om te bewegen, het is goed voor de weerstand.’ Daarnaast vinden ze het ook belangrijk om zoveel mogelijk milieuvriendelijk te leven. ‘Iedereen heeft het over klimaatverandering, maar sommigen doen daar niets aan...’

### PRAAG EN HEIDELBERG

Hoewel ze als jongere in hun geboorteland wel hebben gefietst, was dat niet zo vanzelfsprekend. Dana is geboren in Praag. ‘Ik fietste zo nu en dan naar mijn opleiding op de racefiets. Dat was ook echt om stoer te doen,’ lacht Dana. ‘Fietsen in Praag was voor de “gekken”, en na de val van de muur is het veel te druk geworden in de stad om veilig te kunnen fietsen. Sowieso is Praag een heuvelachtige stad en zijn er geen fietspaden en zijn de straten erg smal.’ Met gelijkgestemde jongeren heeft Dana ook een aantal langere vakantietochten in Tsjechië gemaakt. ‘Kamperen was in de jaren tachtig niet vreemd, maar dat je dat met de fiets deed was wel bijzonder.’ Jürgen komt uit de buurt van Heidelberg in Zuid-Duitsland. ‘In mijn jeugd fietste ik wel veel naar school, maar toen ik in Heidelberg studeerde ging dat niet, dat was ruim 30 kilometer.’ Dus werd het de trein of de auto. En parkeren was in die tijd gratis en er was ruimte zat. Toen Dana naar Heidelberg verhuisde en Jürgen ontmoette, combineerde ze een fietstocht met een aansluitende treinreis om naar haar werk in Frankfurt te reizen. Nadat hun dochter was geboren, gebruikte ze de auto.

### VEILIG

De mogelijkheden voor fietsers zijn in Den Haag heel goed, vinden Jürgen en Dana. ‘Het is zo comfortabel, het zou zonde zijn om daar geen gebruik van te maken.’ Ze begrijpen dan ook niet dat niet iedere Nederlander de fiets pakt als het gaat om een ritje van minder dan 10 kilometer. ‘Dat is toch gezond!’ En er zijn mooie fietsen te koop: ‘Dan ga je toch fietsen!’ Tot voor kort vonden ze het fietsen in Den Haag erg veilig. Maar... ‘Sinds ik vorig jaar een aanrijding kreeg, met overigens alleen materiaalschade, doordat een auto mij geen voorrang gaf, zijn we wel iets voorzichtiger geworden,’ zegt Jürgen. Ook vinden ze dat automobilisten vaak maar weinig respect kunnen opbrengen voor fietsers. ‘Je krijgt maar zelden vanzelf voorrang als je van rechts komt.’ Bovendien vinden ze wel dat de auto erg duur is. ‘Je betaalt veel parkeergeld en hoge boetes als je te hard rijdt of te lang parkeert.’

### ALS EEN NEDERLANDER

In hun vrije tijd gaan Dana en Jürgen graag wandelen, op vakantie gaan ze met de auto of met de trein. ‘We fietsen al genoeg door de week!’ Hun kinderen weten overigens ook niet beter dan dat ze met de fiets gaan. ‘Ze zaten altijd achterop in een zitje met een rugleuning, heel comfortabel. Ze vielen zelfs op de fiets in slaap. We lieten er wel altijd op dat ze een helm op hadden. We vonden een zitje voorop te gevaarlijk, dat waren we niet gewend.’ Tot hun tiende hebben de kinderen een helm gedragen. ‘Daarna lukte dat niet meer, want ze wilden echte Nederlanders zijn.’ Beide kinderen hebben een omafiets zonder versnelling. Hun dochter studeert sinds kort in Londen. ‘Ze heeft haar omafiets met bloemetjesversiering meegenomen in de trein naar Londen en daar fietst ze nu alles mee,’ lachen Dana en Jürgen. ‘Ze is er wel een rareitje!’ Toen zij een keer vriendinnen van vroeger uitnodigde, en met hen door Den Haag fietste, was dat wel even wennen. ‘Ze moesten leren met brommers om te gaan en met de verkeerslichten.’ Jürgen en Dana geven overigens onmiddellijk toe dat ze, net als elke Nederlander, door rood fietsen. ‘Alleen als we de situatie kennen en er geen kinderen in de buurt zijn.’ Hun conclusie: ‘We passen hier wel.’

Lisette Eindhoven



Samen zijn Jürgen en Dana in 1991 zelfs een keer vanuit Heidelberg naar Parijs gefietst. ‘Dat leek ons wel sportief en we dachten dat Frankrijk, met de Tour de France, een fietsvriendelijk land was. Maar dat viel heel erg tegen. We kregen heel erg weinig ruimte. Terug zijn we met de trein gegaan.’

## 'S LANDS BEKENDSTE FIETSER?!

In de serie prominente Haagse fietsers mag natuurlijk de heer Donner niet ontbreken. Sedert jaar en dag is mr. J.P.H. Donner met zijn klassieke herenrijwiel een zeer bekende verschijning in het Haagse. Alle reden voor de Fietsbel om met hem in gesprek te gaan.

Op dit moment is de heer Donner vice-president van de Raad van State. Daarvoor was hij onder andere minister van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, minister van Sociale Zaken en Werkgelegenheid, lid van de Tweede Kamer, en minister van Justitie. In die laatste hoedanigheid had hij zelfs een eigen fietsparkeerplaats met daarboven een bordje "gereserveerd Minister". Als informateur ging hij op de fiets naar paleis Huis ten Bosch om Koningin Beatrix verslag te doen van de formatie in 2002 en 2003.

### PRAGMATISCH

Op een vrijdagmiddag eind februari meldt uw verslaggever zich bij de Raad van State aan de Kneuterdijk om meer uit te vinden over de redenen waarom de vice-president zoveel fietst. Die redenen zijn pragmatisch: goed voor de conditie, lekker buiten zijn en je kunt in de stad overal gemakkelijk en snel komen. Vooral op de eerste reden wordt de nadruk gelegd. Als er regelmatig gefietst wordt, is het niet nodig om in een druk bestaan tijd in te ruimen om te sporten.

### TERUG IN DE TIJD

Als kind had de jonge Donner geen eigen fiets. Tot zijn 10e liep hij naar school en in de Amsterdamse bovenwoning van zijn ouders was bovendien geen ruimte om veel fietsen te stallen. Wel werden er met mooi weer fietsen voor de kinderen gehuurd. Daarna verhuisde het gezin naar Luxemburg

en was de afstand naar school 5 km. Toen kreeg hij zijn eerste (tweedehands) fiets. Dat was een Frans model. Je zou nu zeggen wat maakt dat uit, maar toen kon dat belangrijke consequenties hebben. In de jaren zestig ging de jonge Donner met vrienden op de fiets naar Engeland, eerst drie dagen onderweg naar Oostende en daarna langs jeugdherbergen door Zuid-Engeland fietsen. Eenmaal in Engeland bleek dat de achterband zijn beste tijd wel had gehad. Maar de Engelse banden pasten niet op een Franse fiets. Met kunst- en vliegwerk werd de fiets aan de praat gehouden. Alleen werden overal boekjes met prentenbriefkaarten van bezienswaardigheden aangeschaft: *Pidkin Pride of Britain*. (Ik heb het even gegoogled, ze bestaan nog steeds.) Vooral door deze boekjes werd de bagage steeds zwaarder en op een gegeven moment barstte de buitenband. Zoals ik het begreep, werd met lappen in de buitenband en houten stokjes een soort noodverband gelegd en is het uiteindelijk toch gelukt om op de fiets weer thuis te komen. Voor mij klonk het nogal ingenieus, maar de vice-president kijkt met plezier terug op de manier hoe hij dat toen heeft opgelost.

Hij vertelt dat hij ook nu graag nog zo nu en dan een band plakt. Hoewel hij geen antilekbanden op zijn fietsen heeft, vindt hij het wel meevallen met het aantal lekke banden dat hij heeft.

Na zijn middelbare schooltijd in Luxemburg is de heer Donner in Amsterdam rechten gaan studeren. Als student heb je natuurlijk alleen maar tweedehands fietsen. Maar de heer Donner verbaasde mij door te vertellen dat hij nog nooit een nieuwe fiets heeft gekocht.

Op dit moment heeft hij twee fietsen, beide klassiek zwarte opafietsen. De ene is oorspronkelijk de dienstfiets die hij bij



Justitie gebruikte en daarna bij zijn afscheid van Justitie meekreeg, omdat hij daarna toch 'in dienst van de overheid' bleef. Met deze fiets, inmiddels bijna 15 jaar oud, staat hij ook op de foto. Deze fiets staat nu bij de Raad van State, zodat de vice-president ook een fiets tot zijn beschikking heeft op de dagen dat hij niet op zijn eigen fiets naar kantoor komt.

### TWEEDEHANDS

De andere fiets heeft hij tweedehands aangeschaft in de jaren tachtig! De heer Donner vertelt met smaak dat de fietsmaker hem na een recente servicebeurt ernstig vroeg of het nu toch geen tijd werd om eens een nieuwe fiets aan te schaffen. Ik krijg de indruk dat daar nu over wordt nagedacht. Maar het wordt dan wel een 'nieuwe tweedehands'. Het voordeel van deze oude tweedehands is vooral dat er nauwelijks risico is dat de fiets gestolen wordt. Daar is weinig tegen in te brengen. Ik heb het hem niet gevraagd, maar ik ben ervan overtuigd dat de verlichting van deze bejaarde fiets het nog prima doet.

De vice-president heeft geen negatieve ervaringen met het parkeren van zijn fiets in het Haagse. Thuis, hij woont in hetzelfde huis waar zijn grootvader heeft gewoond, staan de fietsen binnen in een kamertje waar vroeger de telefoon hing en de jassen werden opgehangen. Bij de Raad van State staat zijn fiets op de binnenplaats, ingang Heulstraat, onder een ruim afdak.

*Fietst u in uw vrije tijd?*

'Ik wil niet de indruk wekken dat ik in mijn vrije tijd veel en lang fiets. Het



gebeurt wel eens, naar Noordwijk of Hoek van Holland. Maar vaak komt het er niet van.'

### ELEKTRISCHE FIETSEN

Als minister van Justitie heeft de heer Donner de verzekeringsplicht voor een tweewieler met elektrische trapondersteuning afgeschaft. Dit heeft de

minister in 2006 ook aan de Fietsersbond geschreven. Vanaf 1 januari 2007 is de "elobike", zoals de minister de elektrische fiets toen noemde, niet langer een motorvoertuig.

Nu negen jaar later observeert de heer Donner dat in veel gevallen mensen helaas niet goed doorhebben hoe hard

ze met een elektrische fiets gaan en hoe gevaarlijk dat kan zijn. Dat neemt niet weg dat hij vindt dat een elektrische fiets, zijn vrouw heeft er ook een, de mobiliteit van oudere mensen beslist bevordert.

### A de Jong

## ELFSTEDENFIETSTOCHT

*De meeste leden van de Fietsersbond rijden op stadsfietsen, daarom denk ik dat onderstaande verslag jullie zeer zal aanspreken.*

*Een vriend uit Zoetermeer fietst door weer en wind naar zijn werk in Den Haag, 28 km retour. Hij gebruikt een stadsfiets. Geboren in Friesland trekt de fietselfstedentocht hem. Hij doet waar mogelijk mee. Ter voorbereiding fietst hij in de voorafgaande maand in de weekenden tochten van 100 km. Door zijn dagelijkse fietsen heeft hij al een goede conditie, hij is in de zestig. Ik beschouw hem altijd een beetje als de Franse postbesteller uit de jaren vijftig, die heuvelop gewoon een stukje mee trapte met de tour de Francereners. Dit beeld werd weer eens bevestigd toen ik zijn verslag van de tocht februari 2016 las. Wat mij betreft "De echte fietser rijdt op een stadsfiets".*

Beste Willem,  
Even een verslag hoe ik deel had genomen aan de Winterfietselfstedentocht. De dag daarvoor was al door Piet Paulusma aangegeven dat het zeer slecht fietsweer zou zijn. In het begin lichte motregen, daarna motregen, overgaande in lichte regen. Er zou een harde wind zijn uit het noorden, noord-oost. Windkracht 6. Zelfs een gevoelstemperatuur van -10. Ik had laarzen aan met veters, en nepbont binnenin, gekocht in een dierenwinkelzaak voor € 49.

Ik vertrok uit Leeuwarden met de wind in de rug. Ik had een thermosweatshirt aan van € 15, en 1 jaar oud. Gekocht bij Gamma in de opruiming. Daaroverheen had ik mijn trainingsjasje gekocht in militaire dienst, 45 jaar geleden. Dat draag ik al vele jaren, wellicht 25 jaar. Daaroverheen mijn Nike windjas, gekocht voor € 15 in een tweedehandszaak. Ik had een oude hardloop legging aan, met daaroverheen een

tweede hardloop broek. Zeker 30 jaar oud. Toen ik in Stavoren kwam was mijn jas nat, maar niet kletsnat. Vanaf Stavoren had ik de wind tegen. Het was bij tijd en wijle pittig. Tussen Hindelopen en Workum begon het te regenen. Er waren racers met pech, leuke band of materiaalpech die in de vlakke stilstonden in de harde, koude wind.

In Workum deed ik mijn inmiddels natte Nike jas uit, en trok een regenjas aan. Ik deed mijn bovenste natte hardloopbroek uit, en trok een regenbroek aan. Zo fietste ik verder. Ik vond het lekker warm.

Bij het stempelen in Bolsward vroeg men mij hoe het ging. Ik antwoordde 'uitstekend'. Dat verbaasde hen, omdat ze alleen maar klagende fietsers hadden gehoord. Ik fietste verder. Tussen de Afsluitdijk en Harlingen was het echt heel pittig. Toen ik in Harlingen kwam hoorde ik dat de tocht was afgeblazen. Er waren teveel renners met onderkoelingsverschijnselen.

In het cafe waar gestempeld werd dronk ik vervolgens een kop koffie en nam een appelgebakje. Ik luisterde wat naar de verhalen. Vervolgens ging ik naar het toilet, trok mijn thermosweatshirt uit (dat helemaal niet vochtig aanvoelde), en trok een droog lang t-shirt aan. Vervolgens deed ik daar de krant voor, daaroverheen mijn trainingsjasje uit militaire dienst, en daaroverheen mijn regenjas. Zo fietste



*de racefiets moet het afleggen tegen....*

ik naar Leeuwarden. Ik had totaal geen last van de kou. Het was een stevige wind tegen, het voelde koud in mijn gezicht en handen. Maar dat was dan ook alles.

In het begin droeg ik mijn fietshandschoenen, maar die werden nat. Daarna droeg ik lammy wanten. Die bleven droog van binnen! Ik maakte regelmatig een knuisje met mijn hand in de handschoen. Geen enkele last van kou. Nagenoeg alle fietsers hadden kletsnatte handschoenen. Zo trok de kou via hun handen hun lijf binnen.

De racers hadden dure kleren aan, maar de meesten geen regenpak. Dat vonden ze natuurlijk niet sexy genoeg. Zo werden zij nat tot op hun vel. Ja, en als je dan een ijskoude wind tegen hebt, ga je vanzelf onderkoelen. Er waren 500 gevallen van onderkoeling. Van de 1200 deelnemers.

Uiteindelijk hebben 400 een kruisje gekregen, d.w.z. diegenen die de tocht helemaal hebben volbracht, en zij die Harlingen hebben gehaald en op de een of andere manier naar Leeuwarden zijn gegaan. Er zijn ook veel mensen die Harlingen wel hebben gehaald, maar vervolgens naar huis zijn gegaan.

met groet, Pieter

### Willem Ruitenber



*....de stoere stadsfiets van Pieter*

## POMPSTATIONSWEG 353

De winter bijt nog een paar dagen in het snaveltje van de lente. De zon schijnt, het waait stevig. Achter de glazen pui van Onder de Watertoren is het behaaglijk. Het is een door-de-weekse dag in februari. Af en toe passeren wandelaars in degelijke kleding en een enkele fel gekleurde sportfietser. Zijn er geen mensen te zien, dan kijk je naar een prachtig stukje natuur. Op het perceel vlak voor de uitspanning gedijen mossoorten en helm, verderop staan naaldbomen met een dikke vacht. In de coulissen steken lage bomen hun kale takken in een grillig patroon omhoog. Aan de aerodynamische vorm van hun kronen kun je aflezen uit welke hoek de wind het vaakst komt. We bevinden ons in een levend panorama.

### SNACKKAR

Anthony ten Berge serveert koffie. Hij heeft in 2004 de vertrouwde groengele kar overgenomen van Jaap Boogaard. Diens vader Leen was in 1947 op deze plek begonnen met de verkoop van ijsjes. Dat deed-ie vanuit een bakfiets. Ernaast stond nog een bakfiets, met frisdrank. Het verhaal vertelt niet hoe Leen iedere dag met die twee bakfietsen heen en weer ging, wel dat in 1956 de snackwagen is gekomen. In 1982 deed Leen de zaak

over aan zijn zoon Jaap. Die heeft er 22 jaar met veel plezier gewerkt. De nieuwe eigenaar, Anthony, komt uit een horeca-familie. Hij is zo'n beetje geboren in De Waterreus, een strandtent op Scheveningen.

Toen hij hier begon, stonden er nog veel bomen. Het was dus onoverzichtelijk. Elk jaar waren er twee, drie

*we hebben de langste bank van Nederland*

inbraken of pogingen. Kort voordat de bouw van het nieuwe paviljoen zou beginnen is de snackkar zelfs in brand gestoken en verwoest. Dat was een zware tijd: doorploeteren zonder inkomsten, en hoop houden op de toekomst. Het is het waard geweest.

### FIETSVRIENDELIJK

Het hoekige paviljoen is ontworpen door Tebodin, in opdracht van eigenaar Dunea. Het vormt een eenheid met het ronde poortgebouw van het waterleidingsterrein. Trots legt hij uit: 'Geen hoek van dit gebouw is recht.

Kijk, ze zijn allemaal 60°.' Hij wijst naar de karakteristieke punt tussen dak en gevel. 'En het is *prefab*, het is allemaal op vrachtwagens aangevoerd.'

*Hoe gaat dat, tussen jou en Dunea?*

'Ik huur, maar de hele inventaris is van mij. We praten veel. Het is hún informatiepunt, maar ik ben degene die er altijd is. Ik zie wat er gebeurt, hoor wat de mensen vertellen of vragen. We hebben elkaar nodig. Het gaat heel goed.' Er is informatie voor fietsers, er zijn wandelkaarten, hij verkoopt toegangsbewijzen voor de Kijfhoek. Ik zie een paar rekken met folders van Dunea over de duinen, begroeiing, fauna, waterbeheer. Bij het binnenkomen viel mijn oog op de gereedschapskist, de fietspomp en het plukje zware kettingsloten.

'Die kettingsloten zijn er voor de racefietsers. Anders komen ze niet binnen, vanwege hun dure fietsen.' Ze kunnen gewoon zo'n slot pakken, fiets vastzetten, sleutel op zak. Na afloop hangen ze het slot weer terug. Hoe simpel kan het zijn?

'Buiten hebben we ook oplaadpunten. Dunea zorgt dat ze er zijn, ik zorg voor de stroom.' In die kist zit alles wat je nodig kunt hebben, tot aan binnenbanden toe.



## PANNEKOEKEN

*Wat is het assortiment op de menukaart?*

‘In de zomer hebben we softijs, frisdrank, snoep en negen smaken schepijs van Florencia. We hebben heel veel pannekoeken.’ Hij moet zelf even op de kaart kijken en een snelle telling maken. ‘Het zijn er zo’n 50 tot 60. Verder wafels, broodjes, soep, salades, panini, schotels.’ Thuis tel ik op de webstek 56 pannekoeken. ‘We gaan een paasactie doen. De kinderen mogen met de Paashaas het bos in. Daar hebben we héél veel eieren verstopt. Als ze terugkomen, zijn er pannekoeken en drinken. Daarna gaan ze eieren schilderen.’

In ons beeld verschijnt een flinke groep fietsers. Zo te zien scholieren met een paar docenten. In de gauwigheid tel ik er zo’n veertig. Hij kijkt verlekkerd:

‘Jammer dat ik nog dicht ben. Maar ik houd vast aan de regels. Als je één keer iemand een kop koffie geeft terwijl je eigenlijk dicht bent, dan staat er de volgende dag een hele rij mensen die vindt dat ze ook recht hebben op een uitzondering.’

*Is er iets te zeggen over de bezoekers?*

‘Door de week komen er veel 50-plussers, die wandelen of fietsen. In de vakantie veel strandbezoekers, en in de weekenden veel gezinnen. En er komen veel mensen uit de buurt.’ Hij wijst naar de bebouwing in de buurt van de gevangenis. ‘Weet je dat dit een boetveld is geweest?’ Hij bedoelt het terrein tussen de Harstenhoekweg en de Zwolsestraat. ‘En dat daar de villa van Prins Bernhard was?’ Vlakbij in het Oostduin heeft De Ruygenhoek gelegen. De Nederlandse regering vond het tijdens de Eerste Wereld Oorlog te gevaarlijk dat Wilhelmina haar vakanties in het buitenland door zou brengen.

*Vroeger met de kar was het ook een soort koffietent. Komen de gasten uit die tijd nog?*

‘Die zijn voor een deel overleden. Ik zie ze niet meer. De tijd van eenvijftig voor een colaatje, die is voorbij. Ik moet mijn kosten er uit halen. Dat moet in acht maanden, en dan gaan de dagen met slecht weer er nog eens af.’

*Hoe zijn de openings- en sluitingstijden?*

‘De openingstijd ligt vast: 9 uur. Met sluiten lopen we met het seizoen mee:



zonsondergang. Met een vaste sluitingstijd moet je vaak mensen teleurstellen, omdat ze langer willen blijven als het een mooie avond is.’

## OOG VOOR DE NATUUR

Het inroosteren van medewerkers is altijd lastig. Dat hangt heel erg af van het weer. Op een goede zondag zijn er wel vijf of zes mensen in de weer. De nul-urencontracten zijn afgeschaft in de horeca. Medewerkers hebben nu een contract voor minstens 4 uur per maand, en een shift van minimaal 3 uur.

## *van snackkar tot paviljoen*

*Hoe kom je aan je medewerkers?*

‘Ze zijn bij mij in dienst. Dat gaat via-via. Als iemand weggaat, tipt-ie iemand in zijn omgeving. Voor mij ook goed want dan weet ik wat ik in huis haal.’

Hij heeft het enthousiasme van een stadsmens die de natuur ontdekt. Hij wijst naar de helling naast de ingang. ‘Zie je die struiken? Daartussen komt de helm al op. Het zijn dode duindoorns, met hun takken vangen ze zaden die de wind meevoert. Zo is de helm die je nu op ziet komen er ontstaan.’ Hij wijst naar de watertoren. ‘Daar zit een koppel torenvalken in. Je kunt ze volgen met een webcam. Die aandacht voor de natuur, dat gaat vanzelf weet je. Je zit hier de hele dag

in de natuur, en dan de verhalen van de bezoekers. Het is prachtig. Kijk eens naar dat mos, die kleuren.’ Hij vertelt dat er bovenop het restaurant een uitkijkpost is.

‘De natuur doet het. Ik zie hier reeën en vossen. Het oude woonhuis op het terrein van de Waterleiding, dat geven ze weer terug aan de natuur. Dat is zo mooi.’ Hij wijst naar de mooi slingerende bank die het terras afgrenst. ‘We hebben hier de langste bank van Nederland. Dan komen er ruiters, zetten ze hun paarden daar vast. Ik zorg voor water. Staat er zo een hele rij paarden te slobberen.’

Zo meteen gaat hij naar de burens. Hij heeft weer een afspraak met Dunea. Hij werkt nauw met hen samen. Afgelopen winter zijn er schermen geplaatst op het terras. Nu zijn er windvrije hoekjes, want het waait altijd. Op de schermen staan voorlichtingsteksten van Dunea. Straks gaat hij praten over wandel- en fietstochten die hij wil organiseren. Ook in het verboden gebied. Dat kan natuurlijk alleen in samenwerking. Als goed ondernemer zit Anthony ten Berge boordevol ideeën. Zijn etablissement vormt een perfecte lokatie voor fietsers.

**Rob Jamin**

## TWEEDE LEVEN VOOR VERWEESDE FIETSEN

Zo'n 21.000 fietsen kreeg het Fietsdepot Haaglanden in 2015 binnen. Waarom kwamen ze daar terecht? Wat voor soort fietsen zijn het? Wat gebeurt er mee?

Een kleine 8.000 van de 21.000 fietsen valt in de categorie 'wrakken'. Ze staan al maanden, soms jaren geparkeerd in vooral Den Haag of Delft zonder dat iemand er nog naar omkijkt. De gemeente laat deze wrakken weghalen, omdat ze het straatbeeld ontsieren en vaak permanent een stallingsplek bezetten. Dit wordt altijd van tevoren met een label aangekondigd. Bijna nooit

meldt zich later alsnog een eigenaar. Opknappen is geen optie, gezien de slechte staat. Fietswrakken gaan naar de metaalrecycling.

Dan zijn er de fietsen die fout geparkeerd staan, voornamelijk rond de stations Hollands Spoor en Den Haag Centraal. Daar mag alleen in de bewaakte en onbewaakte stallingen worden geparkeerd. Een fiets los tegen een gevel of vastgezet aan een paal loopt grote kans na 30 minuten te worden weggehaald.

Circa 6.400 eigenaren kwamen in 2015

hun fiets terughalen bij het Fietsdepot. Ze zijn soms boos, maar vaak ook blij dat de fiets niet gestolen is. De eigenaar moet bewijzen dat het zijn fiets is, bijvoorbeeld met een sleuteltegenwoord en de gemaakte kosten van 25 euro vergoeden.

In 2015 bleken circa 600 fietsen landelijk geregistreerd te staan als gestolen of vermist. Ze zijn inmiddels eigendom van de verzekering of ze gaan terug naar de rechtmatige eigenaar.

Uiteindelijk bleven er in 2015 zo'n 5.000 fietsen over van matige, redelijke tot goede kwaliteit. Na een opknapbeurt kunnen ze weer de straat op. Deze fietsen worden verkocht aan diverse sociale bedrijven, onder meer Leren Doen en het Leger des Heils. Tot slot is er nog een kleine categorie fietsen van goede kwaliteit die verkocht worden aan de vakhandel.

Fietsdepot Haaglanden is een sociaal werkbedrijf van de Haeghe Groep.

Junostraat 24  
2516 BR Den Haag  
info: 070 - 752 88 00,  
[www.fietsdepothaaglanden.nl](http://www.fietsdepothaaglanden.nl)

Dit artikel verscheen ook in de Stads-  
krant van 16 maart 2016.



foto van Jurriaan Brobbel

## BIESIEKLETTE VERHUURT

Tijdens een bijeenkomst over fietsen in de Provincie Zuid Holland werd terloops genoemd dat Biesieklette naast bewaakte stalling sinds kort verhuur doet. Gevraagd naar een opsomming van taken kreeg de redactie onderstaande informatie. Biesieklette heeft voor de fietsverhuur in Den Haag, Delft en Zoetermeer samenwerkingsovereenkomsten afgesloten met OV-fiets en met DuNord Rijwielen. De OV-fiets kan op een aantal stallingen in de binnenstad van Den Haag gehuurd worden. Via DuNord Rijwielen verhuurt Biesieklette de Haagsche Stadsfiets. Deze kan op locatie "A" gehuurd worden en desgewenst op locatie "B" weer ingeleverd worden. Biesieklette verhuurt o.a. kinderbuggy's, (elektrische) strandrolstoelen en

fietsen. Ouders met kleine kinderen hoeven zelf niet te zeulen met een buggy maar kunnen die voor € 1,- per dag bij één van de biesieklette stallingen huren. Aan de Scheveningse kust zijn strandrolstoelen te huur in diverse uitvoeringen. Dit is een doorslaand succes. Mensen met een beperking kunnen met een strandrolstoel het strand weer op en zelfs de zee in. Voor de stallingbeheerders is Biesieklette een tussenstation. Zij doen bij Biesieklette werker-  
varing op en volgen trainingen met het doel om een baan in de reguliere arbeidsmarkt te vinden. Biesieklette zet jobcoa-

ches in, coacht en begeleidt de medewerkers om dat doel te bereiken. Meer informatie over de diensten van Biesieklette staat op: [www.biesieklette.nl](http://www.biesieklette.nl)

**Willem Ruitenber**



de huurfietsen van Biesieklette

# VERWEESEDE FIETSEN, EEN PROBLEEM

In dit nummer staat een artikel over het fietsdepot. Het depot wordt voornamelijk gevuld met fout geplaatste fietsen en beperkt met verwaarloosde fietsen. Het fenomeen verwaarloosd lijkt voor de gemeente een bijna onoplosbaar probleem. Wie van onze lezers ergert zich niet aan de verwaarloosde fietsen die stallingruimte bezet houden en het uiterlijk aanzien van de straat verstoren. En de echte fietser voelt ook een soort pijn dat zo'n prachtig product als een fiets, zo aan zijn lot wordt overgelaten. Waar zit toch het probleem bij de gemeente dat ze niet daadkrachtig optreedt?

We hebben de APV. Daarin staat in artikel 5:12 lid 2: Het is verboden fietsen of bromfietsen die rijtechnisch in onvoldoende staat van onderhoud en in een verwaarloosde toestand verkeren, op de weg te laten staan. En er zijn strengere bepalingen voor beperkte gebieden in de gemeente. Voor het grootste deel van Den Haag moeten we het met lid 2 doen.

De hamvraag: wat is verwaarloosd? Daar zit dus een probleem voor de gemeente, in combinatie met de heilige status van eigendom. Haal je een fiets weg, dan kan de eigenaar enorm moeilijk doen, kan veel gedoe opleveren, tot rechtszaken aan toe omdat de fiets naar zijn opvatting niet verwaarloosd

is. En daar zit de gemeente niet op te wachten, dan maar liever fietsen bij twijfel niet verwijderen. De gemeente stelt zich, volgens mij uit een soort onmacht, terughoudend op. Het gevolg van deze keuze is dat de stad vol staat met fietswrakken of wat ertoe neigt.

Een voorbeeld, bij mij in de straat heeft ruim negen maanden een redelijke fiets gestaan, je zag hem wel achteruit gaan, het was steeds duidelijker een achtergelaten fiets. Het begon er rot uit te zien. Ik zou zeggen dat als de eigenaar de fiets zo verwaarloost, hij niet vreemd moet opkijken als de fiets wordt verwijderd, hij hecht kennelijk niet meer aan de fiets. Hij moet het bewoners niet aandoen dat ze tegen een steeds roestiger fiets moeten aankijken waarvan ze vermoeden dat de fiets nooit meer door de eigenaar wordt weggehaald. Iemand uit de straat was het kennelijk zat en heeft een trapper en het zadel verwijderd, deze met een touwtje aan de fiets gebonden en vervolgens het voorwiel eruit gehaald en tegen het achterwiel geplaatst. Dus er was niets weggenomen, noch beschadigd. Nu kon de gemeente handelen en dat deed ze, binnen twee dagen hing er een label aan de fiets. Maar als die straatgenoot dit niet had gedaan, had de fiets er over twee jaar nog gestaan. En er waren alleen verliezers geweest.

Misschien zou de gemeente van alle fietsen die ze verwijdert de framenummers officieel kunnen publiceren met de mededeling dat de fiets na drie maanden

verbeurd wordt verklaard of wordt beschouwd als een "achtergelaten voorwerp", te vergelijken met een weggegooid voorwerp. En bij ontbreken van een framenummer, dat zijn goedkope Chinese fietsen, dat zijn toch al een beetje wegwerpartikelen.

Kortom de gemeente moet toch echt veel meer werk maken van aan nietjes gestalde fietsen die duidelijk verwaarloosd zijn en schaarse stallingruimte innemen. Je verspeelt je recht een beetje als je je fiets duidelijk verwaarloosd ergens buiten laat staan. Je moet dan niet vreemd opkijken dat je fiets dan is verwijderd. De bevolking zou zeer zijn geholpen als de gemeente een oplossing bedenkt voor de fietsen die aan hun lot lijken te zijn overgelaten en die voor ergernis bij omwonenden zorgen. De Fietzersbond moet maar eens gaan meedenken hoe aan het begrip "verwaarloosd" een redelijke definitie kan worden gegeven. En in het belang van het aanzien van de stad, hoe de daadkracht van de gemeente kan worden vergroot.

**Willem Ruitenber**



*een al minstens vier maanden ongewijzigd stillevens*



*ooit hip, nu een gedumpte weesfiets*

# VERGEVINGSGEZIND FIETSPAD

'Vergevingsgezind' is een wat merkwaardige benaming voor een fietspad, maar het volgende praktijkvoorbeeld maakt veel duidelijk.

Een paar jaar geleden fietste ik op een fietspad langs een trottoir dat met een opstaande rand van het fietspad gescheiden was. Dergelijke opstaande randen worden aangebracht om het fietsen op de stoep tegen te gaan. Toen ik achter mij een snorfietser hoorde aankomen ging ik wat naar rechts, maar bleef op veilige afstand van het randje. De oudere dame die ongeveer 25 meter vóór mij fietste hoorde de snorfietser ook. Toen zij achterom probeerde te kijken, raakte ze enigszins uit balans. Zij stuurde naar rechts, raakte de rand en viel op het voetpad. Bij deze dame viel de fysieke schade mee, maar niet altijd loopt dit soort eenzijdige ongevallen zo goed af (eenzijdige ongevallen zijn ongevallen waarbij geen andere verkeersdeelnemer betrokken is).

Onderzoek van het Ministerie van I&M met medewerking van andere organisaties toonde het volgende aan: van de 20.700 ernstige verkeersgewonden in 2014 was maar liefst 60% (12.420) fietser. Van die 12.420 was ruim 80% slachtoffer van een eenzijdig ongeval. Van de 185 fietsers die in dat jaar omkwamen (1/3 van alle verkeersslachtoffers), waren 50 gevallen het gevolg van een eenzijdig ongeval. Eerder al (2012) had de minister in een brief er bij de lagere overheden die over het fietsbeleid gaan, op aangedrongen om bij de aanleg van fietsvoorzieningen rekening te houden met de kwetsbaarheid van de fietser.

Ook de media hebben deze problematiek ontdekt, getuige onder meer dit bericht in het Parool:



Een stoeprand hóeft echter niet opstaand te zijn. Is er sprake van een schuine rand of is er geen hoogteverschil (het meest veilig), dan spreekt men van een vergevingsgezind randje. Als je een keer over de schreef (randje) gaat, wordt dit niet meteen afgestraft met een valpartij.

Een fietspad kan echter nog veel vergevingsgezinder zijn. Kees Bakker van de Landelijke Fietsersbond legt uit:

“Op een vergevingsgezind fietspad hebben fietsers, en met name ouderen, minder risico op een eenzijdig ongeval. Bijvoorbeeld door het ontbreken van obstakels op of langs het fietspad, bredere fietspaden, betere belijning, betere bermverharding en geen hoogteverschillen tussen stoep-rand en fietspad.”



Jarenlang heb ik gepleit voor vergevingsgezinde randjes naast en het verwijderen van paaltjes op het fietspad. Hoe is nu de stand van zaken in onze regio?

Er is enige beweging in de goede richting waar te nemen, maar nog zo minimaal dat valpartijen nog steeds aan de orde van de dag zijn. Natuurlijk kan niet op korte termijn alles aangepast worden, maar nieuwe fietspaden worden – uitgezonderd in het smalle deel van de Javastraat – nog steeds niet vergevingsgezind aangelegd.

Toch heb ik een aantal vergevingsgezinde fietsvoor-



zelingen gevonden (zie foto's): Bijvoorbeeld het fietspad tussen De la Reyweg en de Scheepersstraat in Den Haag (geen paaltjes), het Vlotweteringpad (in aanleg) in Westland met kantbelijning, en op een deel van de Troelstrakade in Den Haag waar geen hoogteverschil is tussen fiets- en voetpad.

Helaas zijn er geen voorbeelden van vergevingsgezinde fietsvoorzieningen bij kruispunten. Vrijwel altijd zijn de randen hoog, moet de fietser slingerbewegingen maken, terwijl het fietspad niet breder wordt. Dit leidt de aandacht van de fietser af van het (kruisende) verkeer. Elders in het land worden steeds meer vergevingsgezinde fietsvoorzieningen bij kruispunten aangelegd. Hier is een voorbeeld daarvan, voldoende breed en schuine

afscheidings. Ter vergelijking hoe Den Haag een kruispunt aanlegt.

De Fietsersbond wil graag meehelpen het aantal eenzijdige ongevallen terug te dringen. Wij doen een beroep op onze leden, u dus, om ons uw meest





fietsonvriendelijke en dus niet vergevingsgezinde fietspad - en graag ook kruispunt - toe te sturen. Misschien hebt u daar wel een verhaal bij. Ons adres is

[info@fietsersbondhaagseregio.nl](mailto:info@fietsersbondhaagseregio.nl). Alvast hartelijk dank voor uw medewerking!

**Daan Goedhart**



*fietsvriendelijke voorziening in Zwolle*



*kruising Kamperfoelistraat en Mient*

## ONGEWILDE STOEPRAND

Iedere bewuste fietser weet hoe hinderlijk (en soms gevaarlijk) harde opstaande randen zijn. Liever hebben ze “vergeevingsgezinde” randen. Onze vroegere voorzitter Daan Goedhart schreef er regelmatig over. Doch het wil maar niet lukken in Den Haag. Op de een of andere manier wil de gemeente er niet aan. Trouwens de schuine randen bij de overgang van een 30 km gebied naar een 50 km straat, zijn ook niet echt prettig, het gaat vaak gepaard met een behoorlijke klap.

Een fietser wil een beetje zwieren en geleidelijk invoegen. Bijvoorbeeld invoegen op het fietspad van de Laan van Meerdervoort op het punt waar deze smaller wordt is heel onnatuurlijk en soms gevaarlijk als je het autoverkeer onderschat. Idem Nieboerweg (toen ik daar een foto maakte, zag ik dat de gemeente onlangs wel de hoek ruimer heeft gemaakt). Hadden ze daar vergevingsgezinde heuveltjes gemaakt, dan was het perfect geweest. In beide gevallen zijn er keiharde stoepranden.

Op de Noordwal, vlak bij de Prinsenstraat ligt ook zo'n stoeprand. Waarom is mij een raadsel. Het leverde mij een gat in mijn hoofd op, plus bezoek aan een ziekenhuis. Op een regenachtige januari-avond, omstreeks half negen, fiets ik met mijn zoon, na een etentje, geen alcohol, naar zijn huis.



*de val veroorzakende, onverwachte stoepwand*

We praten geanimeerd. Van de Torenstraat slaan we rechtsaf de Noordwal op. In de Torenstraat is een fietsstrook met witte belijning. Op de Noordwal ook, doch daar slechts 50 meter, dan een keiharde stoepwand. Als je even niet oplet, wat ik dus deed, kom je op straat te fietsen. En als je dan vervolgens denkt 'ik moet iets dichterbij mijn metgezel fietsen', maak je een enorme smak, niet wetende dat je tegen een stoepwand rijdt. Volgens mij heeft de perfectie van de gemeente, een mooie stoepwand aanleggen, mij in dit geval parten gespeeld. De gemeente zou veel scherper moeten zijn op het aanleggen van vergevingsgezinde randen. En misschien ook meer



*rijp voor het ziekenhuis*

rekening houden met onoplettendheid van fietsers.

**Willem Ruitenber**

## DOORPAKKEN MET DE FIETS

Het is even zoeken naar fietsemaker Jan Rufer. Onderneming "Jan de Fietsenman" (BINKBIKES) is gevestigd in het gebouw BINK36, aan de Binckhorstlaan. Het is een gebouw vol creatieve ondernemers zo valt te lezen op het internet en op de lijst met bedrijfsnamen in het gebouw. Deze fietsemaker heeft geen winkelruimte. De portier wijst de weg naar unit CO45, Daar staan een paar fietsen tentoongesteld in een tl-verlichte gang. Er is een kantoorruimte en even verderop een verlichte reparatieplek achter het glas van een voormalige kantoorkamer. Het maakt een geordende, bijna huiselijke indruk met tapijttegels op de grond. In het kantoor staan trendy fietsen, wat accu's en er hangt kunst aan de wand. In de werkplaats hangen een paar fietsen aan haken, Jan Rufer staat erbij met twee jonge stagiaires van een mbo-opleiding.

### VADER EN ZON

Jan Rufer is een lange man met een wit baardje, die rustig overkomt. Onder het genot van koffie vertelt hij dat hij in de buurt woont en dat hij alleen in de zaak werkt. Zijn zoon en af en toe andere jongeren helpen hem. Het begint allemaal wanneer zijn dochter in 2012 zegt: 'Begin een fietswinkel'. Hij is dan al begonnen om vanuit huis te werken. Met een kleine koffer gereedschap en met de aankoop van fietsen via Marktplaats. Hij gaat op zoek naar een plek waar hij zijn creativiteit kwijt kan en er blijkt een ruimte vrij te zijn aan de Binckhorstlaan. Inmiddels kan hij bijna iedere fiets repareren. Jan werkt van 7:00 tot 19:00 uur. Hij heeft plannen om de huidige werkplaats te behouden en daarbij meerdere kleine etalagewinkels in Den Haag te gaan openen. Deze



vader en zoon Rufer

wie	Jan Rufer
geboortjaar	1962
geboorteplaats	Den Haag, Benoordenhout
gezinssituatie	2 biologische kinderen Floris en Charlot, 2 stiefkinderen uit tweede relatie, 2 stiefdochters uit huidige relatie. 6 kinderen om hem heen. Oudste dochter en zoon ziet hij vaak.
achtergrond	Hogere Technische School op de Wegastraat
huidig beroep	Fietsenmaker en verkoper

winkels zullen enkel bedoeld zijn voor verkoop. Gekochte fietsen kunnen rijklaar bij de klant worden afgeleverd. Ook kun je bij mij terecht om je eigen "omafiets" te bouwen.' Hij wil niet meer werkplaatsen hebben. Ze leveren geld op, maar ze kosten ook veel geld. Zoon Floris loopt binnen. 'Mijn troonopvolger', zegt Jan trots. Zelf heeft Jan geen ouders die een achtergrond hebben in de fietsenmakerij. Jan: 'Naast dit vak, geef ik coachworkshops.

### KUNST

Zoals in het kantoor te zien is, heeft Jan Rufer kunst als passie. En zo zegt hij: 'Het fietsenmaken is een vak, het is een identiteit. Ik ben Jan en ik ben zoekende, waar ik goed in ben. Ik geef het vak van fietsenmaker ook door aan mijn kinderen. De mens is creatief. Ik wil mensen aan het zoeken zetten. Kunst is leuk, maar een beeld staat maar. Een fiets is een emotie en daarna een motie of beweging. Je kan er op zitten en dan komt er energie vrij. Je beweegt jezelf voort. Motion (beweging) wordt emotie (beleving).' Jan geeft zijn visie op de laatste trends: 'Als mensheid hebben we gekozen voor de auto....dat kost veel energie. Een auto is zwaar en lomp. Ouderen gaan meer auto's kopen... Fiets! (Neem de fiets). De auto nemen omdat het regent..... Een auto is niet nodig', zegt hij. 'Planning is belangrijk en door de regen fietsen is leuk. Je kunt tussen de regen door fietsen of mountainbiken. En de elektrische fiets groeit. Er komen meer verschillende soorten fietsen.'

### EXPERTISE

Jan Rufer heeft een

studieachtergrond in de werktuigbouw met als specialisatie onderhoud en meet- en regeltechniek. De componenten van elektrische fietsen, zijn hem niet vreemd. Een probleem met e-bikes zijn de accu's, ze verouderen snel en de prijs bij vervanging is onevenredig hoog. Of er zijn problemen met de elektrische bedrading. Daar is Jan Rufer goed in. Ouderen én jongeren maken gebruik van e-bikes. Op de vraag of elektrisch

fietsen duurzaam is, antwoordt hij: 'Het is in ieder geval een stuk duurzamer dan luchtvervuilende auto's. Accu's maken is niet schoon. Die zijn niet ideaal. Het is echter wel makkelijk af te breken. Accu's zijn goed te recyclen. Maar zonder accu is het beter. Een fiets zonder accu is het meest ideale.'

### DE PRODUCTEN VAN JAN

Jan de Fietsenman verkoopt nieuwe fietsen, e-bikes en vooral hele goede



de monumentale vestigingsplaats van BINKBIKES

tweedehands fietsen. Ook voor een goed advies kan je bij hem terecht. 'Het is moeilijk om aan tweedehands fietsen te komen', zegt hij. 'Ik plaats advertenties op marktplaats en maak reclame met de internetsite en de folders. "Crosschannel": winkel en webwinkel vloeien in elkaar over. Er zijn een paar modellen die klanten kunnen uitproberen. In overleg kan via mij, de fiets in de juiste kleur worden besteld. Sommige fietsen worden pas gemaakt als ze besteld worden.' Jan heeft een paar vaste klanten en ook mensen uit het gebouw de BINK36 weten hem te vinden. Expats nog niet.

Op 3 september 2014 komt Jan Rufer in het nieuws. Hij wordt gearresteerd en 120 fietsen worden door de politie in beslag genomen. Al snel krijgt hij het grootste deel weer terug. Een aantal fietsen die van diefstal afkomstig



*in de werkplaats wordt hard gewerkt*

RDW-gegevens worden bijgehouden. Jan: 'Bij het inkopen van gebruikte fietsen, wordt nu alles opgeschreven. De verkoop van gestolen fietsen moet worden tegengegaan.' Hij en collega's krijgen veel fietsen aangeboden die gestolen zijn, vertelt hij. 'Het was een investering om het bij te houden.' Verkopers tekenen nu een verklaring bij hem en hij heeft vaste inkooprijzen.

blijken te zijn, gaan weer terug naar de eigenaren. 'Er glipt helaas nog wel eens een gestolen fiets door de controle', zegt Jan Rufer. Hij heeft nu een systeem om alle fietsen te controleren. Hij controleert het framenummer, hij maakt gebruik van [www.stopheling.nl](http://www.stopheling.nl), er zijn digitale opsporingsregisters en

'Maar het is lastig', benadrukt hij.

'De afwisseling en verandering vind ik leuk aan het werk op deze werkplek. Compleet nieuwe fietsen uitpakken en daar een kaartje aanhangen. Slopen en weer opknappen. Fietsen opkopen, met (gebruikte) frames een nieuwe

fiets opbouwen.' Hij doet meerdere dingen, die hij leuk vindt. 'In de regen een nieuwe zaak opbouwen. Werken tot ik klaar ben. Daarna naar huis of naar een restaurant om de hoek.' Zijn zoon is vaak in de zaak en zo is het een beetje een familiebedrijf en ook een plek voor persoonlijke groei. De werkplaats is er om te leren en de fiets is een mooi product om te repareren. Al wandelend langs de fietsen in de gang, gaat zijn hand langs de metalen raamwerken. Ze zijn kwalitatief goed en van duurzaam materiaal. 'Binnenkort wil ik weer zelf gaan lassen.' zegt Jan. Het bruist in de fietsenwereld van Jan Rufer.

### Jeroen Bertsch

Meer informatie: [www.binkbikes.nl](http://www.binkbikes.nl), [www.facebook.com/binkbikes](https://www.facebook.com/binkbikes), [www.rufer.nl/binkbikes](http://www.rufer.nl/binkbikes)

## ROTONDES KUNNEN VEILIGER VOOR FIETTERS

*De laatste jaren worden in onze regio steeds meer rotondes aangelegd met - in de bebouwde kom - de fiets in de voorrang. Dat is een uitstekende ontwikkeling. Een rotonde is een veilige verkeersvoorziening, maar kan voor de fietser nog veiliger.*

Fietsers op een eenrichtingsfietspad rijden in een bocht vrijwel altijd aan de linkerzijde van het fietspad. Een fietspad rond een rotonde volgt een bochtig traject en ook daar rijden vrijwel alle fietsers aan de linkerzijde (zie foto). Hetzelfde doet het autoverkeer. Een auto gaat ook vrijwel altijd 'kort door de bocht' (zie foto).

Voor het autoverkeer heeft de gemeente een vergevingsgezinde (schuine) afscheiding aangelegd. Een auto die een opstaande afscheiding raakt kan uit de koers raken met alle gevolgen van dien.

Hetzelfde zou men ook voor de fietser kunnen doen. Dat voorkomt enkelvoudige ongevallen. Er zijn schampsporen op de opstaande afscheidingen zichtbaar die veroorzaakt worden door fietstrappers.

Hier een voorbeeld van een fietsvriendelijke, vergevingsgezinde afscheiding bij een rotonde elders in het land (zie foto). Deze wordt zeer gewaardeerd door fietsers.

### Daan Goedhart



*fietsers snijden links de bocht af .....*



*afscheiding bij rotonde beschermt fietsers*



*... en automobilisten doen gezellig mee*

# INFORMATIE VOOR FIETSERS

## HANDIGE ADRESSEN

**Fietsersbond Haagse regio**  
Stephensonstraat 11  
2561 XP Den Haag  
[info@fietsersbondhaagseregio.nl](mailto:info@fietsersbondhaagseregio.nl)  
[haagseregio.fietsersbond.nl](http://haagseregio.fietsersbond.nl)

**Duurzaam Den Haag**  
Rivierismarkt 5  
2513 AM Den Haag  
Tel. 070 - 302 99 52  
[info@haagsmilieucentrum.nl](mailto:info@haagsmilieucentrum.nl)  
[haagsmilieucentrum.nl](http://haagsmilieucentrum.nl)

**Fietsersbond Zoetermeer**  
Contactpersoon: Theo Hebing  
Salomeschouw 14 A  
2726 JT Zoetermeer  
☎ 06 - 36501379  
[zoetermeer@fietsersbond.nl](mailto:zoetermeer@fietsersbond.nl)

**Fietsersbond, Landelijk Bureau**  
Nicolaas Beetsstraat 2a  
3511 HE Utrecht  
☎ 030 - 291 81 71  
[info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)  
[fietsersbond.nl](http://fietsersbond.nl)

Slecht wegdek, overhangend groen, glas op de weg, etc.: dat betekent werk aan de winkel voor de gemeente. U kunt op onderstaande adressen terecht met klachten over het beheer van de openbare ruimte in uw gemeente:

**Den Haag**  
Spui 70  
Postbus 12 600  
2500 DJ Den Haag  
☎ 14070  
meldingen openbare ruimte:  
070 3533000 / [www.denhaag.nl](http://www.denhaag.nl)

**Leidschendam-Voorburg**  
Servicecentrum  
Koningin Wilhelminalaan 2  
2264 BM Leidschendam  
☎ 14070  
Raadhuisstraat 47a  
2271 DG Voorburg  
[leidschendam-voorborg.nl](http://leidschendam-voorborg.nl)

**Rijswijk**  
Bogaardplein 15  
2284 DP Rijswijk  
☎ 14070  
[rijswijk.nl](http://rijswijk.nl)

**Wassenaar**  
Johan de Wittstraat 45  
Postbus 499  
2240 AL Wassenaar  
☎ 14 070  
[wassenaar.nl](http://wassenaar.nl)

**Westland**  
Postbus 150  
2670 AD Naaldwijk  
☎ 14 0174  
[gemeentewestland.nl](http://gemeentewestland.nl)

**Zoetermeer**  
Stadhuisplein 1  
2711 EC Zoetermeer  
Bezoekersingang: Markt 10  
☎ 14 079  
[zoetermeer.nl](http://zoetermeer.nl)



**Landelijk Meldpunt**  
Uw melding komt vanzelf bij de wegbeheerder en u kunt de afwikkeling bewaken.  
[meldpunt.fietsersbond.nl](http://meldpunt.fietsersbond.nl)

## KLACHTEN OPENBARE RUIMTE

## “MISBRUIK” FIETSPAD

Toen de wijk Nieuw Waldeck werd gebouwd wilde Den Haag er een busbaan doorheen hebben.

Dat moest lijn 14 zijn die als bus al een nieuwe route via de Weimarstraat en de Mient had. De bus zou worden doorgetrokken en gaan rijden via de Alberdastraat en de Strauslaan naar het Beethovenplantsoen. De bevolking was daar fel tegen. Er werd flink gedemonstreerd. Uiteindelijk kwam er een eindpunt in de wijk. Maar daarmee was de zaak niet afgedaan.

De demonstratiefietsroute die door Nieuw Waldeck heen liep, mocht niet een zodanige infrastructuur hebben dat er alsnog een busbaan doorheen kon gaan lopen.

Met name het laatste deel van het fietspad ter hoogte van het nieuwste flatgebouw bleef een gebrekkig ‘infrastructuurgehalte’ houden.

### Wil Bianchi



fietspad bij Beethovenplantsoen met bocht ter voorkoming busbaan

*In deze rubriek blikt Wil Bianchi terug op de tijd dat hij zich als CDA-gemeenteraadslid inzette voor de belangen van de fietser.*



## UIT DE RAAD GEKLAPT