



najaar 2013

# FIETSBEL

*Fietsersbond regio Den Haag en Zoetermeer*

vindingrijke fietsenbouwers  
interview met Reinildis van Ditzhuyzen  
herinrichting niet altijd geslaagd  
openbare fietspompen

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: Postbus 11638,  
 2502 AP DEN HAAG  
 e-mail: [fietsbel.denhaag@gmail.com](mailto:fietsbel.denhaag@gmail.com)  
 redactie: Rob Jamin (eindredactie),  
 Anneke de Jong en  
 Ruud Grosmann (opmaak)  
 oplage: 2350 exemplaren  
 druk: ZuidamUithof Drukkerijen  
 issn: ISSN 0920-03633  
 abonnement: minimaal 26 euro per jaar. Zie  
 voor de betalingsvoorwaarden  
[www.fietsersbond.nl/lidwoorden](http://www.fietsersbond.nl/lidwoorden)



Aan dit nummer werkten mee:

Ada Meltzer, Bob Molenaar, Daan Goedhart, Dick Breedevelde, Erwin Ruitenbergh, Eugène Verwiel, Jac Wolters, Julius Pasgeld, Theo Hebing, Wil Bianchi en Wim Miedema.

## INHOUDSOPGAVE

- 2** redactioneel
- 3** huishoudelijk; oproep algemene ledenvergadering
- 4** Reinildis van Ditzhuyzen
- 5** fietscripto
- 6** herinrichting Stationsplein
- 7** tweerichtingen-oversteken
- 8** fietsen door het Haagse Bos
- 9** column Julius Pasgeld; weesfietsen
- 10** Weimarstraat onveilig
- 12** fietsenbouwer Jan van Zelderen
- 14** fietsenbouwer Rik Berkelmans
- 16** afdelingsnieuws Leidschendam/Voorburg
- 17** afdelingsnieuws Zoetermeer
- 18** de mobiliteitsmakelaar
- 19** weesfietsen uit Segbroek
- 20** afdelingsnieuws Rijswijk, Wassenaar
- 21** Kunst & fietsen
- 22** uit de raad geklapt
- 23** fietsen voor iedereen, kort nieuws
- 24** lezersinformatie



## IN DEZE AFLEVERING

Gevarieerde kost bieden we u dit keer. De Fietsersbond blijft volhardend de belangen van de fietser en het fietsen behartigen. In het Haagse wordt veel werk verzet rond de Weimarstraat en het Stationsplein, ook de afdelingen Zoetermeer, Wassenaar en Leidschendam-Voorburg zijn op diverse fronten actief.

U kunt lezen wat je allemaal met een fiets kunt doen. Rijden door het Haagse Bos, of met Reinildis van Ditzhuyzen door weer en wind in hogere kringen. Voor gehandicapten worden in rap tempo mooie fietsfaciliteiten ontwikkeld. Fietsen is voor iedereen. In Den Haag last Jan van Zelderen eigenhandig prototypes in elkaar aan de keukentafel. Hij heeft er tien jaar over gedaan om zijn vierwieler goed te laten sporen. Ook Rik Berkelmans is bijna tien jaar bezig geweest om fietsen voor mensen met een dwarslaesie of andere handicap te perfectioneren. Je kunt ook fietsen

van de straat vegen. Dit keer geen test met professionele fietsendieven, maar een interview met een wethouder die ons wil verlossen van de weesfiets. De redactie zou er graag nog een of twee mensen bij willen hebben. We bieden een uiterst inspirerende werkomgeving en grote zelfstandigheid. Kom eens speeddaten. Vergeet u vooral niet om naar de ledenvergadering te komen: 26 november. En meld u aan voor de Fietsflits.

### de redactie



# Fietsersbond

Stuur uw reactie of bijdrage voor het volgende nummer vóór 15 maart 2014 naar [fietsbel.denhaag@gmail.com](mailto:fietsbel.denhaag@gmail.com)

### OP DE VOORPAGINA

De YanBike van Jan van Zelderen op de voormalige Scheveningse boulevard. Een schoonheid met molenwiekbesturing, differentieel en schijfremmen. Zelf gebouwd, deels aan de keukentafel. Op pagina 12 is een artikel te lezen over deze bijzondere fiets en zijn bouwer.

# FIETSCAFÉ EN FIETSTOCHT(JES)

Twee jaar geleden besloot de Algemene Ledenvergadering (ALV) van de Fietsersbond afdeling Haagse regio dat zij iets nieuw wilde uitproberen voor de jaarlijkse ontmoetingen met de leden. Van de twee ALV's - in het najaar met vaststelling van jaarplan en jaarbegroting en in het voorjaar jaarverslag en jaarrekening, bleef die in het najaar bestaan. In plaats van de tweede ALV is gekozen voor het fietscafé. In een horecagelegenheid in de Haagse binnenstad kunnen leden van de onderafdelingen (Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Wassenaar en het Westland) elkaar twee keer per jaar ontmoeten en informatie en ervaringen uitwisselen. Voor speciale / actuele (fiets)onderwerpen kan een aparte ledenvergadering worden georganiseerd.

Voorafgaand aan het fietscafé wordt een fietstocht van max. 20 km gehouden, om leden en andere geïnteresseerden te tonen hoe heerlijk er gefietst kan worden in grote delen van Den Haag en de randgemeenten. Het is geen tocht langs fietsknelpunten, maar die komen we onderweg zeker tegen. Een tocht dus waarbij de deelnemers kunnen genieten van het groen – eventueel stedenbouw en architectuur – in de Haagse regio en de vele kilometers fietspaden die er liggen.

De eerste fietstocht vond plaats in september vorig jaar. Startpunt was de Haagse Hogeschool; via het Trekvielfietstracé, de Rijswijkse landgoederen en het fietspad Laakkade werd de Haagse binnenstad bereikt. Vervolgens werd aangesloten bij de al aanwezige leden in het fietscafé (Pavlov).

De tweede fietstocht vond plaats in mei dit jaar. Startpunt was het Centraal Station. Via de landgoederen in Benoordenhout en Marlot, het fietspad langs Landscheidingsweg, de nieuwe fietstunnel bij de molen aan de IJclubweg en het Haagse Bos werd de tocht afgesloten bij Pavlov.

De derde fietstocht, in september, begon bij de Haagse Hogeschool. Via het fietspad Laakkade en Strijpkade werd het centrum van Wateringse Veld bereikt. De terugweg liep via Dedemsvaartweg, Hengelolaan, Zuiderpark, Schalk Burgerstraat en Hobbemastraat (fietsknelpunt!).

Hoewel we via de Fietsflits en de Posthoorn de fietstochten hebben aangekondigd, was de opkomst zeer matig. Bij de eerste en derde tocht minder dan tien aanwezigen en bij de tweede iets meer dan tien. Echter ook

de opkomst in Pavlov was matig; vaak niet meer dan vijf mensen extra. Het bestuur hoopt dat ook andere leden in de toekomst gaan deelnemen aan de fietstochten en het fietscafé bezoeken. Op deze manier kom je in contact met andere fietsers en leer je plekken in Den Haag en omgeving kennen, waar

je anders nooit komt. De volgende tocht is in mei 2014 en gaat naar Wassenaar.

**Jac Wolters, bestuurslid**

## NIEUW LOGO FIETSBOND

Op de bladzijde hiernaast ziet u het nieuwe logo van de Fietsersbond. Het vrolijk wapperende gele vlaggetje was een ramp voor vormgevers en bleek ook moeilijk te gebruiken als icoontje. Het nieuwe logo is gebaseerd op het beeld van de fiets en het is bruikbaar mét en zonder woordmerk. Bovendien mogen de afdelingen er hun eigen

naam aan toevoegen. Op de voorpagina hebben we dat voor regio Den Haag en Zoetermeer in praktijk gebracht. Op landelijk niveau wordt het logo gefaseerd ingevoerd, vanwege de vele digitale plekken waar het wordt toegepast, en de wens al het oude papier netjes op gebruiken.

## UITNODIGING ALGEMENE LEDENVERGADERING FIETSBOND HAAGSE REGIO

**DATUM: 26 NOVEMBER 2013**

**THEMA: HET NIEUWE MELDPUNT VOOR FIETSKNELPUNTEN**

U bent van harte welkom op de ledenvergadering van de Fietsersbond afdeling regio Den Haag en Zoetermeer op dinsdagavond 26 november 2013. De ledenvergadering wordt gehouden in de kelder van Qip (Nobelstraat 11b Den Haag, achter het hoofdkantoor bij de Grote Kerk).

Deze locatie is met het openbaar vervoer vanuit het centrum van Den Haag bereikbaar met tram lijn 1 en 17 en met buslijn 22 en 24, uitstappen op halte Kneuterdijk. Of via tramlijn 2, 3, 4 en 6, uitstappen bij halte Grote Markt.

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

- Mededelingen
- Verslag ledenvergadering 22 november 2012 (in te zien op de website: [haagseregio.fietsersbond.nl](http://haagseregio.fietsersbond.nl))
- Financiën, waaronder de begroting 2014
- Vooruitblik 2014
- Jaarlijkse bestuursverkiezing; de zittende bestuursleden – Wil Bianchi, Yde van der Burgh, Daan Goedhart, Willem Miedema en Jac Wolters – stellen zich herkiesbaar. Leden die belangstelling hebben voor een bestuursfunctie kunnen zich tot uiterlijk 15 november 2013 melden bij de secretaris ([haagseregio@fietsersbond.nl](mailto:haagseregio@fietsersbond.nl) of 070-3609783).
- Rondvraag

Het tweede deel na de pauze (vanaf 20.15 uur) gaat over het nieuwe landelijk meldpunt voor fietsknelpunten. Een vertegenwoordiger van het landelijk bureau van de Fietsersbond zal een presentatie geven over het nieuwe meldpunt, en een ambtenaar van de gemeente Den Haag licht toe hoe ze met deze meldingen zullen omgaan. De beheerder van ons oude meldpunt 'Fiets in de knel', Bob Molenaar, zal ook aanwezig zijn.

## REINILDIS VAN DITZHUYZEN

In onze serie interviews met prominente Haagse fietsers is ditmaal het woord aan Reina (Reinildis) van Ditzhuyzen. Veel mensen kennen haar als de auteur van bestsellers over etiquette en omgangsvormen (Hoe hoort het eigenlijk?).

Daarnaast is zij bekend als deskundige op het gebied van koningshuizen, met name het Huis van Oranje. En verder is ze een enthousiast, zeg maar bijna fanatiek, fietser. Toen ik haar benaderde met de vraag of zij zich wilde laten interviewen voor Fietsbel was haar reactie kort maar krachtig: 'Jazeker ben ik lid van de Fietsersbond, ken dus de Fietsbel, en heb een belangrijke relatie met mijn fiets - kan niet zonder!'

### PRINCIPIEEL TWEDEHANDS

De volgende zaterdagmorgen spreken wij af. Voor haar huis staat een oude maar degelijke fiets, met fietstassen en rieten mand. Een van de eerste dingen die ze me vertelt is dat zij alleen op goede tweedehands fietsen rijdt, dit is een bewuste keuze. Reina koopt haar fietsen altijd in Friesland. Ze heeft twee gewone fietsen, zonder versnellingen, handremmen of speciale snuffjes. De een is afkomstig van een fietsverhuurder op Vlieland en de ander van een fietsverhuurder in Stavoren. Deze fietsen zijn vervolgens per trein naar de Randstad vervoerd. Haar ervaring is dat fietsen die uit de verhuur komen extra stevig zijn en in het algemeen weinig onderhoud nodig hebben. Bovendien worden ze minder gauw gestolen omdat ze er minder flitsend uitzien. En omdat ze stevig zijn hoeft je er niet al te voorzichtig mee



Elegante regenkleding

om te gaan. Een belangrijk voordeel bij het parkeren. Reina heeft nog een derde fiets, een vouwfiets, een echte Brompton voor het treinreizen. Al haar fietsen hebben een roksadel.

### ETIQUETTE IN HET VERKEER

Het gesprek verloopt geanimeerd en alle kanten van het fietsen in Den Haag komen langs. Mijn eerste vraag gaat natuurlijk over etiquette op de fiets. 'Er zijn twee basisregels in het fietsverkeer: 1. Houd rekening met een ander. 2. Wees duidelijk, ofwel steek je hand uit! Tegen de eerste basisregel wordt nog wel eens gezondigd door mensen die bijvoorbeeld midden op het fietspad gaan staan (en dan nog het liefst op een kruising) om na te denken over de vraag welke kant ze verder op moeten. Ook de tweede regel wordt niet altijd gerespecteerd.'

Op de vraag wie zich het beste gedragen, automobilisten of fietsers, komt een genuanceerd antwoord. Fietsers willen nog wel eens door rood licht rijden, tegen de richting in of op de stoep. Ze begaan wellicht meer overtredingen dan automobilisten, maar die overtredingen hebben minder consequenties.

### FIETS JE ALTIJD?

'Ja. Ik fiets altijd. Ik heb ook geen auto. Ik doe alles met de fiets. Als ik buiten Den Haag moet zijn, ga ik met de trein. Als ik met de trein niet hoeft over te stappen dan neem ik vaak mijn vouwfiets mee. Als ik wel moet overstappen dan ga ik op de fiets naar CS en huur op de plaats van bestemming een OV-fiets. Een geweldige uitvinding die OV-fietsen, ik maak er al vanaf het prille begin gebruik van. Ik woon ook gunstig ten opzichte van het station. Daar ben ik binnen 10 minuten na een prachtige route door het Haagse Bos. In Den Haag fiets ik ook altijd, het parkeren in het centrum is alleen wel problematisch. Als ik in de Grote Marktstraat moet zijn, vind ik het net als alle andere mensen handig om mijn fiets in de spijlen van het hek van de tramtunnel te zetten. Ik hoop maar dat ze dat niet gaan verbieden. Ook als het regent fiets ik.'

### REGENKLEDING

Omdat Reina veel representatieve verplichtingen heeft, vraag ik haar of het niet lastig is om bij regen toch keurig te verschijnen. Ze heeft bij regen een prachtige regenjas speciaal voor



Reinildis voor de deur

fietsers. Deze regenjas heeft ze alweer enkele jaren geleden aangeschaft naar aanleiding van een artikel in de Vogelvrije fietser. Het is een elegante regenjas (merk Madame de Pe) met een praktische capuchon en mouwen waar aan het einde de duim doorheen kan. Ze combineert deze jas met eveneens elegante rubber laarzen en neemt de schoenen dan mee in de fietstas. Op die manier komt ze droog aan. Ze demonstreert deze outfit voor de foto. Ze vertelt dat ze zelfs naar sjeke partijen op de fiets gaat. In een dergelijk geval verkleedt ze zich zo nodig op de wc in avondkleding.

Waar ze zich aan ergert is dat haar heel vaak gevraagd wordt of ze geen lift kon krijgen. Ze doet na hoe mensen dan heel verbaasd tegen haar zeggen: 'BEN JIJ OP DE FIETS?' Het lijkt erop dat in hoge kringen hooguit recreatief wordt gefietst.

Op mijn vraag of ze niet een enkele keer een taxi neemt, antwoordt ze ontkennend. Bij een taxi moet je tenslotte altijd maar afwachten of hij op tijd komt. Dus ook als Reina bijvoorbeeld een week van huis is (dit najaar doet ze veel onderzoek in Wenen), gaat ze met de fiets naar het station.

### DIEFSTAL

Ze vertelde daarbij ook dat ze enkele jaren geleden de fiets bij CS had geparkeerd en dat ze zich na enkele dagen realiseerde dat haar fiets niet op slot stond en, nog erger, dat aan de sleutelbos ook haar huissleutel zat. Ze heeft toen een van haar kinderen gebeld en

# FIETSCRYPTO

We hebben het dit nummer aangedurfd om opnieuw een crypto-filippine te publiceren. We waren niet zeker of deze noviteit gewaardeerd zou worden, maar er zijn genoeg inzendingen binnengekomen met bemoeidigende reacties om een nieuwe poging te wagen.

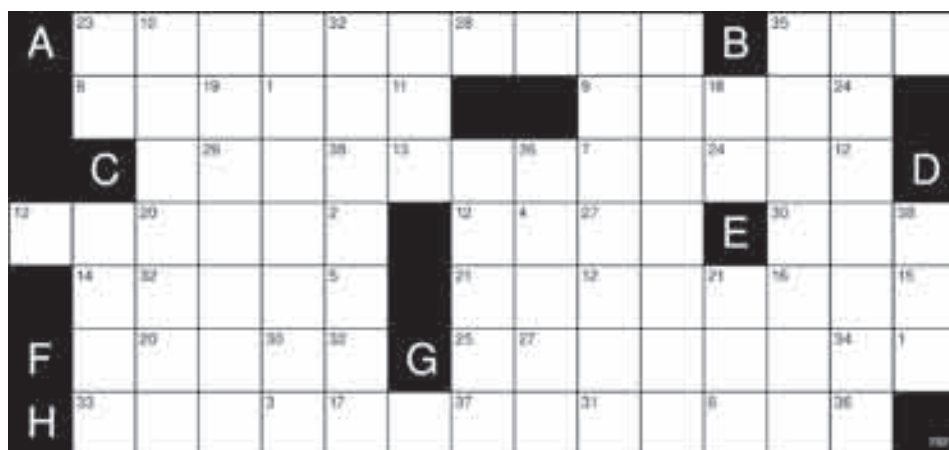
Uit de goede inzendingen hebben wij er drie getrokken. Zij krijgen een fiets-presentje. Maar dat is natuurlijk bijzaak: zij gaan als winnaars van de eerste crypto-filippine van Fietsbel de annalen in!

Ten eerste de oplossing: de 'slagzin' die bij goede invulling in het onderste diagram had moeten verschijnen was 'DENK EROM, NIET TEGEN DE STOEPRAND OPKNALLEN.' Wie nog een poging wil wagen op eigen kracht de woorden te vinden, moet dat niet op pagina 8 spieken, want daar staan ze.

Wat betreft de oplossing van deze crypto-filippine: hiervoor geldt hetzelfde recept als die van de vorige keer. Zie het kader voor de details over inzenden.

Tenslotte: we bedanken alle inzenders voor hun reactie.

Uit de goede inzendingen van crypto-filippine nummer 1 zijn drie winnaars getrokken, dit zijn: Mieke Fritzsche uit Den Haag, Tejo Scholten uit Voorburg en Leentje Degen uit Rijswijk. Van harte gefeliciteerd!



- Reist zonder plaatsbewijs op een omafiets. (10)
- Het wordt zwaarder als uw peuter ouder wordt... (3, 5, 5)
- Uitstervende diersoort in de fietsbranch? (12)
- Een elektrische auto rijdt lekker door en is ook fijn voor ú. (5, 4)
- Rigoreus anders fietsen brent u in gevaar. (3, 5, 7)
- Het smaakt zuur als u eruit vliegt. (5)
- Het uiteenspatten van de Beatles veroorzaakt menige vloek! (8)

Zet de oplossingen van de cryptische omschrijvingen, die onderaan staan, in het bovenste diagram. Door de genummerde letters over te nemen in het onderste diagram ontstaat hier de oplossing: een filosofische bespiegeling.

E-mail deze oplossing voor 1 januari 2014 met uw naam en adres naar [crypto.fietsbel@gmail.com](mailto:crypto.fietsbel@gmail.com) en maak kans op een leuke prijs. De namen van de winnaars worden (met de oplossing) in het volgende nummer vermeld.

## ➔ vervolg vorige pagina

uitgelegd waar de fiets precies stond. Hij stond er nog en de sleutelbos zat er nog aan. Het kan dus ook meezitten. Reina is in al die jaren fietsen slechts één keer een fiets kwijtgeraakt. Ze had de fiets op het Noordeinde voor een boekwinkel gezet om even een besteld boek op te halen. Toen ze weer buiten kwam was de fiets verdwenen. Ze had toen ten onrechte gedacht: "Dat doe ik zo snel dat ik de fiets niet op slot hoeft te zetten".

Ook in vakanties fietst Reina graag. Ze

heeft vroeger met haar kinderen allerlei mooie fietsvakanties gehouden, zoals om het IJsselmeer en langs de Donau. Deze zomer heeft ze haar zoon in Florida bezocht en zelfs daar gefietst. De basis voor het enthousiaste fietsen is waarschijnlijk al in haar jeugd gelegd. Ze vertelde ook dat ze als kind met haar ouders van Arnhem waar ze woonden in twee dagen op de fiets naar Walcheren gingen, waar ze dan de zomervakantie doorbrachten.

Als ik naar huis ga realiseer ik me dat

we het niet over de elektrische fiets hebben gehad. Ik denk eigenlijk dat dat niets voor Reina is, ze fietst liever op eigen kracht.

Meer over Reina is te vinden op haar website [www.reinildis.nl](http://www.reinildis.nl).

## Anneke de Jong

## HERINRICHTING STATIONSPLEIN

Den Haag investeert veel geld in fietsverkeer. Dat is mooi en het was ook nodig. Onlangs werd gevierd dat de 100e kilometer geasfalteerd fietspad is gereed gekomen. Het gaat echter niet altijd naar wens. Dit jaar waren er twee belangrijke fietsprojecten waar de gemeente naar onze mening de verkeerde keuze heeft gemaakt als het om veiligheid gaat. Het betreft de Herinrichting van de Weimarstraat tussen de Valkenboslaan en -kade en de Herinrichting van het Stationsplein en het brede deel van de Stationsweg. U kunt hier lezen over de ervaringen van de Werkgroep Gemeentepolitiek.

### HET TOEKOMSTIGE STATIONSPLEIN

Het gebied rond station Hollands Spoor gaat op de schop. De gemeente wil van het plein en het brede deel van de Stationsweg een overzichtelijk, aantrekkelijk en verkeersveilig gebied maken. Mensen die hun fiets stallen worden goed bediend met de nieuwe onbewaakte stalling voor 2.500 fietsen aan de Laak-zijde (waar hopelijk goed toezicht komt). Maar over de geplande voorzieningen voor de rijdende fiets zijn wij absoluut niet te spreken. Die zijn ontoereikend, en daarmee onveilig.

### HET ONTWERP

De bedoeling is om van het gebied een verblijfsgebied te maken waar een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt. Op het Stationsplein worden aan de stationszijde een fietsstrook van 1,75 m breed aangelegd en aan de stadzijde een eenrichtingfietspad van 2 m breed. Het brede deel van de Stationsweg krijgt richting binnenstad een eenrichtingfietspad en richting station een fietsstrook.

### ONS STANDPUNT

In principe worden in verblijfsgebieden geen aparte fietsvoorzieningen aangelegd, maar dat mag wel, en hier zou het wenselijk zijn. Dit gezien de grote hoeveelheid passanten en het doel van de gemeente om een overzichtelijk, aantrekkelijk en verkeersveilig gebied te scheppen. In dit gebied wordt intensief gefietst. De gemeente kiest echter voor fietspaden en fietsstroken die smal zijn. Smaller dan de normen aangeven. De fietspaden zouden minstens 2,25 m breed moeten zijn om veilig passeren mogelijk te maken, maar dan nog zijn ze te smal voor de hoeveelheid fietsers. En fietsstroken moet je helemaal niet willen, want dat zijn de onveiligste voorzieningen voor fietsers, helemaal als er een Kiss&Ride-plek naast ligt, zoals hier. De situatie wordt nog onveiliger door een in- en uitrit van taxi's en doordat fietsers trambanen moeten oversteken ter hoogte van de Hofwijckstraat. Uiteraard hebben wij de gemeente met onze bezwaren geconfronteerd, maar de repliek is steevast dat er niet genoeg ruimte is om voldoende brede fietsvoorzieningen aan te leggen. Merkwaardig dat diezelfde gemeente steeds stelt de fietsveiligheid hoog in het vaandel te hebben, en van fietsers correct verkeersgedrag verwacht. Naast de tweerichtingen-fietsoversteek vanuit de fietstunnel komt een zebepad. De fietsoversteek is niet in de voorrang, terwijl de voetgangers die wél hebben (zie het kader "Toekomstige Oversteek Stationsplein ontleed"). Ook de aansluiting van het smalle deel van de Stationsweg op het brede deel is niet fietsveilig. Richting station moet de fietser wel heel erg uitbuigen.

Wat ons betreft is het duidelijk: deze herinrichting is een hindernisbaan voor fietsers, met als gevolg: verminderde fietsveiligheid en verkeerd verkeersgedrag.

### DE PROCEDURE

Jarenlang is gewerkt aan een plan dat er wezenlijk anders uitzag: een voldoende breed tweerichtingenfietspad door het gebied. Het tweerichtingenfietspad vanuit de fietstunnel zou worden doorgetrokken over het Stationsplein naar het Rijswijkseplein, met een aftakking naar het smalle deel van de Stationsweg.

Dit plan werd breed gesteund door de wijkorganisatie, ondernemers, de Fietsersbond en andere partijen. Maar afgelopen voorjaar werd het plan ineens gewijzigd. De opgegeven reden: tweerichtingenfietspaden zijn onveilig bij het kruisen van zijstraten (zie tweerichtingen-fietsoversteeken). Zo staat het inderdaad in een onderzoek van Rijkswaterstaat. Maar in een verblijfsgebied is dit gevaar aanmerkelijk minder groot. Sterker nog, Rijkswaterstaat, en ook het CROW (specialisten in infrastructuur, openbare ruimte, verkeer en vervoer), beveelt in zijn onderzoek aan om doorgaande fietsroutes juist door verblijfsgebieden aan te leggen. Rijkswaterstaat noemt in hetzelfde onderzoek fietsstroken de minst veilige fietsvoorziening. Met de belanghebbenden is niet meer overlegd. Er was haast bij. We hebben onze zienswijze nog naar de raadsleden en wethouder gestuurd. Het mocht niet baten. Het gewijzigde plan kwam eind september in de vergadering van de raadscommissie Verkeer en werd de avond daarop al aangenomen door de gemeenteraad. Ook onze mondelinge inspraak bij beide vergaderingen had geen enkele invloed.

Meer informatie vindt u op: [haagseregio.fietsersbond.nl](http://haagseregio.fietsersbond.nl) onder 'Wat wij vinden'

**Daan Goedhart, namens de werkgroep Gemeentepolitiek, met medewerking van Bob Molenaar**



afbeelding: gemeente Den Haag

# TWEERICHTINGEN-FIETSOVERSTEKEN

Tweerichtingenfietspaden zijn minder veilig dan éénrichtingfietspaden, zo blijkt uit onderzoek van Rijkswaterstaat, vooral bij kruispunten. De reden is dat kruisende automobilisten vóór een kruising geen fietsverkeer van rechts verwachten, en na een kruising niet van links. Het is dan ook belangrijk om naderende automobilisten erop te wijzen dat ze een tweerichtingenfietspad gaan kruisen. Dat kan o.a. door bebording en door bebakening op het wegdek. De veiligheid kan ook worden verhoogd door de fietsoversteek aan te leggen op een plateau. Overigens richtte het onderzoek van Rijkswaterstaat zich op 50 km/uur-wegen. De eerste aanbeveling uit het onderzoek is om belangrijke doorgaande fietsroutes door verblijfsgebieden te laten lopen.

## VOORBEELDEN

Enkele voorbeelden van goede en minder goede fietsoversteeken in twee richtingen:

Foto 1:

Deze voetgangers- en fietsoversteek kan veiliger worden gemaakt door hem op een licht verhoogd plateau naar te leggen, en een betere bebording te plaatsen.

Foto 2:

Een onveilige situatie. De auto stopt op de fietsoversteek om de voetganger voorrang te verlenen. Kennisplatform CROW zegt hierover: "Een combinatie van zebra-markering en fietsoversteek uit de voorrang wordt niet toegepast, omdat dit misleidend is".

Foto 3:

Een zelfde situatie als op foto 2, maar hier heeft de fietser wel voorrang. Echt



1. Waldorpstraat/Leeghwaterplein (fiets in de voorrang)



2. Waldorpstraat/fietstunnel HS (fiets uit de voorrang)

veilig is dit niet: te onopvallend voor de automobilist, niet liggend op een plateau en de trottoirbanden zijn niet genoeg verlaagd.

Foto 4:

Deze oversteek is wel veilig: hij ligt op

een plateau, er zijn goede wegmarkeringen en de bebording is duidelijk.

**Daan Goedhart, namens de werkgroep Gemeentepolitiek, met medewerking van Bob Molenaar**



3. Bezuidenhoutseweg voor CS (fiets in de voorrang)



4. Zwolle (fiets in de voorrang)

## OP DE FIETS DOOR HET HAAGSE BOS

Het is heerlijk fietsen in het Haagse Bos en uw redacteur kan het weten, want het is al 16 jaar een gewaardeerd onderdeel van haar woon-werkverkeer. Zelfs bij slecht (lees: regenachtig) weer kom je in het Haagse Bos altijd wel iemand tegen, en bij mooi weer is het tijdens de ochtendspits soms zelfs druk. Allemaal mensen die vanuit Benoordenhout, Bezuidenhout, Leidschendam, Wassenaar of nog verder weg naar het centrum van Den Haag fietsen. Als het meezit zien deze mensen allerlei bijzondere vogels (zoals spechten, buizerds en een enkele keer zelfs een uil), eekhoorns, konijnen, bosmuisjes en soms een verdwaaide, uit de duinen afkomstige ree.

### BOSWACHTER

Om wat meer over het Haagse Bos te horen heb ik een afspraak met de boswachter gemaakt. Op een mooie herfstdag fiets ik er met Jenny van Leeuwen doorheen en vertelt zij allerlei wetenswaardigs. Het Haagse Bos beslaat ruim 100 ha en loopt grof gezegd tussen Den Haag en Wassenaar. Tegenwoordig wordt het bos halverwege doorsneden door de Laan van Nieuw Oost Indië. Het bos ligt er al heel erg lang. Het is zelfs een van de weinige restanten van het oerbos dat ooit van Schravenzande tot Alkmaar liep. Dat het bos er nog steeds ligt is te danken aan de zoge-

noemde "Akte van Redemptie". Met deze akte is in 1576 vastgelegd dat het Haagse Bos nooit mag worden verkocht en ook nooit mag worden gekapt. Het toenmalige dorp Den Haag heeft daar het indertijd zeer aanzienlijke bedrag van zesduizend ponden voor betaald. Het heeft volgens de annalen ook veel moeite gekost om dat geld bij elkaar te krijgen, Den Haag moest namelijk heel snel beslissen.

### TANKGRACHT

De eerste stop vanuit het centrum is op de brug over de Reigersloot, het water dat het bos in de lengte doorsnijdt. Dat water, dat er vredig uitziet en omzoomd is door groen, bestaat pas sedert de Tweede Wereldoorlog. Het is van oorsprong een tankgracht die in 1942 is gegraven als onderdeel van de Atlantikwall. De boswachter vertelt dat ze op deze brugleuning wel eens een ijsvogeltje ziet zitten. Die vist dan in het heldere water en kan vanaf de brug de vissen goed zien zwemmen.

Een stukje verder wijst ze op een verhoging in het groen. Dat is eigenlijk een duin. Je kunt daaraan merken dat heel lang geleden de grens tussen zee en land ter hoogte van het Haagse Bos liep. Ook zijn er verhogingen waar nog een bunker uit de Tweede Wereldoorlog onder ligt. Een deel van het bos

wordt niet onderhouden, daar mag de natuur zijn gang gaan. Dat deel is te herkennen aan de vele omgevallen en daarna begroeide bomen. Natuurlijk worden wel de bomen weggehaald die bij storm over het fietspad zouden kunnen vallen.

Door het bos lopen één echt fietspad en verschillende wandelpaden. Ook loopt de Leidse Straatweg door het bos, maar die is bestraat en wordt eigenlijk alleen maar gebruikt door verkeer van en naar Huis ten Bosch. Circa vier jaar geleden is de versleten top laag (schelpen) van het fietspad vervangen door een half-verharding van leem met daarin zogenoemd flagkorn (grind, split en gemalen natuursteen). Dit fietspad heeft wel een fraaie natuurlijke uitstraling, maar bij nat weer wil het nogal eens modderig worden. Inmiddels is dat gelukkig al een stuk beter om dat de slecht gelukte stukken zijn gerepareerd. Bovendien wordt het fietspad door het simpele verloop van tijd steeds beter doordat het leem als het ware uitgewassen wordt.

### ZWERFVUIL EN ZWERVERS

Hoewel je er weinig van merkt overnachten er niet alleen dieren in het bos. De boswachter vertelt dat er regelmatig zwervers overnachten. Alleen niet als het vriest; dan geldt er een strikt verbod. Dan moeten ze naar een opvang voor daklozen.

Het valt me op dat het Haagse Bos de laatste jaren zo schoon is, veel minder zwerfvuil. Dat klopt. Er is sedert enige jaren een groep van circa 25 mensen die één keer in de maand opruimt in het Haagse Bos. Staatsbosbeheer is daar erg blij mee (en ik ook).

Natuurlijk heb ik de vraag gesteld hoe je boswachter wordt. Er is een opleiding Bos- en natuurbeheer, maar deze boswachter heeft Dierenhouderij en veehouderij gestudeerd.

Meer weten over het Haagse Bos:

[www.staatsbosbeheer.nl](http://www.staatsbosbeheer.nl)

Ook kan je de boswachter op haar twitteraccount volgen:

[@boswachterjenny](https://twitter.com/boswachterjenny)

### Anneke de Jong



boswachter Jenny van Leeuwen

A kettling  
B panne  
C groot verzet  
D reparatiesetje  
E met losse handen  
F verkeersdrempel  
G kinderzifje  
H iets onder de leden hebben

oplossingen crypto-filippijn



## JULIUS PASGELD

### OVER DE MERKWAARDIGE BEHOEFTE OM JEZELF TE VERPLAATSEN

Sommige mensen kunnen de drang om zich te verplaatsen maar moeilijk weerstaan. Juist als je er bij stilstaat zie je ze de meest wonderlijke toeren uithalen om zichzelf van A naar B te bewegen. En waarom ze naar B moeten? Joost mag het weten. Was het in A niet leuk? Is het in B dan soms beter? Je weet het niet, je weet het niet. De neiging tot het zich sneller willen voortbewegen dan waartoe de benen je in staat stellen, heeft geleid tot een eigenaardige variatie aan tempoversnellende middelen. Ik noem er, van langzaam tot snel, enkele. Allereerst zijn daar de stokken ten behoeve van de Nordic-walking. Dat is werkelijk geen gezicht. Als je het ziet gebeuren ga je twijfelen aan iemands verstand. Mens, denk je dan. Doe toch gewoon.

van A naar Beter

Gooi die stokken weg en ga eens lekker rustig wandelen. Maar nee. Alsof hun leven ervan afhangt stiefelt men verbeteren in het rond zonder de omgeving ook maar een blik waardig te keuren. Dat geldt eveneens voor de

jogger. Wat een haast! denk je. Waar moet je in godsnaam wezen? Als je vroeger op was gestaan was dat toch allemaal niet nodig geweest?

#### DIVERSE PLUIMAGES

Het rolschaatsen, skateboarden, steppen en rollerskaten hoeven hier niet te worden behandeld. Dat is speelgoed waarbij vermaak prevaleert boven tempo. Maar bij rollators, (elektrische) rolstoelen, kinderwagens, buggy's en golfwagentjes ligt dat anders. Dat zijn mijns inziens, buiten de benen zelf, de enige geoorloofde, want nuttige voortbewegingsmiddelen. Alleen al omdat zij de mens die nog niet, of niet meer, kan lopen tot dienst zijn. Maar al het andere op het gebied van de verplaatsing van het lichaam van A naar B is duivelse verleiding waaraan zo min mogelijk moet worden toegegeven. Neem de fiets bijvoorbeeld. De fiets zelf kan misschien nog net, mits ontdaan van versnellingen, remmen, stuurcomputers, bagagedragers, spat-schermen, jasbeschermers, voor- en achterlichten en andere toeters en bel-len. Maar tandems, bakfietsen, racefietsen, vergaderfietsen, vouwfietsen, ligfietsen, trykers, ATB's en mountainbikes zijn me een gruwel. Poppenkast!

Wat is er mis met gewoon fietsen? Dat is trouwens al erg genoeg. Want als je fietst geef je duidelijk te kennen dat je nog te beroerd bent om te lopen.

En voor mensen die te beroerd zijn om te fietsen hebben ze de fiets zelfs voorzien van een accu. En dat noemen ze dan nog steeds fietsen! Moet ik verder gaan? Moet ik het erover hebben hoe hele volkstammen tegenwoordig gebukt gaan onder mobiliteitsdwang? Hoe we fietsen in de loop der tijd hebben voorzien van benzinemotoren? Hoe ze die brommers, scooters en zelfs simpelweg motoren zijn gaan noemen? En hoe we tenslotte zo bang waren dat we nat werden op die dingen dat we er hele huisjes omheen gingen bouwen. Huisjes met stoelen en banken erin. En een radio en een computer en een ding waarop je kon zien hoe je van A naar B moest, zodat je zelfs niet eens meer hoefde na te denken over hoe de wereld er om je heen uitzag?

Nee. Fluitend en te voet de wereld rond.

Nou vooruit. Op de fiets dan. Dat kan nog net. Maar daar moet het dan wel bij blijven.

## IS UW GESTOLEN FIETS EEN WEESFIETS?

Verkeerd geparkeerde of achtergelaten fietsen worden van gemeentewege opgeslagen in het Fietsdepot Haaglanden, aan de Junoweg in Zichtenburg. Jaarlijks gaat het om zo'n vijftienduizend fietsen. Bij binnenkomst wordt standaard een framenummer-controle gedaan. Dat leverde vorig jaar ongeveer vierhonderd gestolen exemplaren op. Deze gaan terug naar de rechtmatige eigenaar.

Wie zijn of haar fiets ophaalt uit het Fietsdepot moet daarvoor € 25,- pinnen, als vergoeding voor de kosten die het fietsverwijdersteam gemaakt heeft. Die kosten kunt u zich misschien besparen als u niet terugschrikt voor enig speur-

werk. Best mogelijk dat uw gestolen karretje is meegenomen door een niet al te scrupuleus persoon die snel even vervoer nodig had. Best mogelijk dat uw eigendom is toegevoegd aan de grote hoeveelheden weesfietsen die

sommige fietsbeugels bezet houden. Zoals de beugels aan de Riviervismarkt op de foto, waar de fiets tegen de bovenleidingsmast al minimaal een half jaar staat.



randgevalletje op Riviervismarkt

U kunt elders in dit nummer lezen dat de verantwoordelijke wethouder een pilot is gestart om weesfietsen uit de wijk te verwijderen.

**Bob Molenaar**

## WEIMARSTRAAT ONVEILIG VOOR FIETSTERS



Kleine Weimar, maart 2013



Kleine Weimar, oktober 2013

De gemeente Den Haag heeft de Weimarstraat tussen de Valkenboslaan en Valkenboskade opnieuw ingericht. Aanleiding is een dodelijk ongeval dat daar vorig jaar plaatsvond. Maar is de straat nu veiliger geworden voor fietsers?

#### DE HERINRICHTING

Er zijn in naam van de veiligheid drie ingrepen gepleegd: halverwege het zebepad bij de Valkenboskade ligt nu een middeneiland, aan het begin van de Mient ligt een middennaald, en de autorijbaan heeft links en rechts een 1,5 m brede suggestiestrook in rood asfalt gekregen. Het doel is de snelheid van het autoverkeer omlaag te brengen. Gebleven zijn: de maximum snelheid van 50 km/uur, de 6,5 meter brede rijbaan en de parkeervakken links en rechts.

#### ONS STANDPUNT

De Weimarstraat is een van de drukste fietsroutes van Den Haag (4.500 fietsers per dag!), en is ook nog eens aangemerkt als onderdeel van de toekomstige sterroute. Dan kies je voor de fiets en richt je zo'n route Duurzaam Veilig in, zou je denken (zie kader). Maar de gemeente vindt dat andere belangen – hulpdiensten, bus, autoverkeer (4.600 per dag) en parkeren – hier prevaleren.

De gemeente, die zegt de veiligheid van de fietser hoog in het vaandel te hebben, is daarop gaan schipperen met de fietsveiligheid. Zij heeft links en rechts van de rijbaan een onderbroken lijn laten aanbrengen. Door het optisch versmallen van een weg zullen automobilisten hun snelheid minderen. Althans, dat is de gedachte, maar volgens een recent onderzoek blijkt dit niet het geval te zijn. De aangebrachte markering suggereert dat er fietsstroken liggen (zie kader). Die suggestie wordt versterkt door de rode kleur. De gemeente noemt de suggestiestroken consequent fietsstroken. Deze aanleg en het verkeerd benoemen zijn misleidend. De fietser geniet in de "Kleine Weimar" fysieke noch wettelijke bescherming en is dus de klos met deze schijnveiligheid. Een verkeersdeskundige die wij het plan lieten zien zei: 'Dat is nep!'. Wij hadden

graag als tijdelijke oplossing de maximum snelheid van het autoverkeer teruggebracht willen zien van 50 naar 30 km/uur. Voor de fietser zou dat wél wat meer veiligheid hebben geven.

#### DE PROCEDURE

De herinrichting is voortgekomen uit een burgerinitiatief naar aanleiding van de eerder genoemde dodelijke aanrijding. Dit initiatief ondersteunden wij volmondig, want over de fietsveiligheid in de "Kleine Weimar" hadden we tal van klachten ontvangen. Burgemeester en Wethouders schreven de gemeenteraad in december 2012 een brief met daarin onder meer deze passage: 'Het college stelt voor om een interactief proces in te zetten met bewoners, politie en andere belanghebbenden.' Gezien de hoeveelheid fietsers die dagelijks door de straat rijden, gingen wij er als belang-



(1) Kortekade in Rotterdam: minder fietsers ...



... wel gevaarlijke situaties voor fietsers! (2)

hebbende organisatie vanuit dat we bij het proces betrokken zouden worden. Maar nee, we ontvingen geen uitnodiging. Tijdens een openbare voorlichtingsbijeenkomst in maart jl. werd ons zelfs verzocht onze mond te houden. Wij waren ongewenst. Het enige dat we nog konden doen was ons standpunt schriftelijk aan de media te laten weten, en in te spreken tijdens een commissievergadering. In de raad stemde alleen de Haagse Stadspartij tegen het voorstel. We hadden nu wel tijd om ons meer te verdiepen in suggestiestroken. Wij hebben in Rotterdam en Haarlem de straten bezocht die Den Haag als voorbeeld gebruikte voor de herinrichting van de “Kleine Weimar”.

### VOORBEELDEN VOOR DEN HAAG

De gemeente gaf ons de namen van de steden waar de voorbeelden lagen die haar inspireerden.

#### Rotterdam:

De Kortekade (50 km/uur) in Rotterdam verwerkt veel minder fietsers, maar fietsveilig is het er niet, want er zijn raakvlakken met rijdende en geparkeerde auto's (zie foto 1 en 2). De stroken voegen niets toe.

#### Haarlem:

In Haarlem liggen geen suggestiestroken, maar fietsstroken met fietssymbool. In straten met veel fietsverkeer (vier van de zes bezochte straten), is de maximumsnelheid teruggebracht

naar 30 km/uur (zie foto 3 en 4). Dat voelt al een stuk veiliger, maar echt veilig is het nog niet, omdat ook hier langs parkeervakken gefietst moet worden en er raakvlakken zijn met de rijdende auto's. Den Haag heeft dit voorbeeld heeft niet overgenomen, maar het noemt Haarlem wel als voorbeeldstad.

Meer informatie over dit dossier vindt u op: [haagseregio.fietsersbond.nl](http://haagseregio.fietsersbond.nl) onder 'Wat wij vinden'.

**Daan Goedhart, namens de werkgroep Gemeentepolitiek, met medewerking van Bob Molenaar**



3. Schouwijeslaan: fietssymbolen, minder parkeerbewegingen en ...



4. ... een verblijfsgebied = 30 km/uur

## UITLEG VAN GEBRUIKTE BEGRIPPEN

### DUURZAAM VEILIG

Het verschil in snelheid en massa tussen langzaam en snelverkeer is zo groot dat het niet verantwoord is om ze veilig te mengen in een 50 km/uur-straat. De verkeershandboeken bevelen dan ook aan om in deze gevallen de verkeersstromen fysiek van elkaar te scheiden. Dit concept wordt Duurzaam Veilig genoemd.

### FIETSSTROKEN

Fietsstroken zijn te herkennen aan het fietssymbool op het wegdek. Zij geven fietsers een bepaalde wettelijke bescherming. Er mag bijvoorbeeld niet op geparkeerd worden. Een fietsstrook is de minst veilige fietsvoorziening, omdat er geen fysieke scheiding is met het snelverkeer. Een fietsstrook naast geparkeerde auto's is nog gevaarlijker (in- en uitparkeren, openzwaaiende portieren, dubbelparkeren). De veiligheid van de fietser is hier volledig afhankelijk van het gedrag van de automobilist. Verkeershandboeken ontraden het aanleggen hiervan. Uit ruimtegebrek worden ze toch vrij vaak aangelegd. 11% van alle fietsongelukken heeft een relatie met fietsen langs geparkeerde auto's. Fietsstroken hebben meestal een rode kleur, maar dat hoeft niet.



aanduiding fietsstrook

### SUGGESTIESTROKEN

Een suggestiestrook is geen fietsvoorziening. Deze strook is jaren terug ontstaan. Op interlokale wegen met een breedte van vier of zes meter werd vaak te hard gereden. Daarom lieten diverse overheden een belijning aanbrengen om de weg smaller te doen lijken (zie foto). Daardoor zouden automobilisten hun snelheid matigen, was het idee. De belijning suggereert dat er sprake is van fietsstroken, vandaar de naam suggestiestroken of fietssuggestiestroken. Om verwarring met een fietsstrook te voorkomen, bevelen de verkeershandboeken aan suggestiestroken niet rood te maken.



Suggestiestroken op een interlokale weg (Westland)

## INTERVIEW MET EEN FIETSENBOUWER

Een dubbelinterview met één persoon. Bij Jan van Zelderen is dat bijna onvermijdelijk. Laten we beginnen met de aanleiding. Op een gewoon Haags trottoir in een gewone Haagse straat zag ik een bijzonder voertuigje geparkeerd, een fiets met vier wielen, model ligfiets. De felgele wat bolle plastic kap deed me denken aan rally-auto's uit de jaren '50 en '60 van de vorige eeuw. YanBike stond erop. Dan is het een kwestie van googelen en de telefoon pakken. Een interview was geen probleem, desnoods dezelfde middag nog.

*Uw fiets ziet eruit als handwerk. Klopt dat?*

'Ja, ik ben ermee begonnen op 3 maart 1990, om drie uur 's nachts, om precies te zijn. Dat was na een discussie met een medelid van de HPV (vereniging voor Human Powered Vehicles, een club van vooral ligfietsers), meneer Van Rijn uit Emmen. Hij bouwde twee- en driewielers, zo kwamen we te praten over de stabiliteit. Volgens mij was een vierwieler stabiel. Met drie wielen blijf je in contact met het wegdek, omdat drie punten altijd één vlak vormen. Maar met een vierde wiel is dat lastig, vooral in bochten, over hobbels enzo. Eén van de wielen verliest dan het contact. Hij gaf me gelijk over die stabiliteit, maar we waren het eens dat vierwielers veel lastiger zijn om te ontwerpen en bouwen. Van Rijn had na een paar weken al een vierwieler gebouwd. Mijn vrouw stapte in en was meteen verkocht. Het geeft hetzelfde veilige gevoel als een auto: je kunt niet

omvallen. Dat werd mijn grote uitdaging: een vierwieler die te allen tijde contact blijft maken met het wegdek. Ik ben tien jaar aan het tekenen en ontwerpen geweest.'

*Heeft u een technische achtergrond?*  
'Ik ben van huis uit graveur, het snijden van letters in drukplaten. Later ben ik in de zeefdruk terecht gekomen. Allemaal heel technisch, maar dingen als lassen heb ik moeten leren. Daar hebben mensen van de HPV me bij geholpen.'

### MOLENWIEKBESTURING

*Op uw website las ik dat u het probleem van het zwevende wiel heeft opgelost met een molenwiekbesturing plus differentieel. Hoe werkt dat?*

'Molenwiekbesturing zie je mooi bij zeepkisten: de wielen zijn gekoppeld en zwenken om een verticale as in het midden. Ik heb het idee afgekeken van de skateboard. Bij auto's is het anders, daar verandert de stand van de wielen zoals ruitenwissers zwaaien. Maar dan heb je een heel systeem nodig van veren en schokbrekers, dat wordt allemaal veel te zwaar voor een fiets. Ik ben heel lang bezig geweest om de voor- en achterwielen samen te laten draaien. Dat lukt uiteindelijk met diagonale verbindingen tussen voor- en achteras. Maar het stuurde heel slecht, hij vloog overal heen. Auto's en gewone fietsen zijn zelf-centrerend: als je het stuur loslaat gaat het terug naar nul, dan rijden ze rechtdoor. Ik heb jaren geëxperimenteerd om dat

zelf-centrerende te bereiken. Bij het sturen ontstaat een lengteverschil. Dat heb ik gebruikt om de fiets iets te liften. Door zijn eigen gewicht dwingt de fiets zichzelf weer in de rechtoppositie.'

Hij praat gedreven door: 'En toen kwam het volgende obstakel. Het wiel in de buitenbocht legt een grotere afstand af dan het wiel aan de binnenkant. Ze moeten dus onafhankelijk van elkaar kunnen draaien, maar wel allebei tegelijk worden aangedreven. Uiteindelijk ben ik uitgekomen bij een differentieel, dat is hetzelfde systeem met een roterend tandwiel in de assen als bij auto's. Ik heb zelfs een bedrijf gevonden dat een differentieel levert met schijfrem eraan gekoppeld, toen was het probleem met remmen ook in één klap opgelost.'

*Maakt u alle onderdelen zelf. Die mooie voorkant bijvoorbeeld?*

'Het frame maak ik zelf, maar alle belangrijke onderdelen heb ik gekocht. De zitting komt los van een fabrikant van ligfietsen, de voorkant is de stroomer van een driewieler. Hij is wat zijwindgevoelig, maar met een vierwieler gaat dat beter dan met een driewieler. En het grote voordeel is dat je een droge broek en schoenen houdt.'

### DE STICHTING "IK WIL FIETSEN"

Geheel onverwacht belanden we in een heel ander verhaal, het tweede luik van dit interview. 'Een kennis van me is muziektherapeute. Ze had een cliënte, Yvonne, met een ernstige beperking. Yvonne was geïndiceerd voor een scootmobiel. Die kostte destijds zo'n 6.000 gulden (iets meer dan €2.700). Maar ze was nog heel actief, ze wilde een fiets. Ze had een driewieler op het oog, die kostte 1.400 gulden, maar dat werd niet vergoed. Toen heb ik een sponsorrit georganiseerd. We reden zo'n 10 kilometer per dag op fietsen van het Ligfietscentrum in Brielle. Yvonne zat regelmatig in de bezemwagen. Er was zoveel publiciteit omheen dat de wethouder er lucht van kreeg en heeft gezorgd dat ze alsnog haar driewieler vergoed kreeg. Hij heeft zelfs het startschot gelost.'

Van Zelderen heeft verder geen vragen of aansporing nodig. 'Zo kwam ik in contact met "Blijf Veilig Mobiel". Gehandicapten die in beweging willen blijven, daar zet ik me voor in. Ik sta op beurzen, werk samen met indexingsartsen. Mensen vragen me:



*YanBike in aanbouw op de keukentafel*

wat verdienen je eraan? Maar ik verkoop niets, ik maak alleen maar propaganda. Er zijn zoveel mogelijkheden. Dan zie je weer zo'n klassieke driewieler met twee wielen achter, die zijn veel instabieler dan driewielers met twee voorwielen. De uitkeringsinstanties willen mensen met een beperking wel helpen om te gaan fietsen, maar ze weten er te weinig van. Ze zijn gewend om te verwijzen naar een vaste leverancier als Harting-Bank. Maar zulke bedrijven willen verdienen, ze verkopen liever een dure scootmobiel dan dat ze iemand doorsturen voor een veel goedkopere driewieler. Nu met de WMO (Wet maatschappelijke ondersteuning, opvolger van de AWBZ) die door de gemeenten wordt uitgevoerd, wordt de kans groter dat ambtenaren het veld en de mogelijkheden niet kennen. Maar er is in elk geval geen gedwongen nering meer. Mensen mogen zelf kiezen wat en bij wie ze bestellen.'

Over fietsmogelijkheden voor gehandicapten is hij nog enthousiaster dan over zijn eigen prachtige fiets. 'Ik geef workshops voor indexeringsartsen. Ik ben in contact gekomen met Rik Berkelmans van BerkelBike. Die is bekend van de voorzetsturen voor rolstoelen. Hij is nu bezig met FES, dat is functionele elektrische stimulatie. Dat is vooral gericht op mensen met een dwarslaesie en andere verlammingen. Ze krijgen een soort broek aan met sensoren en elektroden. Daardoor worden de beenspieren weer gestimuleerd om actief samen te trekken. Dus een combinatie met hand- en beenaandrijving vanuit de rolstoel. Fantastisch. Om m'n website bekend te maken sta ik op fiets- en milieumarkten. Om m'n fiets bekend te maken doe ik mee aan wedstrijden voor uitvinders, zoals het bekende programma "Het beste idee van Nederland" en innovatiewedstrijden. Verder heb ik een staf aan vrijwilligers, onder wie een arts bij het CIZ, het orgaan dat indicaties stelt.'

#### HET WITTE-FIETSENPLAN

'Ik ben Luud Schimmelpennink tegengekomen, je weet wel, van de Witte Fietsen in de Provo-tijd. Hij heeft ook een driewieler gemaakt, een overdekte, de Solo. Ik had een exemplaar op de kop getikt, opgeknapt en op Marktplaats gezet. Het is beter dat zo'n ding rijdt dan bij mij in de schuur staat. Die Solo was eigenlijk al verkocht, toen hij mailde dat hij belangstelling had. Uiteindelijk heeft hij zijn



achteras van de YanBike met differentieel en schijfrem

eigen fiets teruggekocht. Later ben ik met m'n YanBike bij hem in Amsterdam geweest. Hij was er heel enthousiast over. Hij vond hem ideaal voor in de stad, omdat de fiets heel wendbaar is door de vierwielbesturing. Maar dan wel elektrisch ondersteund, of zoals hij dat graag ziet: zonder ketting maar dan door trappen je eigen energie opwekken.' Zo komen we vanzelf terug bij de YanBike en de eerste uitvoering ervan, de RydtBike.

*Je hebt leren lassen, zei je. Werk je met aluminium?*

'Nee, ik werk zoveel mogelijk met bestaande materialen. In het begin gebruikte ik verwarmingsbuizen, die kocht ik met hele pijplengtes tegelijk. IJzer, dus. Ik heb zelf een klein lasapparaat gekocht.'

Hij brengt me naar een zijkamer die als werkruimte en fietsenstalling is ingericht. Een paar fietsen, een bureau met een PC, en een werkbank. Hij wijst op een vuurrood apparaat, iets groter dan de beroemde loodgieterstassen van onze ministers.

'Kijk maar hoe klein het is. Het werkt met gas. Vroeger hadden lasstaven een mantel van mineralen om het smelt- en stolproces in goede banen te leiden, maar dan kreeg je heel vaak insluitsels. Nu wordt er gas omheen geblazen. Het enige dat je hoeft te doen is de druk van het gas in te stellen en de snelheid van de lasdraad. Je hoeft dus ook niet meer te stoppen omdat je lasstaaf op is. Ik maak nog

steeds aanpassingen. De eerste uitvoering had 24 kogelgewrichten in, nu gebruik ik er nog maar de helft.' We lopen naar beneden om van dichtbij te kijken. De YanBike ziet er prachtig uit, vooral de neus geeft hem een vlotte uitstraling. Het is allemaal heel degelijk een professioneel uitgevoerd, onvoorstelbaar dat het handwerk is. 'Ik heb er al heel veel aan veranderd. Ook de wielen. In het begin had ik 28" achter en 14" voor, nu is het 20" en 18". Binnenkort ga ik de zitting hoger zetten. Hij is verstelbaar, maar nu kan hij niet verder naar achter. Even de zaag erin, wat tussenstukken en dan weer vastlassen.' Zoals hij het vertelt, lijkt het heel simpel. Maar hij heeft al 20 jaar ervaring, dat scheelt. Jan van Zelderen, een man met een passie en een missie.

#### Rob Jamin



YanBike in het Zuiderpark

## INTERVIEW MET RIK BERKELMANS

Hij is toxicoloog én inspanningsfysioloog. In 1994 kreeg hij een idee, maar pas in 2000 kwam hij toe aan de uitwerking. Vervolgens kostte het meer dan vijf jaar om van concept naar een bruikbaar prototype te komen.

Ik ben op zijn spoor gezet door Jan van Zelderden, van de YanBike elders in dit nummer, die van het fietsen door gehandicapte mensen zijn missie heeft gemaakt. Eenzelfde bezieling tref ik bij Rik. BerkelBikes levert een keur aan fietsvoorzieningen. Zo zijn er de BerkelBike Connect, een gestuurd voorwiel met trap- en handaandrijving dat aan een rolstoel is te koppelen, en de BerkelBike Pro, een complete driewieler, ook met trap- en handaandrijving. Daarnaast de EasyLegs, hetzelfde idee zonder handaandrijving, ook in een koppelbare en een driewieleruitvoering. We spreken elkaar per telefoon.

*Hoe ben je tot die bijzondere studiecombinatie gekomen?*

‘Ik studeerde scheikunde, tegelijk was en ben ik een fanatieke sporter. Ik ben toen wat vakken bij bewegingswetenschappen op de VU in Amsterdam gaan volgen. Dat ging zo goed dat ik op een gegeven moment dacht ik: Waarom zou ik niet de hele studie doen? In Nijmegen las ik over experimenten met elektrische stimulatie (FES) bij mensen met een dwarslaesie. Ik wist dat mensen met die handicap een groot gezondheidsprobleem hebben, want spieren die niet worden gebruikt, gaan achteruit. Er kan decubitus ontstaan, het doorliggen: wondjes aan zitvlak, enkels en voeten. Bovendien missen ze het gunstige effect van bewegen, dat is gewoon goed voor je gezondheid. Om je conditie te trainen heb je een minimale hoeveelheid actieve spiermassa nodig. De grote



Rik Berkelmans

spieren zitten allemaal in de onderste helft van je lichaam. Daarom is het met een dwarslaesie moeilijk en bij hoge laesies zelfs onmogelijk om je conditie enigszins op peil te houden.’

*Waar kwam het idee voor BerkelBikes vandaan?*

‘Ik wou iets aan het gebrek aan beweging doen bij mensen met een dwarslaesie. Later zijn daar andere aandoeningen bij gekomen zoals MS, polio, beroerte, niet-aangeboren hersenletsel. Het moest makkelijk zijn, en leuk. Daardoor kwam ik al snel uit bij een fiets. Er bleken al zes pogingen te zijn gedaan, door universiteiten en revalidatiecentra, om een FES-fiets voor mensen met een dwarslaesie te maken. Ze strandden allemaal op de beperkingen van fietsen met alleen de benen. Zodra er bij een gehandicapte verzuring optreedt, staat hij stil, de aangedane spieren weigeren gewoon verdere dienst. Daar sta je dan halverwege. Zo kwam ik op het idee om de eigen rolstoel eraan te koppelen.

Door de spieren van benen en armen te gebruiken krijg je een betere conditie, je valt makkelijker



BerkelBike Pro

af, het is goed voor de bloedsomloop en de ademhaling, en je kunt er op eigen kracht mee thuis komen.’

De weg van idee naar uitvoering is meestal lang en moeizaam. Hoe heb je dat aangepakt?

‘Toen ik in 2000 aan de universiteit werkte, kreeg ik het gevoel: nu moet ik iets gaan doen. Ik hoorde over de Nationale Millennium Prijsvraag en heb een projectplan geschreven. Toen ik de prijs had gewonnen kwam ik makkelijker binnen bij het Revalidatie-Fonds en Economische Zaken. Ik ben eerst twee jaar in deeltijd en daarna voltijds aan het project gaan werken. De eerste fase met acht verschillende prototypes en clinical trials (wetenschappelijk onderzoek met echte patiënten) heeft vijf jaar geduurd. Mijn ervaring is dat ontwikkelaars stevast te optimistisch zijn. Het flauwe van onverwachte problemen is dat je ze niet kunt zien aankomen. Het luistert allemaal heel nauw. In het begin bijvoorbeeld liep de ketting er wel eens af. Dat kan natuurlijk absoluut niet. Jij en ik kunnen afstappen en proberen het in orde te maken, maar een gehandicapte niet. Hetzelfde voor de elektronica, het mag gewoon niet haperen. Qua materiaal zijn we recent overgegaan van staal naar aluminium. We hadden weer drie rondes met prototypes nodig. Dat komt ook omdat ik zelf niet gauw tevreden ben: als het beter kan, dan moet het ook. Juist de details zijn heel belangrijk voor mensen met een handicap, ze mogen geen enkele belemmering ondervinden. We konden al mensen de versnelling, FES en de hulpmotor met de kin laten bedienen, en nu hebben we in Engeland iemand die met zijn hoofd remt. Dat is weer een stapje verder.

*Is je bedrijf levensvatbaar?*

‘In het begin dreef ik op subsidies en leningen, maar nu gaat de verkoop in Nederland goed, er is groei in Engeland, en binnenkort beginnen we in een paar andere landen. Hier in Nederland is het moeizaam. De marktwerking functioneert nog niet voor innovaties in de hulpmiddelen. Verzekeraars zijn alleen geïnteresseerd in grote groepen.’ We komen te spreken over de mogelijkheden om in Nederland wel vergoeding te krijgen. Rik legt alles geduldig uit. Het is taaie kost, de lezer die het naadje van de kous wil weten, kan beter naar zijn webstek gaan: [www.berkelbike.nl/nl/faq/](http://www.berkelbike.nl/nl/faq/)



Waar haal je de kennis vandaan over FES, de stroomsterkte en dergelijke? Heb je daar mensen voor?

Oei, een heel verkeerde vraag: 'Dat is mijn vak. Er is veel over bekend.

De frequentie van de stroomstoten, de starttijd en de stoptijd per individuele spier. De puls is meestal korter dan 1 ms (milliseconde), je kunt hem verbreden of de amplitude vergroten. Ik ben nu bezig met een onderzoek

samen met de Universiteit van Kuala Lumpur naar een systeem dat zichzelf reguleert per individu. Want er zijn heel grote verschillen.'

Hebben we iets overgeslagen?

'De fietsen zónder FES zijn eigenlijk veel belangrijker, zeker qua volume. Sommige mensen verdragen FES niet. Ook bij ziekten als MS gaat de conditie hard achteruit, die patiënten hebben

heel veel baat van bewegen. Veel mensen denken ten onrechte dat ze niet kunnen fietsen. We hebben nu een Engelse militair, slachtoffer van een bermbom, allebei de benen boven de knie geamputeerd. Hij fietst weer met prothese! Fietsen is een continue beweging die je met weinig kracht kunt doen. Met driewielers hoef je niet bang te zijn voor omvallen. En desnoods zetten we er elektrische aandrijving bij.'

Weet de doelgroep je te vinden?

'Er komen mensen overgevlogen uit Amerika en Canada, die hebben ons gevonden via internet. Ik heb zelfs klanten die betalen zonder langs te komen. Maar inderdaad, als je kijkt naar het aantal mensen dat er baat van kan hebben, dan moet er nog veel gebeuren te beginnen met Duitsland en België.'

Aan de andere kant van de lijn hoor ik iemand tegen hem praten. Er wordt druk overlegd. Als hij weer in de hoorn spreekt, bedank ik hem voor zijn geduldige uitleg. Voor iemand die de wereld nog moet veroveren is tijd kostbaar.

**Rob Jamin**

## MIS NIETS MET DE FIETSFLITS!

Jammer genoeg kunnen we slechts twee maal per jaar een Fietsbel uitbrengen. Wilt u niks missen van wat we in de tussentijd doen? Neem dan een gratis abonnement op onze elektronische nieuwsbrief de (Haagse) Fietsflits. Daarmee blijft u op de hoogte van wat er in en om Den Haag gebeurt op fietsgebied en hoe wij ons inzetten voor uw fietsbelangen. De Fietsflits verschijnt onregelmatig, want alleen als er iets bijzonders te melden is. U kunt zich heel eenvoudig abonneren via [haagseregio.fietsersbond.nl/nieuws/media](http://haagseregio.fietsersbond.nl/nieuws/media), ook als u geen lid bent van de Fietsersbond.

Mailadressen veranderen nogal eens. Er zijn dan ook flink wat Fietsflits-abonnees "zoekgeraakt" doordat het adres niet (meer) klopt. Kreeg u in het verleden de Fietsflits, maar nu niet meer? Geef dan s.v.p. uw correcte mailadres even door via de hiervoor genoemde link.

## TOEKOMSTIGE FIETSOVERSTEEK STATIONSPLEIN ONTLEED

De afbeelding toont het ontwerp voor de aansluiting van het tweerichtingenfietspad vanuit de tunnel op het Stationsplein. Links ligt de Parallelweg, rechts gaat richting Rijswijkseplein, het blauwe blok rechtsonder geeft Station HS aan, de royale boom is een toekomstdroom. Het autoverkeer heeft één rijbaan. De fietsoversteek is een tweerichtingenoversteek. Het hele gebied wordt een 30 km/uur-gebied. De fietsvoorzieningen zijn aangegeven met donkerbruin. Op de tekening lijken ze ruimer dan ze in werkelijkheid worden.

Naar onze mening een onveilige oversteek. Kennisplatform CROW beschouwt een combinatie van zebra-markering en fietsoversteek uit de voorrang - zoals hier - als misleidend. Een inrichting zoals hier (de blokmarkering op de autorijbaan geeft aan dat de fietser in de voorrang is,

terwijl de haaiantanden aangeven dat de fietser uit de voorrang is), verhoogt de onduidelijkheid. En verder zijn de oversteek en het tweerichtingenfietspad te smal om het aanbod aan fietsers veilig te kunnen verwerken. Het is ook een onhandige oversteek. Fietsers komende vanuit de tunnel die wachten om linksaf te kunnen slaan, hinderen het fietsverkeer vanaf de Parallelweg richting centrum. De opstelruimten in het hele plangebied en de bochten zijn sowieso veel te krap.



## (SNEL)FIETSROUTENIEUWS

In de afgelopen periode zijn in de gemeente enkele belangrijke fietsroute-projecten gereed gekomen, zoals de snelfietsroute Velostrada en de OV-knoop Voorburg. Andere projecten zijn nog in ontwikkeling. Hieronder kort de stand van zaken.

### SNELFIETSRUTE VELOSTRADA

Op 15 mei is de Velostrada - de doorgaande snelfietsroute tussen Leiden en Den Haag, zie voor toelichting de vorige Fietsbel - officieel geopend. Daarmee zijn ook de tussengelegen gemeenten Leidschendam-Voorburg en Voorschoten een hoogwaardige, directe fietsverbinding in een aantrekkelijke omgeving rijker. De aansluiting van de Zijdesingel, en Appelgaarde snelfietsroute op het hoofdfiets-



Zijdesingel

routenet van de Haagse agglomeratie is gebrekkig. De route begint en eindigt bij station NS Mariahoeve op de Appelgaarde, een woonstraat zonder fietsvoorzieningen met parkeeroverlast van treinreizigers.

### HOF(PLEIN)SNELFIETSRUTE

Deze doorgaande route verbindt het Hofplein in Rotterdam met de Hofvijver in Den Haag. Het tracé volgt voor een belangrijk gedeelte de Erasmuslijn van RandstadRail, voorheen de Hofpleinlijn van NS. De belangrijkste functie van de route is een snelle, comfortabele fietsverbinding van de nieuwe woongebieden aan de zuidzijde van Den Haag en de noordzijde van Rotterdam - en daar tussenliggende plaatsen zoals Pijnacker-Nootdorp en Lansingerland (Berkel en Rodenrijs, Bleiswijk, Bergschenhoek) - met de centra van deze steden. Voor de gewenste kwaliteit zal het traject Hoekweg in Voorburg worden ingericht als fietsstraat. De weg krijgt hiervoor asfalt met een "streetprint". Voor het verkeerslicht op de kruising met de Prinses Mariannelaan komt een grote fietsopstelstrook. De aansluiting van de Hoekenburglaan op de Hoekweg wordt een verhoogd plateau; fietsers

op de Hoekweg krijgen voorrang. De monumentale, steile Nieuwe Tolbrug (Kippenbruggetje) voor voetgangers vormt een obstakel in de fietsroute. Voor dit knelpunt is nog geen oplossing gevonden. Hiervoor wordt gedacht aan een nieuwe, lage fietsbrug. Deze zou iets noordelijker kunnen komen, ter plaatse van de toekomstige aansluiting van het nieuwe gedeelte van de fietsroute langs het golfterrein en over de A4 naar Ypenburg.

### OV-KNOOP VOORBURG

De herinrichting van de omgeving van NS station Voorburg in het kader van het project OV-knoop Voorburg is op 13 juli afgerond. In de nieuwe situatie beschikken fietsers over een directe route tussen Voorburg-West en het bedrijventerrein Binckhorst naar het oude centrum van Voorburg. De route gaat over het nieuwe Stationsplein in combinatie met het voetgangersgebied De Loper. Verder zijn er voldoende goede fietsparkeervoorzieningen aangebracht en zijn de toeleidende fietspaden geasfalteerd.

### AANPASSING ROTONDE BIJ WINKEL-CENTRUM DE JULIANABAAN

De rotonde bij de kruising van de hoofdfietsroutes Mgr. van Steelaan en Kon. Julianalaan wijkt door zijn langgerekte, gebogen vorm, de trambaan in het midden en de indeling met dubbele rijstroken, af van de standaard inrichting.



Nieuwe Tolbrug (Kippenbruggetje)



het stationsplein en 'de loper'

Dit zorgt ervoor dat de voorrang voor fietsers onduidelijk is. Daarom is de rotonde enkelstrooks gemaakt. Hiervoor zijn de linksafstrook richting de Potgieterlaan en de keerstrook richting Den Haag opgeheven door middel van brede verdrijfvlakken. Dit verduidelijkt de voorrang van fietsers en verlaagt de snelheid van het autoverkeer.

### Dick Bredeveld



Rotonde Kon Julianalaan Mgr van der Steelaan



## MEER FIETS, MEER RUIMTE

Na de min of meer verloren race om een schaatstempel heeft Zoetermeer ook de sportieve strijd om genomineerd te worden voor de titel van Fietsstad 2014 verloren van onder meer Almere.

Voor zowel de gemeente Zoetermeer als de afdeling van Fietsersbond is dit een teleurstelling. De gemeente heeft de afgelopen jaren samen met diverse lokale belangenorganisaties veel werk verzet om het fietsklimaat te verbeteren. Het asfalteringsplan, Actieplan Fiets en het Actieplan Verkeersveiligheid zijn hier mooie voorbeelden van. Kort geleden is de rotonde Brechtzijde-Toneellaan in gebruik genomen. Hoewel nog niet optimaal,



opening Rotonde Brechtzijde-Toneellaan

is de veiligheid voor fietsers daar sterk verbeterd. De concurrentie van andere plaatsen was ook dit jaar weer bij bijzonder groot en sterk. Voor de toekomst nemen we de positieve kanten als uitgangspunt en gaan we samen met de gemeente door om verbeteringen aan te brengen. De algemene visie van de Fietsersbond vindt u op [www.fietsersbond.nl/meerfiets](http://www.fietsersbond.nl/meerfiets). In februari is in Zoetermeer het Actieplan Fiets van start gegaan. Deelnemers zijn: gemeente Zoetermeer, met onder meer verkeers- en stedenbouwkundigen, Stadsgebied Haaglanden, Onderwijsadvies, Fietsersbond, Fietsvereniging

## NACHTNET ZOETERMEER

In het interview op de volgende pagina vertelt de mobiliteitsmakelaar erover: Zoetermeer is één van de vijf gebieden in de regio Haaglanden waar werkgevers samen met overheden de strijd aangaan tegen de files. Onder aanvoering van de ambassadeurs Gerard Schiebroek van KPN en wethouder Hans Haring wordt gewerkt aan betere bereikbaarheid van Zoetermeer. Een van de maatregelen is een nachtnet voor de fiets op bedrijventerreinen. Het gebruik van de fiets voor het

Zoetermeer '77 en Ondernemersvereniging Zoetermeer. De gemeente Zoetermeer stelt het Actieplan Fiets 2013-2020 op, waarbij nieuw fietsbeleid wordt geformuleerd en fietsstimulerende maatregelen voor de komende jaren worden beschreven. De bedoeling is dat het Actieplan resulteert in een concrete lijst met acties om het fietsgebruik te bevorderen, in samenhang met het Actieplan Verkeersveiligheid dat inmiddels door de gemeenteraad is aangenomen.

### WENSENLIJST FIETSERSBOND

De vertegenwoordigers van de afdeling Zoetermeer van de Fietsersbond, Theo Hebing en Eugène Verwiel, hebben bij het Actieplan Fiets het volgende ingebracht:

- Verbeter de kwaliteit van de fietsinfrastructuur in Zoetermeer (asfalteringsplan).
- Consolideer het huidige fietsgebruik, maak fietsen een aantrekkelijker alternatief voor korte autoritten, maak beleid om het fietsverkeer te bevorderen.
- Realiseer veilige en snelle fietsverbindingen naar scholen en andere attractiepunten en richt de gebieden rond scholen fietsvriendelijk en duurzaam in.
- Breid de mogelijkheden uit om te fietsen en veilig, gemakkelijk en ordelijk te parkeren.
- Houd de Dorpsstraat open voor fietsverkeer.
- Breng het aandeel fietsgebruik in het totaal aantal verplaatsingen in Zoetermeer van 29% op termijn naar 44%.
- Zorg voor goede, uniforme bewegwijzering
- Zorg voor een parkeeralternatief na het opheffen van de stallingen op het Burgemeester Wegstapelplein.

woon-werkverkeer naar bedrijventerreinen neemt toe wanneer fietsen in het donker veiliger wordt. Belangrijk is het aansluiten van bedrijventerreinen op het nachtnet voor fiets. Dit wordt onderdeel van het door de gemeente Zoetermeer nog vast te stellen Actieplan Fiets. Doel: In combinatie met andere locatiegebonden maatregelen (veilige fietsenstalling, verlichting, et cetera) lijkt een toename van het woonwerkfietsverkeer met 10% haalbaar.

- Stop barrièrevorming in het fietsverkeer (zie Stadshart en Dorpsstraat) en werk een nieuwe fietsroute uit van Marktplein via Frankrijklaan en Stadshart naar Woonhart.
- Breng een knip aan in fietsstraat Voorweg om auto-sluipverkeer onmogelijk te maken. Voer actief beleid om het fietsverkeer te bevorderen: hanteer bij nieuwe ontwikkelingen de fiets in plaats van de auto als leidraad.
- Laat ontwikkelingen meeliften op onderhoudsprogramma's en nieuwe investeringen.
- Verhoog de status van de fiets, door fietsen aantrekkelijker te maken,
- Ga gemotoriseerd sluiptverkeer op fietsstraten tegen. Dezelfde punten zijn ook voorgelegd aan de politieke partijen met het oog op de gemeenteraadsverkiezingen in 2014. Zo werken we langs meerdere kanalen om de belangen van de fietsers in Zoetermeer te behartigen.

Theo Hebing  
Eugène Verwiel

advertentie



Schoolstraat 21 2511 AW Den Haag  
telefoon 070- 3 65 73 06  
fax 070- 3 89 77 94  
[www.travelbookstore.nl](http://www.travelbookstore.nl)

## MOBILITEITSMAKELAAR

Vanaf de 18e verdieping kijken we uit over het Haagse Bos, een zee van boomtoppen. In de verte ligt een toefje slagroom in het groen, de daktoren van Huis ten Bosch. Vandaag is het heilig, maar bij goed weer kun je Katwijk, Wassenaar en Rotterdam zien. Ik sta met Astrid Homan op de etage van VNO-NCW West in de Malietoren, het gebouw boven de Utrechtse Baan. We gaan praten over haar werk als mobiliteitsmakelaar in Haaglanden. Voor fietsers een relevant onderwerp.

*In welk verband werk je?*

‘Mijn achterban bestaat uit vijf partijen met zijn twee hoofdrolspelers, de werkgevers in VNO-NCW West en het Stadsgebied Haaglanden. In 2005 is een project van start gegaan met een Ronde-Tafelbijeenkomst onder het motto Werkgevers en Bereikbaarheid. Na twee jaar was de conclusie dat het breder moest worden, en in 2008 is een convenant gesloten, Bereikbaar Haaglanden, waaraan bij de start meteen 20 werkgevers zich verbonden hebben. De grote lijn is om werkgevers een handelingsperspectief te geven met het oog op bereikbaarheid. We zijn begonnen met de grote jongens als Aegon, Nationale Nederlanden, Siemens, de ministeries, de gemeente. Onze doelstelling was om gemiddeld 6% van de mensen die in hun eentje in een auto naar het werk komen, uit hun auto te krijgen. We mikten toen vooral op de leaserijders. In 2012 is het convenant met twee jaar verlengd en ondergebracht onder het landelijke project Beter Benutten. Dat is er op gericht om de voorzieningen die er zijn, beter en slimmer



Astrid Homan, mobiliteitsmakelaar

te gebruiken en om bij het aanleggen van nieuwe infrastructuur rekening te houden met betere bereikbaarheid en andere vormen van vervoer. Als voorbeeld: wanneer een nieuw fietspad wordt aangelegd, gaan we de werkgevers in de directe omgeving bezoeken. Om mensen op de fiets te krijgen zijn er op het werk voorzieningen nodig als een goede stalling, een douche, lockers en dergelijke. Voor de bereikbaarheid per tram gelden vergelijkbare voorwaarden. In Zoetermeer werken we aan een NachtNet, goed verlichte fietspaden tussen centrum en bedrijfsterrainen (staat ergens anders in deze Fietsbel), en ook aan NachtDistributie, waarbij servicemonteurs 's nachts de materialen afleveren die ze de volgende dag nodig hebben. dat scheelt ritten in de spits naar en van het magazijn. In Delft kijken we naar het slim bevoorraden van winkels en bedrijven buiten de spits. En het is tegenwoordig niet meer nodig dat iedereen op dezelfde tijden op kantoor aanwezig is, dus mensen kunnen ook buiten de spits reizen.’

*Werkt het, dat stimuleren van werkgevers?*

‘Zeker. Werkgevers vinden bereikbaarheid belangrijk, ze hebben belang bij duurzaamheid, CO<sub>2</sub>-reductie. Beter gebruik van voorzieningen en ruimte leidt tot kostenreductie. Werknemers die meer bewegen zijn gezonder, productiever en tevredener. Op veel terreinen kunnen werkgevers dus voordeel behalen. Om hen inzicht te geven gebruiken we onder andere de Fietsinspiratie Tool die door de Fietsersbond is ontwikkeld (zie [www.fietsinspiratietool.nl](http://www.fietsinspiratietool.nl)). Het is een website die laat zien waar kansen liggen voor werkgevers om aan de slag te gaan met het stimuleren van fietsen. Ze kunnen zelf aan de knoppen draaien en het resultaat aflezen van maatregelen die ze willen treffen. We bieden de werkgever ook een workshop waarin ze met hulp hun beleid kunnen aanpassen. Ze krijgen ze dan huiswerk: ze moeten een eigen plan opstellen om de mobiliteit en bereikbaarheid te verbeteren met meer fietsgebruik. Daarmee komen ze weer terug bij ons. We hebben een klein subsidiepotje waarmee we ze op weg helpen. Maar het uitgangspunt is dat het een eigen plan is, waarvoor ze zelf verantwoordelijk zijn. De doelstelling is dan bijvoorbeeld 2 op 5, laat mensen twee dagen in de week geen gebruik

maken van de auto. Dat komt natuurlijk in feite neer op gebruik van openbaar vervoer en fiets. De elektrische fiets is in opkomst, die raakt steeds meer geaccepteerd. Sommige werkgevers geven een renteloze lening om een elektrische fiets aan te schaffen. Die kan dan worden terugbetaald met de vergoeding van 19 cent die wordt gegeven per gereden fietskilometer. En iets anders: faciliteer niet iedereen op dezelfde standaard manier. Geef bijvoorbeeld niet iedereen een lease-auto.’

In veel lease-contracten zit een perverse prikkel, want als je fietst of met het OV gaat, wordt dat volgens het contract niet vergoed. Werknemers die anders willen, worden daardoor tegengehouden.

‘Dat klopt niet meer helemaal. In het traditionele leasecontract werd geen rekening gehouden met anders reizen.

Nu bieden veel leasemaatschappijen bijvoorbeeld de combinatie met een NS-businesscard. Werkgevers willen steeds vaker ook voor de leaserijders meer mogelijkheden. Maar werkgevers zelf kunnen onderhandelen met lease-maatschappijen om zo'n contract te veranderen. Ze nemen de ruimte om het zelf op hun eigen manieren te organiseren. En de leasemaatschappijen denken steeds verder mee. Zo worden er wel elektrische vouwfietsen standaard bij de lease-auto geleverd.’

Astrid, energieke veertiger vol energie, heeft eigenlijk geen vragen nodig: ‘We gaan ook naar sportclubs. Mensen die met de auto komen om te gaan sporten! Bij uitwedstrijden is er bijna altijd wat geregeld, carpoolen enzo. Maar bij de thuisclubs komt iedereen afzonderlijk, en meestal met de auto. Daar valt heel wat te winnen.’

*Wat vind je er zelf leuk aan? Wat brengt dit werk je?*

‘Ik ben een verbinder, dat is mijn sterke kant. Mijn opleiding ging in die richting, ik heb organisatiecultuur gedaan. Ik ben actief geweest in het duurzaamheidsadvies. Daar gaat het om gezond verstand en ondernemer-



schap. Hier zit ik tussen de overheid, werkgevers en mobiliteitsleveranciers. Dat zijn verschillende werelden, maar ze zijn eigenlijk bezig met hetzelfde. Soms zitten mensen op dezelfde bladzijde zonder dat ze het in de gaten hebben. Ik breng ze bij elkaar. Er zitten leuke creatieve kanten aan. We hebben nu bijvoorbeeld de scootafette. Een project dat bijna niets kost, maar heel goed werkt.'

Ze ziet mijn nieuwsgierige blik: 'Via de leverancier hebben we een elektrische scooter beschikbaar. De Rabobank heeft in zijn netwerk bedrijfsdirecteuren benaderd. Elke directeur krijgt een week lang de elektrische scooter. Daarna moeten hem zelf doorgeven aan een andere directeur en hun ervaringen met elkaar delen. Zo ontstaat een estafette-netwerk.'

Wij komen achteraf vragen wat hun ervaringen zijn én wat ze daarmee gaan doen. Het is een systeem dat bijna niets kost en heel veel oplevert. De verschillen zijn groot: er zijn mensen die er zo op weg rijden, en anderen die ergens stranden omdat ze vergeten zijn hem op te laden.'

Ze veert op: 'De wereld is écht veranderd, er kan nu heel veel. Met smartphones en tablets maakt het niet uit waar je werkt, je hebt aansluiting. Met videoconferencing hoeven mensen niet meer door het land te reizen. Je praat met elkaar zoals wij dat nu hier aan tafel doen. Gedeeld bezit is ook een nieuwe optie. Werknemers van één bedrijf kunnen overdag de auto van een collega nemen. Je kunt verder gaan: bedrijven die op één bedrijventerrein liggen, kunnen dat ook onderling doen, dan zijn er nog minder auto's nodig. In Leiden zijn ze bezig met deelfietsen, ze betrekken ze rijwielhandelaars om werkgevers en werknemers kennis te laten maken met e-fietsen en e-scooters. In Den Haag onderzoeken ze of de OV-fiets ook op andere plekken dan de stations kan worden aangeboden.'

*Hoe gaat het na 2014, wanneer dit convenant afloopt?*

'We zijn bezig met voorbereidingen om door te gaan. Er komt een ver-

voersautoriteit Den Haag – Rotterdam, dat wordt een uitvoerend orgaan. Het Stadsgebied Haaglanden zoals we dat nu kennen gaat daarmee verdwijnen. Het blijft nodig om werkgevers te stimuleren en faciliteren, dat is ook een ambitie van de nieuwe vervoersautoriteit. De werkgevers willen wel, maar ze krijgen al heel veel op hun bord. Dus we moeten ze blijven helpen. En we willen meer. We gaan werkgevers in het onderwijs benaderen, en de

## PILOT WEESFIETSEN SEGBROEK

Wethouder Boudewijn Revis, van Stadsbeheer Den Haag, vertelt over de pilot weesfietsen.

In het gebied ingesloten door en inclusief Koningin Emmakade, Noordwestbuitensingel, Loosduinseweg, Beeklaan en de even zijde van de Laan van Meerdervoort is half oktober een pilot "weesfietsen" van start gegaan. Al jaren wordt geklaagd over weesfietsen die kostbare fietsparkeerruimte in beslag nemen.

Een weesfiets is iets anders dan een fietswrak. Wat een fietswrak is, is duidelijk omschreven en zo'n wrak mag altijd door de gemeente worden weggehaald. Een weesfiets daarentegen is een op zich goed bruikbare fiets die wel heel erg lang ongebruikt op dezelfde plaats staat. Zolang dat je je af moet vragen of er nog wel een eigenaar in de fiets geïnteresseerd is. In het pilotgebied worden alle fietsen die langer dan een maand niet zijn gebruikt verwijderd en afgevoerd naar het Fietsdepot Haaglanden. De fietsen worden daar zes weken bewaard. Tijdens die periode kan de eigenaar de fiets ophalen tegen pinbetaling van € 25. Na die zes weken wordt een deel van de fietsen verkocht en een ander deel gaat gratis naar leerwerkcentra in Den Haag, waar jongeren worden opgeleid tot fietsenmaker. Zo krijgen de fietsen een mooi tweede leven.

### MARKEREN MET TIEWRAP

Hoe weet je nou dat een fiets een hele maand niet van zijn plaats is geweest? Vanaf 1 november worden alle fietsen waarvan gedacht wordt dat het mogelijk een weesfiets is, in het pilotgebied voorzien van een doorzichtige tiwrap met daaraan een foldertje. Als deze tiwrap na vier weken nog

zorg. Denk aan studenten die met de auto naar college komen, voorzieningen voor de enorme volumes aan leerlingen die op de fiets komen, de grote aantallen mensen die naar poliklinieken en bezoeken komen.'

Er is nog heel wat werk aan de winkel. Astrid zet er graag haar tanden in.

**Rob Jamin**

op de fiets zit, dan wordt de fiets meegenomen. Als de fiets voor die tijd gebruikt wordt, dan knipt de gebruiker de tiwrap door. Er is voor zo'n stevige tiwrap gekozen in plaats van bijvoorbeeld een hanger aan het stuur, omdat daarmee voorkomen wordt dat minder goedwillende passanten het systeem in de war brengen. Volgens planning zullen de eerste verweerde fietsen op 9 december worden weggehaald. Naar schatting staan er alleen al in het pilotgebied vele honderden weesfietsen. Hoeveel het er zijn weten we natuurlijk pas nadat deze pilot is afgelopen.

### VERVOLG NA DE PILOT

Het woord pilot, project of klein onderzoek, zegt het al. Als de resultaten positief zijn dan zal naar verwachting besloten worden ook in andere delen van Den Haag de weesfietsen weg te halen. Om iets aan deze weesfietsen te kunnen doen is de APV (de Algemene Plaatselijke Verordening) van Den Haag aangepast. Artikel 5.12 gaat over de overlast van fiets of bromfiets. Op een door het college van burgemeester en wethouders aangewezen weg of weggedeelte mogen fietsen of bromfietsen niet langer staan dan een door het college te bepalen periode. Met andere woorden: als de resultaten van de pilot positief zijn, kan het college, zonder dat daar opnieuw een raadsbeslissing voor nodig is, ook in andere delen van Den Haag met de weesfietsen aan de slag. Op die manier hoeven andere wijken niet nodeloos lang op het verwijderen van hun weesfietsen te wachten.

**Anneke de Jong**



Bereikbaar Haaglanden

## STAND VAN ZAKEN UITVOERING FIETSBELEID

RIJSWIJK

Jaarlijks rapporteert de onderafdeling Rijswijk aan de Gemeenteraad over de voortgang van het vastgestelde fietsbeleid (2008-2014). Dit jaar concludeerde de onderafdeling dat de onderdelen Communicatie en Routenetwerk redelijk zijn uitgevoerd, zij het dat het uit de vaart nemen van het pontje een grote stap terug is. Maar niet uitgevoerd zijn het asfalteren van drukke fietspaden zoals langs de Churchilllaan en de Beatrixlaan; meer fietsparkeerplaatsen bij winkelgebieden, met name de Bogaard; het wegnemen van de tekortkomingen in de bewegwijzering; het verkorten van lange wachttijden voor fietsers bij het kruispunt Haagweg/Herenstraat-Geestbrugweg.



### BRUGGEN OVER DE VLIET

De fietsbrug over de Vliet nabij de Populierlaan zal, naar we gehoord hebben van de Gemeente, volgens verwachting medio 2014 in gebruik genomen worden. De werkzaamheden aan de Hoornbrug lopen van april 2014 tot januari 2016. In de tweede fase daarvan

wordt het voor de fietser lastig. Wel is dan de fietsbrug klaar, die voor een deel van de fietsers een alternatief is.

### JAAGPAD

De Gemeente wil begin 2014 van het Jaagpad een fietsstraat maken. In november is er een burgerbijeenkomst

over de plannen. De Fietsersbond zal er met een paar mensen zijn om de voordelen van een fietsstraat te noemen. Het kruispunt met de Lange Kleiweg wordt opnieuw ingericht zodat de oversteek overzichtelijker wordt.

**Erwin Ruitenberg**

WASSENAAR

Met veel feestgedruis zijn op 15 mei de Snelfietsroutes "Via 44" en "Velostrada" tussen Den Haag en Leiden officieel in gebruik genomen. Veel Wasseenaarders maakten van de gelegenheid gebruik de routes te verkennen. Alle deelnemers kregen bij de start een tasje met inhoud en een routebeschrijving, inclusief een puzzel die onderweg opgelost moest worden. De route voerde via Wassenaar, Leidschendam, Voorschoten naar Leiden en weer terug naar Wassenaar. Toen iedereen weer terug was, werd de winnaar van de puzzel bekendgemaakt. Antoon Claassen was de gelukkige. Hij is actief in de Wasseenaarse Raad en vrijwilliger van de Fietsersbond. Hij kreeg een mooie fietstas.

Op initiatief van de nieuwe interim-wethouder van verkeer, de heer Beimers, is er weer regulier overleg tussen de gemeente en de Fietsersbond. Tot nu toe hebben we twee bijeenkomsten gehad, waarbij verschillende onderwerpen aan de orde

zijn gekomen.

We gaan ons nu vooral richten op de aanbevelingen zoals geformuleerd in de Fietsbalans.

Op 2 november organiseren we weer een fietsverlichtingsactie. Van 10.00 uur tot 15.00 uur kan iedereen zijn

fietslampjes laten controleren en/of repareren. We staan op het pleintje voor Luciano's ijsalon.

**Ada Meltzer, contactpersoon Wassenaar**

advertentie



- Bewaakte fietsenstallingen in de gemeenten: Alphen a/d Rijn, Delft, Den Haag, Pijnacker-Nootdorp, Rijswijk en Zoetermeer.
- Bewaakte fietsenstallingen bij diverse scholen.
- Geheel verzorgde stallingen bij evenementen en festivals.
- Fietskluisen, fietsstommels en buurtstallingen.

Voor meer informatie: 070-3942211

[www.biesieklette.nl](http://www.biesieklette.nl)

## KUNST & FIETSEN

In onze speurtocht om de lezer op de hoogte te houden van de laatste ontwikkelingen kwamen wij op de Rijnstraat 8A in de doorgang tussen CS en het centrum, in de plint van het oude VROMgebouw een nieuw bedrijf(je) tegen. Sedert afgelopen zomer is de begane grond van de fietsenkelder van het VROMgebouw antikraak verhuurd aan een jonge ondernemer, Victor van der Kruk, die ondanks de naam van zijn bedrijf op het eerste gezicht niet in kunst en fietsen handelt, maar in gebruikte meubels en nieuwe fietsen. Verder is hij actief als fietsenmaker.

Een interessante combinatie. Wat betreft de meubels, daar lijkt de nadruk



### OFWEL ARTTECHNIQUE

te liggen op de jaren 30 van de vorige eeuw. De fietsen daarentegen variëren van heel modern tot retro.

Met deze combinatie ziet het er niet uit als een standaard fietsenzaak. Aan de wand hangen fraaie fietsen. Zoals de site van Arttechnique schrijft hebben fietsen, kunst en interieur één ding gemeen dat je je ermee kunt onderscheiden. De aanwezige fietsen zijn inderdaad onderscheidend, behalve moderne ouderwetse fietsen, in pasteltinten, zijn er fixies te koop in de meest uiteenlopende kleuren. Victor is nu twee jaar bezig als fietsenhandelaar, eerst antikraak aan de Bezuidenhoutseweg en nu in het VROM gebouw. Hij zit daar minimaal tot volgende zomer, en daarna hoopt hij in de buurt verder te gaan met zijn bedrijf.

Op mijn vraag of de zaak goed loopt, vertelt Victor dat hij gemiddeld toch wel een fiets per dag verkoopt. Ook repareert hij regelmatig fietsen, maar hij kan nog wel meer werk gebruiken. Wat opmerkelijk is, is dat veel van de



fietsen die hij verkoopt naar buitenlandse toeristen gaan. Die willen natuurlijk een echt Nederlands souvenir meenemen.

Ook valt het Victor op dat er nog regelmatig mensen langskomen die graag bij hem willen parkeren.

Als je eens langs wilt gaan, de zaak is van maandag tot en met zaterdag open. Meer informatie is te vinden op [www.arttechnique.nl](http://www.arttechnique.nl).

**Anneke de Jong**

## PRINSESTRAAT DEN HAAG

Steeds weer verbaas ik mij erover hoeveel fietsers zich elke dag opnieuw een weg proberen te banen door de Haagse Prinsestraat. Een echt genoeg is dat namelijk niet. Hoe komt het dat een straat als deze, die niet bepaald fietsvriendelijk genoemd kan worden, toch zoveel fietsers aantrekt. Ik fiets daar zelf ook, maar met gemengde gevoelens.

De Prinsestraat is een eeuwenoude straat die vanaf het begin gebruikt werd om (vrijwel altijd) te voet naar de binnenstad te gaan. De term 'aanloopstraat' was dus een terechte benaming. Er zijn meer aanloopstraten richting binnenstad (o.a. Boekhorststraat, Denneweg, Noordeinde, Westeinde). Tegenwoordig is de ruimte voor voetgangers zo beperkt en de aanwezigheid van auto's zo nadrukkelijk dat de naam 'aanloopstraat' omgezet zou moeten worden in 'aanrijstraat'. Er rijdt voornamelijk sluipautoverkeer doorheen en op de toch al smalle rijbaan staan aan een kant auto's geparkeerd. Merkwaardig is dat in deze straat zoveel busjes geparkeerd staan, van o.a. timmer- en schildersbe-

drijfjes. Wat moeten die allemaal in die winkelstraat? Voor de fiets is er geen echt veilige ruimte. Daarnaast is de toestand van het wegdek zeer fietsonvriendelijk: een soort klein Zwitserland. Dit zijn ingrediënten om er niet over te denken daar te gaan fietsen. Toch gebeurt het. Waarom?

Het is een intieme straat die de fietser beschutting geeft tegen de wind. Door de geringe breedte kunnen auto's er nauwelijks hard rijden. De gevelwanden dragen bij aan een plezierige sfeer. De kleinschaligheid past bij de fietser, en de voetganger. Daarnaast is voor veel fietsers de Prinsestraat een alternatief voor de Torenstraat. Over de Torenstraat heeft de Fietsersbond in de loop der jaren al heel veel klachten ontvangen, zoals te smalle fietsstroken, voor een deel naast langsgeparkeerde auto's, plus de tramrails vlak eraan, met als gevolg veel valpartijen. De gemeente Den Haag heeft de Torenstraat opgenomen in een stertroute. De Fietsersbond is voorstander om de Prinsestraat daar voor te gebruiken. gezien de hoeveelheid verkeer die er

doorheen gaat kan de Torenstraat nooit een fietsvriendelijke straat worden. De Prinsestraat kan fiets- en voetgangersvriendelijker worden door hem autoluw in te richten en het autoparkeren er uit te halen. In onze stad worden de grootste omzetten gehaald in de winkelstraten waar geen auto's rijden en parkeren.

**Daan Goedhart**



## FIETSPADEN ESCAMPLAAN

Eind jaren zeventig werd de Escamplaan doorgetrokken naar het Westland. De weg werd de snelle verbinding van het Westland naar het centrum van Den Haag. Hij was breed met vage fietsstroken. foto Bianchi Escamplaan in aanleg Voor fietsers onveilig. Ik woonde toen in Kraaijenstein, maar fietste er niet prettig. Ook automobilisten voelden zich niet altijd prettig bij deze brede weg. Een fietspad lag er alleen tussen het Vinkenlaantje en de Zichtenburgweg, om te kunnen oversteken.

Begin jaren tachtig werd Houtwijk gebouwd. Toen werden er zelfs geluidswallen aangelegd. Uiteindelijk werd de Escamplaan (heette zelfs een tijd de Eshofpolderweg) ook aangepakt. De weg werd een echte 2x2 weg met fietspaden, heel fraai en veilig. Echter als raadslid kon het mij niet bekoren dat de kosten (ca. 5 miljoen gulden) ten laste kwamen van het fietsbudget. We hebben natuurlijk een opmerking

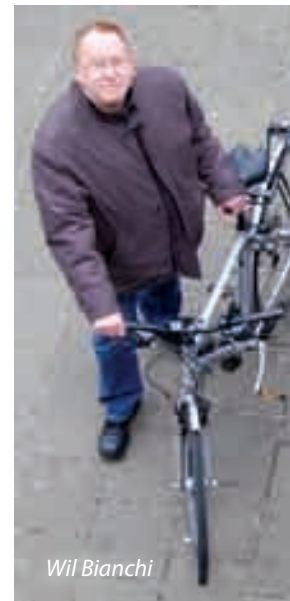


Escamplaan

gemaakt dat in feite een groot bedrag aan de (auto)weg was uitgegeven. Maar de wethouder meldde trots dat Den Haag zoveel geld uitgaf aan fietspaden.

**Wil Bianchi**

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



Wil Bianchi

## IN BETON GEGOTEN

De stad Den Haag kreeg begin september een paar handige cadeautjes. Duco Douwstra uit Vleuten plaatste op een aantal plekken gratis fietspompen. Zo wil hij mensen die een lekke band krijgen te hulp schieten.

Ondernemer Douwstra hoopt op den duur geld te verdienen met de fietspompen door er reclame op te plakken. Maar zover is het nu nog niet. Hij betaalt de pompen uit eigen zak. 'Maar', zegt hij 'Ik kan niet anders. Als ik eenmaal een idee in mijn hoofd heb,

kan ik 's nachts niet slapen als ik er niets mee doe.'

De pompen zijn in een flink blok beton gegoten, ze wegen zo'n 100 kilo en zijn dus niet zo maar mee te nemen. De slang eindigt met een opzetstuk waar alle soorten ventielen op passen.

Bovendien staat er een verwijzing op naar een winkel in de buurt waar - ook gratis - bandenplakspullen klaarliggen. De bandplakzuilen staan ook al in Utrecht en Amsterdam. Den Haag kreeg er tien cadeau van Douwstra. Hij zette er twee neer op het Koningin Julianaplein bij het Centraal Station en één op Kijkduin. De combinatie van duurzaam beton en matige kwaliteit pomp blijkt na anderhalve maand niet heel gelukkig. In Den Haag zijn meerdere pompen inmiddels defect, door roestvorming en/of onbesuisd gebruik. Herstel lijkt onmogelijk. Douwstra doet er goed



aan om nog een nachtje te slapen over het ontwerp.

Bron o.a.: [www.omroepwest.nl/nieuws/06-09-2013/den-haag-krijgt-fietspompen-cadeau](http://www.omroepwest.nl/nieuws/06-09-2013/den-haag-krijgt-fietspompen-cadeau)



Duco Douwstra

## FIETSEN VOOR IEDEREEN

Voor de mensen die niet gewoon op een tweewieler willen of kunnen rijden, zijn er tegenwoordig heel veel alternatieven. Een van daarvan is de vierwieler. Vierwielaars zien we vaak in de verhuur, bij het personeelsuitje als variatie voor een ritje op de tandem of een stukje met de waterfiets. Ze worden ook gebruikt als alternatief vervoer voor bijvoorbeeld gehandicapten.

Het Cygnus Activiteitencentrum voor mensen met een lichamelijke handicap en/of niet-aangeboren hersenletsel heeft sinds een half jaar twee vierwielaars van het merk Quattrocycle. Deze fietsen zijn een uitkomst voor het activiteitencentrum in Ypenburg. 'Veel van onze cliënten kunnen zich be-

perkt zelfstandig bewegen', vertelde Joyce Diederik, activiteitenbegeleider. 'Voor wat grotere afstanden waren de cliënten tot nu toe afhankelijk van een taxi of busje. Dat leverde steeds vaker problemen op omdat er door bezuinigingen niet altijd een busje en/of chauffeur beschikbaar is. Een Quattrocycle leek ons een goede oplossing, vooral ook omdat de cliënten dan meteen in beweging zijn. Het Rabobank Stimuleringsfonds heeft de op maat gemaakte fietsen dit voorjaar aan het activiteitencentrum geschonken.' foto Quattrobikes in gebruik genomen. De fietsen zijn een groot succes. Op dit moment worden ze onder andere gebruikt om naar het zwembad te gaan. Een afstand die vroeger met een

busje werd afgelegd. Het bijzondere van de fietsen is dat ze vier kettingkasten hebben, zodat iedereen op zijn eigen tempo kan mee fietsen. Omdat de fietsen nogal zwaar zijn, wordt er meestal gebruikgemaakt van de elektrische trapondersteuning. Op mijn vraag of de fietsen goed wendbaar zijn: ze kunnen in een gewone straat in één keer keren. De

richting wordt aangegeven door de bestuurder, die zit links achter. Het sturen gaat met twee hendels, als je de linker naar achteren duwt en de rechter naar voren dan gaat de fiets linksaf. Het is even wennen, maar daarna gaat het vanzelf. De fietsen zijn erg veilig, ze kunnen niet omslaan. De gebruikers dragen geen helm, maar hebben wel een gordel om. De fietsen zijn zo aangepast dat op de rechter achterplaats ook een fietser met een halfzijdige verlamming kan mee fietsen. Op die plaats kunnen de voeten worden vastgezet zodat de fietser mee kan fietsen met zijn goede been. Op dit moment worden de fietsen alleen gebruikt als er linksachter een medewerker van het activiteitencentrum meefietst, maar wellicht wordt dat op den duur anders. 'Veel van onze cliënten wonen in Aves, de woonlocatie boven het activiteitencentrum. Als wij hen hier leren de fietsen goed te gebruiken kunnen zij hem 's avonds en in het weekend ook gebruiken om een ommetje te maken of boodschappen te halen.'

Meer informatie over het activiteitencentrum op [www.gemiva-svg.nl](http://www.gemiva-svg.nl)  
Meer informatie over Quattrocycle is te vinden op [www.quattrocycle.nl](http://www.quattrocycle.nl)

**Anneke de Jong**



Quattrobikes in gebruik genomen

## KORT NIEUWS

### GEMEENTE KAN LUISTEREN

Toen ik op een ochtend in augustus de hond uitliet zag ik dat bij een voetgangersbrug in Madestein stenen uit het wegdek waren gehaald en in het water gegooid. Dat bruggetje betekent veel voor moeders op de fiets en hun fietsende kinderen op weg naar school. Ik heb de wegbeheerder benaderd via de mail en er een foto bijgestuurd. Eind van de middag was het al weer hersteld door de gemeente. Complimenten.

### AANNEMER LUISTERT OOK

Begin september bemerkte ik dat het fietspad aan de Escampiaan ter hoogte van het verzorgingstehuis Houtwijk was afgesloten. Er werden bomen omgehaald. Dat werd alleen

maar aangegeven door middel van een lint. De fietsers moesten bij de busluis het fietspad af. Ik heb daar een aantal foto's gemaakt, en met de mensen gepraat die het fietspad hadden afgesloten. En warempel, ze begrepen de gevaarlijke situatie. Ze plaatsten een nieuw lint met bordje hoe de fietser kon omrijden.

### UITHOF MET SCOOTERMOBIELEN

Op mijn wekelijkse fietstocht door de parken van Den Haag Zuid kwam ik ook door de Uithof. Daar reden twee scootmobielen (met een man en een vrouw) me tegemoet. Ze hadden een hond bij zich. Plots ging de man linksaf, de hond twijfelde, maar ging toch vlak voor mijn neus ook naar links. Naar de vrouw die

wèl wachtte maakte ik een gebaar 'Wat is dit nou?' Kreeg ik als antwoord: 'Ach ze stak toch haar poot uit'...

### Wil Bianchi



toerit bruggetje Madesteijn

# INFORMATIE VOOR FIETSERS

## HANDIGE ADRESSEN

### Fietsersbond Haagse regio

Postbus 11638  
2502 AP Den Haag  
[info@fietsersbondhaagseregio.nl](mailto:info@fietsersbondhaagseregio.nl)  
[haagseregio.fietsersbond.nl](http://haagseregio.fietsersbond.nl)  
[www.fietsindeknel.nl](http://www.fietsindeknel.nl)

### Haags Milieucentrum

Esperantoplein 8  
2518 LE Den Haag  
Tel. 070 - 302 99 52  
[info@haagsmilieucentrum.nl](mailto:info@haagsmilieucentrum.nl)  
[www.haagsmilieucentrum.nl](http://www.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

Postbus 2828  
3500 GV Utrecht  
☎ 030 - 291 81 71  
[info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)  
[www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)  
[www.fietsersbond.nl/meldpunt/output](http://www.fietsersbond.nl/meldpunt/output)

Slecht wegdek, overhangend groen, glas op de weg, etc., 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  
[contactcentrum@dsb.denhaag.nl](mailto:contactcentrum@dsb.denhaag.nl)

### Leidschendam-Voorburg

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

### Rijswijk

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

### Wassenaar

Johan de Wittstraat 45  
Postbus 499  
2240 AL Wassenaar  
☎ 070 - 5122222  
meldpunt openbare ruimte:  
☎ 070- 5122265  
[meldpunt@wassenaar.nl](mailto:meldpunt@wassenaar.nl)

### Westland

Postbus 150  
2670 AD Naaldwijk  
☎ 0174 - 673673  
meldpunt leefomgeving:  
☎ 0174 673499  
[www.gemeentewestland.nl](http://www.gemeentewestland.nl)

### Zoetermeer

Stadhuisplein 1  
2711 EC Zoetermeer  
Bezoekersingang: Markt 10  
☎ 079 - 346 8000  
[www.zoetermeer.nl](http://www.zoetermeer.nl)

## KLACHTEN OPENBARE RUIMTE

## WORD LID

Fietsproblemen in uw omgeving? De Fietsersbond helpt! Word nu lid!

Alles wat u in dit blad kunt lezen heeft tijd gekost, en geld. Help ons om door te gaan. Lid worden gaat het makkelijkst via de landelijke website [www.fietsersbond.nl/lidworden](http://www.fietsersbond.nl/lidworden). U kunt daar zien dat u een welkomstgeschenk krijgt en wat precies de



bedragen en termijnen zijn voor de contributie. Fietsbel op uw deurmat is een terugkerend cadeau.

## PEDERSEN- TIJDLOZE SCHOONHEID

*Een fietsontwerp uit 1894 dat er even tijdloos uitziet als de Citroen DS en het jurkje van Chanel.*

De Deen Mikael Pedersen (1855) begon zijn carrière met het ontwerpen van landbouwmachines en verhuisde begin jaren '90 naar Engeland. Daar ontwierp hij een fietsframe waarin de krachten zo efficiënt mogelijk werden verdeeld door gebruik van spanten. Het zadel kwam zodoende te hangen op een kabeloverspanning, als een hangmat. Ten opzichte van de toenmalige rijwielen was de zithouding een ergonomisch wonder. Dankzij een rijke industrieel, Ernest Hooley, kon hij de fiets in productie brengen. In de hoogtijdagen maakten 50 werknemers meer dan 30 fietsen per week. Variaties als tandems, tripletten en een opvouwbare versie zaten in het assortiment. Pedersen verslikte zich in een naafversnelling die hij aankondigde, maar niet tijdig van de kinderziektes wist te genezen. Even later kwam de bekende Surmey-Archer op

de markt. Het bedrijf ging failliet, de productie viel stil in 1917. Maar de legende was daar. In 1978 begon Jesper Sølling frames te bouwen naar het oorspronkelijke ontwerp. Nu rijden ze rond met derailleurs, houten spatborden, hydraulische remmen en andere eigentijdse aanpassingen. Tijdloos blijven ze.

