



voorjaar 2014

FIETSBEL

Fietsersbond afdeling Haagse Regio en Zoetermeer



met Haagse Harrie, Jetta Klijnsma en
de nachtburgemeester

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

website: Haagseregio.fietsersbond.nl
 redactieadres: Postbus 11638,
 2502 AP DEN HAAG
 e-mail: fietsbel.denhaag@gmail.com
 redactie: Rob Jamin (eindredactie),
 Anneke de Jong en
 Ruud Grosmann (opmaak)
 oplage: 2 350 exemplaren
 druk: ZuidamUithof Drukkerijen
 issn: ISSN 0920-03633
 abonnement: minimaal 26 euro per jaar. Zie
 voor de betalingsvoorwaarden
fietsersbond.nl/lidwoorden



Aan dit nummer werkten mee:

Kabiru Arahmani, Wil Bianchi, René Bom, Dick Breedevelde, Rinse Gorter, Haagse Harrie, Bas Hendriksen, Jetta Klijnsma, Sanneke Kooijman, Ada Meltzer, Bob Molenaar, Julius Pasgeld, Haagse Politie, Michel Post, Marnix Rueb, Erwin Ruitenbergh, Annemiek Sepers

INHOUDSOPGAVE

- 2** redactioneel
- 3** Haagse resultaten van Meldpunt
- 4** interview Jetta Klijnsma
- 5** column Julius Pasgeld
- 6** hoe werkt een stoplicht?
- 7** Ghanese Reparatie Hemel
- 8** Harrie en Marnix
- 10** Haagse fietspaden
- 12** Verkeerslichten en -kruisingen
- 13** Kleine Weimar
- 14** afdeling Zoetermeer
- 15** afdeling Wassenaar, Leidschendam-Voorburg
- 16** afdeling Rijswijk
- 17** interview nachtburgemeester
- 18** Fietsdepot Haaglanden
- 20** Politie tegen fietsdiefstal
- 21** Landelijk Meldpunt
- 22** Uit de raad geklapt



De redactie begint er steeds meer plezier in te krijgen. Er komt een gevarieerd menu op uw tafel of tablet. Een staatssecretaris die ook op de fiets het tempo bepaalt. Hoe loopt de pilot weesfietsen in ReVa, en wat gebeurt er eigenlijk met de verwijderde fietsen? Bij station Hollands Spoor maakt u mee hoe de politie haar best doet om het stelen van fietsen tegen te gaan. De onvermoeibare werkgroep gemeentepolitiek schrijft u bij en geeft

een paar lesjes verkeerskunde. Ook de afdelingen in de omgeving werken hard aan fietskwaliteit. In de Ghanese fietsenhemel maakt u kennis met succesvol inburgeren. De nachtburgemeester blijkt ook overdag zeer actief. Aan de tafel waar Haagse Harrie tot leven komt spraken we met zijn alter ego Marnix Rueb. Op het stadhuis hebben we ons licht opgestoken over verkeerslichten. Het landelijk Meldpunt van onze eigen

Bond is sterk verbeterd. We spraken met projectleiders, en er is een overzicht van de opbrengst in het Haagse. De wegbeheerders kunnen hun werk niet goed doen zonder waarnemingen uit het veld. Ook u, lezer, kunt bijdragen aan beter fietsverkeer: wees alert en meld. Natuurlijk onze columnisten: Julius Pasgeld en Wil Bianchi. En nog zo wat. We hopen dat u net zoveel plezier beleeft aan het lezen.

BIJ DE VOORPLAAT

Marnix Rueb liet zich ontvallen dat het tekenen van een fiets met berijder heel lastig is. Met deze voorplaat heeft hij zijn eigen uitdaging glansrijk aangenomen.

BELANGRIJKE DATA

15 mei	19:00 fietstocht en 20:30 fietscafé afd Haagse Regio
27 mei	20:00 bestuursvergadering afd Haagse Regio
16 juni	10:30 werkgroep gemeentepolitiek Den Haag
8 juli	20:00 bestuursvergadering afd Haagse Regio
18 augustus	10:30 werkgroep gemeentepolitiek Den Haag
1 september	10:00 fietsgraveeractie station HS
2 september	20:00 bestuursvergadering afd Haagse Regio
25 september	18:30 fietstocht en 20:30 fietscafé afd Haagse Regio
29 september	10:30 werkgroep gemeentepolitiek Den Haag
14 oktober	20:00 bestuursvergadering afd Haagse Regio
25 november	19:30 algemene ledenvergadering afd Haagse Regio

HET FIETSBOND MELDPUNT: HAAGSE RESULTATEN

Op het webadres meldpunt.fietzersbond.nl is sinds mei vorig jaar het Fietzersbond Meldpunt te vinden. Voor onze regio betekent dit een alternatief voor “Fiets in de knel”, dat per 1 januari 2014 opgeheven is. Het Meldpunt stuurt uw melding automatisch en ogenblikkelijk door naar de verantwoordelijke wegbeheerder, of het nu gaat om losliggende tegels, structureel hinderlijk geparkeerde auto's, gevaarlijke paaltjes of fietsonvriendelijk afgestelde verkeerslichten. Ook goede ideeën kunt u er kwijt. Verzamel wel medestanders, want uw idee, hoe briljant ook, gaat pas naar de wegbeheerder als tien mensen het steunen.

Landelijk hebben in 2013 zo'n 3.300 mensen de weg naar het Meldpunt weten te vinden. De meeste klachten gingen over de kwaliteit van de fietspaden (1.863). Verkeerslichten waren de op één na grootste bron van ergernis (504), kruispunten en rotondes volgden met 490 meldingen. Ook het gedrag van verkeersdeelnemers en de (on)mogelijkheid tot fietsparkeren leverden meldingen op. De Haagse cijfers geven een vergelijkbare trend te zien. Tot het moment van het schrijven van dit stuk waren 82 klachten ingediend, waarbij de kwaliteit van het wegdek het hoogste scoort (18 meldingen). Ook in Den Haag staan verkeerslichten op de tweede plaats (14) en volgt de inrichting van de openbare ruimte - in diverse varianten - met elf meldingen. Een aantal hiervan hebben betrekking op onduidelijke - en daardoor gevaarlijke - oversteek-situaties.

Van de klachten over de verkeerslichten gaat precies de helft over het verschijnsel dat het licht voor fietsers op rood staat terwijl het parallelle autoverkeer groen krijgt. Twee klachten hebben betrekking op de plek waar de palen geplaatst zijn.

Een paar klachten springen er echt uit. Zoals de fietser die tijdens de storm van 5 december vorig jaar van zijn fiets wordt geblazen door turbulenties rond het Strijkijzer. Daarbij verliest hij zijn bril, die ondanks een hulpvaardige voorbijganger niet is teruggevonden. Iemand met een tandem beklagt zich dat hij vast komt te zitten op de drempels in de duinen tussen Kijkduin



en Scheveningen. ‘Dit bederft dus wel het rijplezier’, voegt hij eraan toe. Hij constateert dat ook bestuurders van e-bikes er problemen ondervinden. Iemand anders wijst erop dat het verwijderen van de “fietsflippers” - de flexibele afsluiting van de kruising Torenstraat/Riviermarkt - tot gevolg heeft dat gemotoriseerd sluiptverkeer hier nu met hoge snelheid rijdt. Fietzers worden opgejaagd en kunnen tussen de tramsporen op de Riviermarkt geen kant op. Weer een ander signaleert een interessant verschijnsel. Het fietspad langs een deel van de A12 vangt geen licht meer sinds op 1 oktober vorig jaar de verlichting op die snelweg is gedoofd. Het fietspad heeft geen eigen verlichting. ‘Hierdoor is het fietspad geheel in donker gehuld’, luidt de klacht. Fietzers worden zelfs verblind door tegemoetkomend autoverkeer.

Tot slot één idee dat op het Meldpunt geplaatst is. Iemand suggereert om de wandel- en fietspaden langs de zuidkant van de Scheveningse Weg om te wisselen. Het fietspad is een hobbelig tegelpad, de voetpaden zijn een jaar of twee geleden strak geasfalteerd. Zeg nou zelf: verdient zo'n idee tien stemmen of niet?

Tot op heden staan helaas nog meer heel weinig klachten als “opgelost” geregistreerd, maar we gaan er maar van uit dat niet iedere wegbeheerder van ieder stadsdeel zin heeft in die administratieve rompslomp. Heeft u zelf een fietsprobleem in Den Haag of elders? Meld het op meldpunt.fietzersbond.nl

Bob Molenaar

OPROEP

De Fietzersbond zoekt voor Den Haag

knelpuntenmelders

Doel: knelpunten voor fietsers doorgeven aan het Meldpunt van de Fietzersbond, zodat deze automatisch onder de aandacht van de gemeente Den Haag worden gebracht.

Functieomschrijving: U meldt fietsknelpunten die u kent of onderweg tegenkomt, via de website of de app van de Fietzersbond. Of het nu een lastige oversteek is voor fietsers, slecht wegdek, of een veel te smalle fietsstrook, u geeft een omschrijving en maakt er liefst een goede foto bij.

Uitgebreide informatie vindt u op: haagseregio.fietzersbond.nl/vacatures

Geef u op bij: Fietzersbond afdeling Haagse regio, Postbus 11638, 2502 AP Den Haag

Stuur uw reactie of bijdrage voor het volgende nummer voor 15 september 2014 naar fietzbel.denhaag@gmail.com

KADER GEZOCHT

De Fietzersbond zoekt voor Den Haag

stadsdeelvertegenwoordigers

Doel: Op stadsdeelniveau de zichtbaarheid en aanspreekbaarheid van de Fietzersbond vergroten en bijdragen aan fietsvriendelijke oplossingen.

Uitgebreide informatie vindt u op: haagseregio.fietzersbond.nl/vacatures

De Fietzersbond zorgt er voor dat alle randvoorwaarden aanwezig zijn om het werk goed en gemotiveerd uit te kunnen voeren.

Sollicitaties naar: Fietzersbond afdeling Haagse regio, Postbus 11638, 2502 AP Den Haag

JETTA KLIJNSMA

Er zullen niet veel landen zijn waar bewindspersonen zoveel mogelijk de fiets gebruiken. Laat staan een die naast een overvolle baan ook ambassadeur is voor het fietsen. Welkom in Den Haag, welkom bij de Staatssecretaris Sociale Zaken en Werkgelegenheid, mevrouw Jetta Klijnsma. Ze geniet nationale bekendheid door de tandem waarmee ze zich verplaatst. Het maken van een afspraak voor een interview over fietsen kostte geen enkele moeite, we kwamen zelfs met stip in haar bomvolle agenda. In haar werkkamer kijkt ze naar het voorblad van de voorgaande Fietsbel, met de YanBike. Ze wordt er helemaal enthousiast van:

‘Er is zoveel mogelijk op het terrein van fietsen. Zo’n vierwieler is ideaal wanneer je problemen hebt met je evenwicht. Ik heb er vroeger wel op gereden. Voor mezelf is het een bezwaar dat twee naast elkaar te breed is voor de meeste fietspaden.’ Ze bladert gretig verder, langs de BerkelBikes en Quattrobikes.

TANDEM UIT ITALIË

Hoe bent u zelf begonnen met fietsen? ‘Ik ben spastisch. Als klein kind had ik zo’n driewielertje. Toen ik wat groter werd kocht mijn vader een skelter voor me. Ik weet het nog goed: knal-rood met een grote “3” erop. Ik vond hem te jongensachtig. En hij trapte veel te zwaar, ik had niet veel kracht. Op mijn vijftiende kreeg ik mijn eerste tandem. Voor de oorlog waren tandems vrij gewoon, maar daarna waren ze heel zeldzaam. Mijn vader heeft heel lang gezocht, zonder succes. Tot de fietsenmaker er een had gezien, op een Italiaanse beurs. Een vouwtandem. Toen ik een speciale auto kreeg, heeft mijn vader twee imperiaals aan elkaar gemonteerd, de tandem paste er precies op. Sindsdien heb ik er heel wat versleten. Ze werden ook wel eens gejat, om mee te joyriden.’ We krijgen thee, de Staatssecretaris neemt een glas water. ‘In mijn studietijd had ik een driewieler. Daar kon ik heel veel mee vervoeren. Eens in de zoveel tijd zelfs drie kratten bier achterop (dat mag tenslotte als student). Een vriendin van me heeft heel erg lange benen. Zij ging dan achterop zitten, met haar rug tegen de mijne. Dan kon ze meestappen. Daar kregen we natuurlijk heel veel leuke reacties op.’

BURGERS SPREKEN HAAR AAN

Hoe ging het met dienstauto’s, en de chauffeurs?

‘Vanaf ’98, toen ik wethouder werd in Den Haag, werd ik gereden in een dienstauto. Maar na een tijdje merkte ik dat ik te weinig bewoog. Toen zijn we op het idee van een diensttandem gekomen. Ik had drie bestuursadvi-

‘Ik bepaal het tempo.’

seurs die het alle drie leuk vonden om met mij te fietsen. Ik werd van huis opgehaald en we reden van het stadhuis door de stad voor werkbezoeken. Onderweg word ik vaak aangeschoten door burgers, nu nog steeds trouwens. Dan komen mensen naast me rijden en leggen me hun probleem voor. Ik vind het heerlijk. Vandaag bijvoorbeeld ben ik van huis komen fietsen, daarna moest ik op het Binnenhof zijn, ook gefietst.’

Heeft u thuis ook een tandem?

‘Jazeker, zelfs twee. Ik rijd met mijn man. We hebben ook een heel kleine tandem, met kleine wielen en trapondersteuning. Hij is korter en past daardoor precies in onze auto. En mijn rollator kan eraan vast worden gemaakt. Zonder tandem kan ik niet fietsen. En ik heb natuurlijk chauffeurs nodig die ervaring hebben met fietsen en een beetje robuust zijn. Als we stilstaan bij een stoplicht, blijf ik zitten, dan moet de chauffeur stevig op zijn benen staan. Hier op het departement heb ik Marcel en Bauke. Ze komen gewoon uit de chauffeurspoule, maar ze doen het vrijwillig want ze vinden het leuk én ze werken aan hun conditie. Ze doen het om de beurt, een week op, een week af. Nee, ze fietsen niet in hun chauffeurspak, ze dragen ze iets minder formeels.’

DIVERSE RIJSTIJLEN

Merkt u iets van verschillen in rijstijl? Ze schiet in de lach: ‘Nou, reken maar. Soms wil er eentje een stoplicht meepikken. Dan roep ik aan de overkant: “Jij reed door oranje, maar ik door rood!” Maar achter in een auto is dat niet anders, je moet je een beetje overgeven.’

Wie bepaalt het tempo?

‘Ik,’ zegt ze meteen, zeer gedecideerd. En dan, verklarend: ‘Ik heb een laag tempo, ik kan niet snel peddelen. Daardoor rijdt de chauffeur in een zware versnelling. Dat is hard werken voor de chauffeur.’

Wat vindt u als fietser van Den Haag?

‘Top! Je kunt hier prachtig fietsen. Afgelopen weekend zijn we van Kijkduin naar Scheveningen gereden. Het is ideaal dat fietsers tegenwoordig soms door voetgangersgebied mogen rijden, voorzichtig aan natuurlijk. Een pluim voor het College! Problemen kom ik eigenlijk niet tegen.’ Ze besluit met een anekdote: ‘Bij de gemeente leerden mijn medewerkers elkaar chaufferen. De nieuwe voorop, een ander in mijn rol achterop. Die haalde de gekste capriolen uit, gekker dan ik het ooit kan maken. Zo zouden ze op alles zijn voorbereid. Een ander stond op het balkon van mijn kamer klaar met een emmer water – ik had als enige in het stadhuis een kamer met balkon. Dat was om regen na te bootsen.’

Anneke de Jong
Rob Jamin



OVER HET ONDERHOUD VAN DE FIETS

Mei 1953: Ik word tien en krijg mijn eerste fiets. Een tweedehands, met een mica stuur en blokken op de trappers. Mijn vader bond me op het hart dat ik hem goed moest onderhouden en regelmatig schoon maken. Dat deed ik in de daaropvolgende jaren. Voor het reinigen volstonden een spons, een emmer water met wat lodaline erin en een afgeschreven handdoek. Voor het onderhoud waren een flesje olie en een klein blikken Simsondoosje (12 x 6 x 2 cm) met bandenplakspullen, een stel bandenlichters, een combinatie-tang en een schroevendraaier genoeg.

ALS HIJ VIES IS KOOP JE EEN NIEUWE

Oktober 1979: Mijn zoon krijgt (na een driewielertje en een klein fietsje met zijwieltjes) z'n eerste echte fiets. Een splinternieuwe, met een chromen stuur en 21 versnellingen. Ik drong er bij hem op aan dat hij hem vooral goed moest onderhouden en regelmatig schoon moest maken. Eerst keek hij mij niet-begrijpend aan omdat hij nog nooit had gehoord van het begrip "onderhouden". En toen ik hem dat had uitgelegd begon hij vreselijk hard te lachen. 'Onderhouden! Een fiets is om op te fietsen! Als hij vies is geworden, koop je een nieuwe en als hij kapot is breng je hem naar de fietsenmaker. Zo doen al mijn vriendjes dat ook!' Ik stond op het punt hem uit te leggen dat het fijn was om een fiets te hebben. En dat je, als het goed is, een soort verhouding hebt met je fiets. Omdat je fiets je iedere dag overal brengt waar je zijn moet. En dan kan je hem best eens schoon maken. Als een soort tegenprestatie. En ook wilde ik hem aan zijn verstand brengen, dat het eigenlijk erg leuk is om zèlf je fiets

te repareren als-ie kapot is. Dat je daar veel van leert enzo. En dat je dan niet zo afhankelijk bent van anderen. Maar bijtijds bedacht ik me dat ik beter mijn mond kon houden. Ik zou het toch nooit winnen van de steeds maar verder oprukkende weggooimaatschappij die er, in combinatie met z'n grote vriend de consumptiemaatschappij, geheel andere doelstellingen op na hield dan ik, achterlijke, ouderwetse man met ideeën uit het jaar nul. Ik had het bij voorbaat verloren. En inderdaad, wanneer had ik eigenlijk voor het laatst zèlf mijn fiets schoongemaakt?

FIETSREPARATIE-OPBERG-BOX

Maart 2014: Geheel in de ban van mijn voortschrijdend inzicht in het schoonmaken van de fiets in het algemeen en het onderhouden van de fiets in het bijzonder schrijf ik thans deze column en haal ter bezinning mijn huidige fietsreparatie-opberg-box (40 x 20 x 20 cm) uit de garage. Daarin zitten spullen die ik in de loop der tijd verzamelde om mijn fiets goed schoon te maken en te onderhouden. In het deksel bevinden zich vakjes alwaar zich maar liefst acht verschillende soorten ventielen, drie reserve-kettingspanners, twee reserve-remblokjes en diverse kogellagers bevinden. Na het openen van de deksel komt er een vak vrij met een bahco, bandenlichters van metaal en van plastic, een reserve-ketting, een kettingpons en een bandenluchtdrukmeter. In het grote compartiment daaronder bevinden zich: een spakenspanner,



een vorkuitzetter, een klein blikken Simsondoosje (12 x 6 x 2 cm) met bandenplakspullen, een tiengatsleutel, twee momentsleutels, een multifunctionele borstelset, een blikje zuurvrije vaseline, een reserve-fietspompslang, een kettingreinigingsdoos en een crankafnemer. Allemaal nooit gebruikt. Want toen mijn vorige fiets vies was geworden en gebreken begon te vertonen heb ik een nieuwe gekocht.



FIETSEN IN DE OMGEVING

Hier vindt u tips voor leuke fietstochten in of rond Den Haag.

GEMEENTE DEN HAAG

denhaag.nl/home/bezoekers/doen-in-den-haag/fietstochten.htm

NATUURMONUMENTEN

natuurmonumenten.nl/routes/overzicht

VVV ZUID-HOLLAND ZUID

fietsenin Zuidholland.nl

HOE WERKT EEN STOPLICHT?

Wat gebeurt er precies wanneer je bij een stoplicht de knop indrukt waar een fietsertje op staat? Wie bepaalt hoe lang lichten op rood of groen staan? Hoe werken de detectielussen? Vragen die een fietser zich af en toe stelt. Fietsbel ging op zoek naar de antwoorden. We komen terecht bij Rinse Gorter, afdeling Verkeersmanagement van de gemeente Den Haag. Hij is verkeerskundige. Les één: we praten over VRI's, Verkeersregelininstallaties. De leidraad bij zijn werk is de Nota Verkeerslichten, een "vertaling" van de Haagse Nota Mobiliteit (HNM).

Hoe zit dat met die detectielussen?
 'Ze detecteren een zekere hoeveelheid metaal. De lussen voor fietsers staan gevoeliger afgesteld dan die voor auto's, terwijl die weer minder gevoelig staan dan die voor bussen en trams. Ze geven een signaal door aan de betreffende VRI: er is een voertuig van de betreffende categorie waargenomen. De basis voor het instellen van een VRI is de cyclustijd (CT), dat is de tijd die nodig is om alle verkeersstromen één keer aan de beurt te laten komen. Die CT mag maximaal 100 seconden zijn. Er zit een volgorde in het recht op voorrang. Bovenaan staat het openbaar vervoer, dan de auto, vervolgens de fiets en dan het kruisende verkeer. Den Haag heeft op dit moment 255 VRI's, dat is vergelijkbaar met de andere drie grote steden.'

FIETSERSTROMEN BLOKKEREN ELKAAR

Hij wijst een en ander aan op de plattegrond van een bestaande kruising die hij speciaal heeft uitgedraaid. Toevallig een kruising met aparte fietspaden. Daar kan een rijtje voor rood wachtende fietsers de doorgang blokkeren voor fietsers die van links door groen aankomen.

Wat kan er aan dat probleem worden gedaan?

'We maken de opstelruimte zo groot mogelijk. Witte kruisvakken op het wegdek, of haaietanden, maar die



Meldpunt Fietsersbond werkt prima

worden vaak genegeerd. De nieuwere installaties hebben fietsdetectie op afstand, 20 meter van de kruising. Wanneer die een signaal afgeven, wordt het groen vastgehouden. Dit wordt al toegepast op routes waar de fiets voorrang heeft, en het komt overal in het sterfietsnet.'

Zijn de VRI's onderling op elkaar afgestemd en hoe gaat dat in zijn werk?

'In Den Haag zijn er drie trajecten waar dat gebeurt: de Pres. Kennedylaan, de Vaillantlaan en een stuk Lozerlaan. Wij zeggen dan: de VRI's staan in een netwerk. Vroeger werden de auto's doorgeleid in pakketten, tegenwoordig wordt een continue afweging gemaakt. De fietsers kunnen meeliften op het groen.'

Wat zijn de criteria om een VRI te plaatsen of weg te halen?

Het gaat om de intensiteit van het verkeer, de wachttijd en de veiligheid. Als we een installatie gaan verwijderen, wordt hij eerst een tijd op oranje knippen gezet, dan een periode doven, en pas daarna gaat-ie uit.'

LEVENSDUUR 15 JAAR

Hoe lang gaan installaties mee?

'We stellen de gemiddelde levensduur op 15 jaar. Het gevoeligst voor schade zijn de lussen en de knoppen. De lussen raken nogal eens beschadigd door andere werkzaamheden, en door het opribbelen van het wegdek. Als je het omrekent, moeten er elk jaar 17 installaties worden vervangen. Dat gaat in een groot bestek, en dan moet het Europees worden aanbesteed.'

Zijn er veel leveranciers?

'Er zijn vier, vijf bedrijven. De gemeente Den Haag werkt liefst met meerdere bedrijven. Het is niet nodig dat de installaties binnen één netwerk van dezelfde firma komen.'

Heef de HTM eigen lussen?

'De verkeerslussen voor tram en bus zijn onderdeel van de VRI. De HTM heeft wel eigen lussen voor de wissels. Onder de bussen, ook van de regionale bedrijven, zit een kastje. De VRI kan er uit aflezen wat de route van de bus is.

Die lussen liggen op 200 meter, dan wordt het kruispunt op tijd vrijgemaakt.'

We zien vaak gebeuren dat er een pluk fietsers staat te wachten, er komt één auto aanrijden die naar rechts moet, en die krijgt voorrang.

'Het inregelen en afstemmen is natuurlijk altijd een compromis, het afwegen van belangen. In de Nota Verkeerslichten staan tabellen met wenstijden voor het wachten van de verschillende categorieën. Daar proberen we ons zoveel mogelijk aan te houden. We hebben ook de mogelijkheid van dubbele realisatie, dan krijgen bijvoorbeeld de fietsers twee maal groen binnen één cyclus.'

WACHTTIJDVOORSPELLERS

Martin Warmerdam, de voorlichter die ook aanwezig is, heeft ook een vraag: *Gaat Den Haag werken met wachttijdvoorspellers?*

'In Den Haag is dat niet handig. Die voorspellers worden teruggezet als er een tram aankomt. De wachtende denkt dat er nog een paar seconden zijn te gaan, er komt een tram en hup de teller begint van voor af aan. Den Haag heeft een heel intensief tramnet, dat kan dus niet. We kunnen wel de cyclustijd variabel maken.'

Wordt er veel onderhoud en controle gedaan?

'Er zijn twee technisch toezichthouders. Die rijden buiten rond en inspecteren als er storing is. En we streven er naar om elke installatie om de vijf jaar ter plekke te laten evalueren door een verkeerskundige. We zijn heel blij met meldingen van burgers, dat helpt ons om verbeteringen door te voeren.'

Met wie overleggen jullie?

'De Fietsersbond, met Aad Pronk en Daan Goedhart. Verder met Voorall, voor Hagenaars met een beperking, het opbreekoverleg met Vooroverleg Over Verkeerszaken (VOV), en de G4, dus met Amsterdam, Rotterdam en Utrecht. In de G4 wisselen we uit, slimmigheden in de programmatuur bijvoorbeeld, en we werken naar uniformiteit. De tramwaarschuwingslichten hebben in verschillende steden verschillende kleuren.'

De uitsmijter: 'We zijn heel tevreden over het Meldpunt van de Fietsersbond.'

DE GHANESE FIETSENMAKER

Een van de lezers van ons blad tipte ons over een heel bijzondere fietsenmaker. Het zou wel eens de moeite waard kunnen zijn die te interviewen.

LEVE ONS KIKKERLANDJE

In Weimarstraat bevindt zich Reva powerwiel en Reparatiehemel. Een opvallend bedrijf. Niet alleen vanwege de naam, ook de inrichting van de winkel is opvallend. Boven de ingang staat ReparatieHemel met als onderschrift "jongens doorgaan, elk huis heeft een deur". In de etalage onder anderen de opwekkende mededeling "Met de Reparatiehemel word je vrolijk en sexy" en ook "arbeid is onze bling bling". Als de winkel open is, en dat is bijna altijd (van 11:00 's ochtends tot 11:00 's avonds) staat er buiten een groot bord "Welcome VIP". Binnen loopt over het plafond een enorme geschilderde vlag, aan de muren foto's van onze koning en koningin. Verder overal opwekkende kreten, variërend van "leve ons kikkerlandje" tot "lang leve Den Haag, lang leve witte Piet". En overal afbeeldingen van twee engeltjes, een witte met zwarte vleugels en staart en een zwarte met witte vleugels en staart. Natuurlijk vrolijke muziek. De eigenaar, een goedlachse Ghanees, draagt een jasje met de Nederlandse vlag geborduurd en op de mouw "chief, maestro, captain". Het is duidelijk wie hier de baas is. Kabiru Arahmani is 17 jaar geleden op 23-jarige leeftijd naar Nederland gekomen en heeft na zijn inburgering een opleiding tot fietsenmaker gedaan. In 2008 is hij met zijn eigen fietsenwinkel begonnen. De zaken gaan goed, hij heeft inmiddels ook een filiaal om de hoek, aan de Newtonstraat. In de winkels werken, hemzelf meegerekend, in totaal zeven mensen van misschien wel zeven verschillende nationaliteiten. Zes houden zich bezig met het fietsen maken (en

verkopen) en de zevende doet de administratie. Zij, een Thaise, was ook bij het gesprek aanwezig en vulde hem aan waar het Nederlands van de fietsenmaker te kort schoot.

ZWART EN WIT ENGELTJE

De winkel is een stuk informeler dan de gemiddelde fietsenmaker, er staat ook een zitje, en toen ik er was kwamen er behalve klanten ook enkele mensen voor de gezelligheid langs. De fietsenmaker vertelde mij het erg naar zijn zin te hebben in Nederland en een fan te zijn van het koningshuis. Met de bijzondere inrichting van de winkel onderscheidt hij zich van anderen. Naast deze commerciële kant heeft hij ook een idealistische. De fietsenmaker wil met de inrichting aangeven dat alle mensen gelijk zijn. Vandaar het door hemzelf ontworpen witte en zwarte engeltje. Ook de borden met teksten in verschillende talen, van Engels tot Pools en nog een aantal andere talen die ik niet direct herken, zijn bedoeld om deze gelijkheid te benadrukken.

ERKEND LEERBEDRIJF

Voor de fietsenmaker is belangrijk is dat mensen hun dromen najagen, dat ze ergens passie voor hebben. Op mijn vraag of er nog iets is wat hij aan de lezer kwijt wil: Het is vooral belangrijk dat jongeren hun opleiding afmaken! Hij is er trots op dat het bedrijf er-



Arbeid is onze bling bling



Gezellig

kend is als officieel leerbedrijf. Op dit moment is er een stagiaire werkzaam van de beroepsbegeleidende leerweg (BBL) opleiding tweewielertechniek van het Mondriaan werkzaam. Dit is een MBO-opleiding tot bijvoorbeeld fietsenmaker. Daarbij werkt de leerling vier dagen en gaat zij/hij een dag per week naar school.

Het was een interessant gesprek met een bijzondere man.

Anneke de Jong



Trots op de meester

INTERVIEW MET MARNIX EN HARRIE

Marnix Rueb, de geestelijke vader van Haagse Harrie, ontvangt ons thuis. Hij bewoont een voormalige winkel met woonhuis aan een een vredig pleintje met voldoende ruimte voor een royale werkkamer. In deze werkkamer is bovendien het kantoor van Kap Nâh!! bv | Niet Te Wèneg!! Vof gevestigd. Kap Nâh!! bv is de uitgever van Haagse Harrie, Niet Te Wèneg!! Vof is het illustratiebedrijf van Rueb. De werkkamer van Marnix wordt gedomineerd door een forse tafel op barhoogte. Er liggen schetsen op en een rij pennen in gelid. Een deel van het werkblad bestaat uit melkglas, zo te zien een lichtbak. De muren zijn bedekt met affiches, vrijwel allemaal van Haagse Harrie. Het gesprek start met een discussie over het verschil tussen dialect en taal. Dat Haags een dialect is, daarover zijn we het snel eens.

UT GROEN-GEILE BOEKIE

Heb je die schrijfwijze van het Haags zelf ontwikkeld?

'Het is zo'n veertien, vijftien jaar geleden begonnen met het Haags Diktee. Dat was samen met Sjaak Bral en mijn broer Robert-Jan. Man, wat hebben we een lol gehad! Ik heb het verder ontwikkeld, steeds maar sleutelen,

tot ik er tevreden over was. Dat is Ut Groen-Geile Boekie geworden. Daarover heb ik het Meertens Instituut (voor onderzoek en documentatie van de Nederlandse taal en cultuur, in Amsterdam) nog aan de deur gehad. Alleen de "ui" is fonetisch niet goed weer te geven. De bekakte uitspraak van "freule" komt er nog het dichtst bij, maar is het net niet. Eigenlijk liggen bekakt Haags en plat heel dicht bij elkaar. Bekakt komt vóór uit de mond, en plat helemaal van achter, van de huig. De Hagenees is lui, hoe minder er beweegt hoe beter.'

Is Harrie gebaseerd op een type of had je een bepaald persoon voor ogen?

'Nee, echt een type. Man, je komt ze zóveel tegen! Het wordt wat minder, maar ze zijn er echt nog, zelfs nog compleet met matje! Harrie is een asociaal met een goed hart. In Haagse buurtcafés kom ik regelmatig dergelijke types tegen. Door te kijken en te luisteren doe ik inspiratie op voor de belevenissen van Harrie. Wist je trouwens dat er een fotograaf bezig is met een Matlas, een fotoboek van mannen met een matje. Hij heeft er al tientallen, niet alleen Haagse maar ook uit Rotterdam.'

Hoe ben je begonnen met tekenen?
'Dat was al op school. Aan het eind van het jaar waren mijn schoolboeken niet meer te verkopen, ze stonden helemaal vol met tekeningetjes en schetsen. Op mijn vijfde wist ik al dat ik tekenaar wilde worden.'

Harrie rijdt skoetâh, fietsers motten gewoon opzij!

DE WIELEN MOETEN ROND LIJKEN

We zien Harrie niet vaak op de fiets. 'Hij rijdt skoetâh, fietsers motten gewoon opzij. Harrie geeft niet zoveel om zijn gezondheid. Een fiets tekenen is bovendien heel moeilijk. De wielen moeten rond lijken en de afstand ertussen is lastig om goed te krijgen. En Harrie moet ook nog met zijn voeten bij de grond kunnen. Let maar op, ook in andere strips zie je heel weinig fietsen. Zelf ben ik gekapt met fietsen toen er een paar waren gestolen of gesloopt.'

Wat zijn je ervaringen met andere mensen die wel fietsen?

'Fietsen zonder licht! Levensgevaarlijk. Vooral als het donker en nat is. Ik heb al heel wat bijna-aanrijdingen gehad met mijn auto. Je ziet ze gewoon niet!' Zijn dochter komt binnen met koffie en thee voor de gasten. De koffie is sterk, precies zoals een van uw verslaggevers dat graag heeft. We komen te praten over internet. 'Mijn website heb ik al een paar jaar niet bijgehouden. Alles zit op Facebook. Daar zet ik mijn cartoons op, een paar dagen nadat ze zijn gepubliceerd.

Nadeel van internet is dat er heel veel wordt gejat. Mensen nemen gewoon je spullen over. Als je dan een mailtje stuurt, krijg je een dikke vinger: "Probeer me maar te pakken." Zelfstandige kunstenaars hebben het toch al moeilijk. Door de recessie ben ik de laatste paar jaar eenderde van mijn omzet kwijt geraakt. Mijn brood moet ik toch vooral verdienen met opdrachten: illustraties bij projecten en zo.'



HET MOET 110% ZIJN

Hoe komt een Harrie tot stand?

‘Ik begin met de tekst, een boodschap. Die probeer ik zo goed mogelijk te formuleren, daar ben ik heel precies in. Het moet 110% zijn, anders ben ik niet tevreden. Als ze het niet begrijpen, ligt het altijd aan mij. Ik ben verantwoordelijk voor de duidelijkheid, niet de lezer. Soms heb ik wel eens, dat ik op het aller-, allerlaatste moment nog iets maak, waar ik dan zelf niet tevreden over ben. En dat ik dan commentaar krijg: “Wat was ’ie goed, dit keer.” Maar voor mezelf moet het helemaal perfect zijn. Het tekenen zelf is eigenlijk routine. Ik heb Harrie al zo vaak getekend, ik weet precies wat ik moet doen om een bepaalde houding weer te geven.’

Hoe heb je tekenen geleerd? Heb je de kunstacademie gedaan?

‘Daar ben ik nooit aan toegekomen. Ik heb het mezelf geleerd, vooral door overtrekken. Dat is toch de beste manier. Vertel ik ook altijd aan jongeren die het vak willen leren. Disney, dat is de grootste in motoriek. Die heb ik eindeloos overgetrokken. Nu zit het in mijn hoofd en mijn handen. En als ik het een keertje niet weet, dan heb ik hier een spiegel. Doe ik zelf de hou-

ding na en kijk ik.’

Hij doet het voor. De spiegel staat schuin op de grond zodat hij vanaf zijn tekenkruk kan kijken.

Hoe teken je?

‘Ik begin met schetsen in blauw potlood, dan trek ik ze over in Oost-Indische inkt. Heel klassiek, met een kroontjespen. Op school was ik een van de weinigen die met een balpen mocht schrijven, want met een kroontjespen kon ik het toen niet. Nu doe ik de hele dag niet anders. Het enige is dat je moet wachten tot de inkt droog is. Dan doe ik vast een ander gedeelte en ga ik even later verder.’

INKTVLEKKEN

Er staan vaak inktvlekken op je tekeningen. Zijn dat bedrijfsongevallen of is het opzet?

‘Het is per ongeluk begonnen. Ik had een tijdje heel ruw papier, toen spetterde de inkt van mijn pen. Ik vond het wel mooi, toen ben ik bewust gaan spetteren.’ Bij wijze van pen houdt hij een wijsvinger horizontaal en tikt erop met zijn andere hand. ‘Ik zie wel eens drukwerk, dan zijn ze bezig geweest om al die vlekken weg te retoucheren.’ Hij slaat zijn hand voor de ogen. ‘Man,

doe dat nou niet! Die vlekken horen erbij!’

Hoe breng je kleur aan?

‘Ik werk het liefst zwart-wit, met één steunkleur. Ik ben man, ik heb moeite met kleuren. Mijn vriendin beweert dat ik kleurenblind ben. Full-color vind ik eigenlijk niet leuk, maar het hoort erbij. Het inkleuren doe ik op de computer. Man, wat een gemak. Ook bijvoorbeeld als een van de figuren net iets te groot of te klein is uitgevallen. Met een paar klikken heb je hem op het goede formaat.’

We komen nog even terug op het fietsen. Hij kan er echt niet meer van maken:

‘Sjaak Bral, die is kort geleden gaan fietsen. “Dat moet jij ook doen,” zegt ’ie, “Je ziet zoveel meer.” Misschien moet ik het maar eens gaan proberen.’ Meer over Marnix en Harrie is te vinden op haagseHarrie.nl en Facebook: *Haagse Harrie*

**Anneke de Jong
Rob Jamin**

FIETSCULINAIR

Zowel fietsen als eten zijn fijne bezigheden. Als het mooi weer wordt, kun je deze goed combineren door een fietstocht met picknick. Je stopt op een prettig plekje, spreidt je dekentje uit en opent de koelkastdoosjes. Als je het iets luxer wilt doen, neem je een rieten picknickmand mee. Maar het kan natuurlijk nog luxer, boek dan Fietsculinair.

Natuur, bewegen en smullen, dat heeft dit initiatief te bieden in het gebied Voorschoten, Wassenaar en Leiden. Je koopt een kaartje, krijgt een routekaart, en gaat op pad voor een tocht van 30 km, langs bossen, landerijen, water en dorpsgezichten. Je maakt vier tussenstops bij de deelnemende restaurants en krijgt daar iets lekkers te eten en drinken aangeboden.

den. Fietsculinair is nog mogelijk op de zondagen 15 juni, 6 juli en 24 augustus. Verdere informatie over dit arrangement is te vinden op fietsculinair.nl

We kunnen vaststellen dat hiermee een moderne en gezonde variant van de busreizen met koffietafel is uitgevonden.



HAAGSE FIETSPADEN, HOE VEILIG EN COMFORTABEL ZIJN Z

'Ik ben toch zo blij met dat asfalt op de fietspaden', 'Ik voel me vaak zo opgesloten op een fietspad', 'Die rare eilandjes en slingers in fietspaden vind ik helemaal niks'. Zomaar een paar opmerkingen die wij noteerden over de staat van de fietspaden in Den Haag.

Inderdaad, het omzetten van tegels in asfalt – nu al meer dan 100 km! – wordt zeer gewaardeerd. Het wegdek is daarmee een zorg minder.

Maar er blijven andere zorgen. Gemiddeld zijn de fietspaden in Den Haag aan de smalle kant. Bij het inrichten van een straat maakt de gemeente Den Haag gebruik van een door haar zelf opgesteld Handboek Openbare Ruimte (HOR). In dat Handboek staat als technische eis dat een fietspad een breedte moet hebben van 2,40 m. Deze breedte is over het algemeen voldoende om veilig en comfortabel te kunnen fietsen. Fietsers moeten met twee naast elkaar kunnen fietsen. Dat is niet alleen prettig en gezellig, maar vaak ook noodzaak. Neem een ouder die zijn of haar kind op de fiets begeleidt naar bijvoorbeeld school.



fietspad Mient 2,40 m breed (veilige breedte!)

En ook bij het passeren fietst men korte tijd naast elkaar. Deze breedte maakt het ook mogelijk om als fietser twee naast elkaar rijdende fietsers te passeren. Daarnaast wordt het steeds drukker op het fietspad. Denk aan het toenemend aantal elektrische fietsen, snorfietsen, maar ook aan skaters, scootmobielen en bakfietsen. Waarom worden niet alle fietspaden aangelegd met een breedte van 2,40 m?

EERST DE ANDEREN, DAN DE FIETSER

Wij hebben de indruk dat eerst de andere verkeersdeelnemers, inclusief de geparkeerde auto, een plek krijgen bij de inrichting en dat de fietser het moet doen met de ruimte die nog over is. Je zou toch zeggen dat een kwets-



Harstenhoekweg 1,80 m breed (te smal en lichtmast pal langs fietspad)

bare fietser net als de voetganger bij voorrang een veilige plek zou moeten krijgen. En al helemaal wanneer je als gemeente het fietsen wil stimuleren. Bij het inrichten van een straat hanteert de gemeente Den Haag als volgorde van belang: 1) de rijdende auto, 2) de geparkeerde auto, 3) het openbaar vervoer, 4) de voetganger en ten slotte 5) de fiets. Zo liggen er kilometers fietspad in Den Haag die niet voldoen aan de technische eis in het Handboek. Zij zijn maar 1,50 m, 1,80 m, 2,00 m en 2,10 m breed. Met twee naast elkaar rijden en passeren is bij deze breedtes niet veilig of zelfs onmogelijk. Slechts in een enkele straat ligt een fietspad met een breedte van 2,40 m. Wij zouden graag het Amsterdamse model voor de inrichting van een straat willen zien: eerst ruimte voor de voetganger, dan de fiets, vervolgens het openbaar vervoer, en tenslotte de rijdende en de geparkeerde auto. Dat het niet altijd mogelijk is om deze volgorde te hanteren begrijpen wij ook wel, maar het is wel logisch om te beginnen met het maken van een veilige plek voor de meest kwetsbare verkeersdeelnemers.

VERGEVINGSGEZIND RANDJE

Tussen het fiets- en het voetpad wordt als regel een opstaande rand aangebracht met een hoogte van ± 5 cm.



vergevingsgesond randje met putdeksel in Amsterdam

Wie te dicht langs deze rand fietst kan erover vallen. Dat gebeurt dan ook vaker dan ons lief is, zo blijkt uit de ongevallencijfers. Hoe smaller een fietspad, des te groter is de kans op een valpartij. Het zijn vooral ouderen die dit treft, maar het kan iedereen overkomen.

Als een fietspad om welke reden dan ook te smal wordt aangelegd om nog veilig genoemd te worden, dan moet er volgens de Fietzersbond geen opstaande afscheiding worden aangebracht. Eigenlijk zouden er overal overrijdbare randjes moeten komen. Een fietser rijdt gemiddeld op 50 cm afstand van de afscheiding. Rijdt hij of zij dichterbij, bijvoorbeeld omdat een snorfietser hem/haar wil passeren, dan neemt de kans op een valpartij toe. De Fietzersbond pleit dan ook al jaren voor een overrijdbare en daarmee veilige afscheiding. Dat kan een vlakke afscheiding zijn (zie foto) maar ook een schuine. Zo'n afscheiding wordt een vergevingsgezind randje genoemd (zie foto).

HET HANDBOEK

Fietsers die te dicht bij zo'n randje fietsen worden dan niet meteen afgestraft met een valpartij als ze op het voetpad dreigen te komen. Bij de gemeente werken ambtenaren die moeilijk doen over zo'n vergevingsgezind randje. De technische eisen in het Handboek, weet u wel. Maar als de gemeente toch al afwijkt van haar



randloos fietspad Prins Clauslaan

E?



schuine trottoirband is veiliger



smal fietspad ingekaderd in hoge trottoirbanden



trottoirband met gevaarlijk uitstekende punt

eigen technische eis voor de breedte van een fietspad, dan kan men net zo goed de toegenomen onveiligheid die daardoor ontstaat verminderen met overrijdbare randjes. Dat propageert de Fietsersbond al jaren. Wanneer een



afvoerput in fietspad

fietspad een breedte heeft van 1,80 m en een vergevingsgezind randje, dan is de veilige gebruiksruimte vergroot met 50 cm. Zo'n fietspad is dan bijna net zo veilig als een van 2,30 m breed. In veel gemeenten in Nederland liggen inmiddels kilometers vergevingsgezinde randjes. Wij hopen dat Den Haag spoedig volgt. Zelfs de minister van

Infrastructuur en Milieu dringt erop aan.

Als groot probleem ervaren veel fietsers de smalle in- en uitritten die ook nog eens ingekaderd zijn in hoge trottoirbanden. Deze kunnen gemakkelijk geraakt worden door een trapper met als gevolg een valpartij (zie foto's). Wij vragen dan ook om bredere in- en uitritten zonder hoge trottoirbanden en een afscheiding die overrijdbaar is (foto fietspad Prins Clauslaan).

PUTTEN

Nog een onnodig probleem vormen de putten die in veel fietspaden zijn aangebracht om het hemelwater af te voeren. Het deksel ligt niet altijd gelijk met het wegdek, er is vaak een groot niveauverschil. Daarover ontvangen wij veel klachten, vooral als de fietspaden ook nog eens smal zijn. In Amsterdam is voor de afvoerputten een fietsvriendelijke oplossing gevonden, zie foto .

MASTEN

Sinds het Handboek in gebruik is doet zich nog een merkwaardig verschijnsel voor. Masten voor licht en bovenleidingen, maar ook ander straatmeubilair, worden veel te dicht naast (soms zelfs op!) fietspaden geplaatst. Deze dienen op veilige afstand (minimaal 50 cm) van een fietspad geplaatst te worden. Het onlangs herziene Handboek vermeldt nu de technische eis van 60 cm. Maar de praktijk is weerbarstig. De Zuiderparklaan wordt opnieuw ingericht (zie onze reactie op de website). De fietspaden worden 2,10 m breed, met een opstaande rand tussen fietsen voetpad. De lichtmasten staan op veel te korte afstand van het fietspad. Als het op de Zuiderparklaan met een breedte van 30 m al niet lukt om fiets-

paden van 2,40 m breed aan te leggen, waar dan wel?

STIMULEER HET FIETSEN

Het wordt steeds drukker op de fietspaden. Daarnaast wil de gemeente Den Haag het fietsen stimuleren. Dat vraagt om meer veilige ruimte. Wij hopen dat het nieuwe college die ruimte over heeft voor de fietsers en dat de eisen uit het Handboek ook van toepassing worden gesteld op fietspaden. Wilt u reageren en uw ervaringen delen? Mail naar info@fietsersbondhaagseregio.nl

Werkgroep Gemeentepolitiek



bovenleiding-/lichtmasten op fietspad Van Alkemadelaan



bovenleiding-/lichtmasten naast fietspad Prinsegracht

OVER VERKEERSLICHTEN EN FIETSKRUISINGEN

De verkeerssituatie bij door verkeerslichten beveiligde kruispunten is voor veel fietsers niet duidelijk. De gemeente Den Haag maakt het er niet gemakkelijker op. Hier wordt een poging gedaan om wat (verkeers)licht in de duisternis te brengen.

Laten we eens kijken naar foto 1. Deze fietsers zijn zojuist de autorijbaan overgestoken en kruisen nu het ernaast gelegen fietspad. De fietsers rijden op een voorrangsweg. Dat is te zien aan de haaiantanden op het kruisende fietspad. Het verkeerslicht voor het kruisende fietsverkeer staat op groen. Hebben deze fietsers door rood licht gereden? Nee dat hebben zij niet. Wat is hier gaande?

Om te beginnen staat het verkeerslicht vóór de autorijbaan en niet voor het kruisende fietspad. Dat betekent dat het kruisen van de fietspaden buiten de verkeerslichtenregeling valt. Dat weten heel veel fietsers niet. Zij komen aanfietsen, zien een groen verkeerslicht en verwachten dat het kruisende fietsverkeer dan rood licht heeft. Door dit misverstand doen zich aanrijdingen voor, met soms nare gevolgen.

Fietsers in kruisende richtingen kunnen dus tegelijkertijd groen krijgen, en dan zijn de normale verkeersregels van toepassing, maar dat staat nergens aangegeven. Omdat het hier om een voorrangskruising gaat (kijk naar de haaiantanden), moet een fietser van rechts de fietsers op de foto dus voorrang verlenen, ondanks het groene licht.

GEMEENTE NIET CONSEQUENT

Maar de gemeente is niet consequent op dit soort fietskruisingen. Je mag

verwachten dat de diagonaalsgewijze aan de andere kant liggende fietskruising er ook zo uitziet. Niets is minder waar. Zie de volgende foto.

Hier ontbreken de haaiantanden voor de kruising van het fietspad. Dat scheidt verwarring. De fietser op deze route komt van rechts en heeft dus voorrang op het fietsverkeer van links. Pas bij de autorijbaan is aangegeven dat hij een voorrangsweg kruist (verkeersbord + haaiantanden). De blokmarkering op de autorijbaan aan de linkerkant van de fietsoversteek geeft ook nog eens aan dat hij zelf op een voorrangsweg rijdt. Om aan te geven dat dit niet het geval is, moet hier een onderbroken lijn aangebracht worden. Door de ligging van het zebrapad is hier aan de rechterkant van de fietsoversteek geen aparte markering aangebracht. Op heel veel plaatsen in Den Haag liggen dit soort kruisingen. Foto 3 laat een situatie zien waar nergens uit blijkt dat hier sprake is van een voorrangskruispunt. Alleen op de autorijbaan is dat te zien (haaiantanden).

CONFLICTEN TUSSEN FIETTERS

Soms is het aanbod fietsers voor een verkeerslicht zo groot – mede veroorzaakt door een vaak lange wachttijd – dat wachtende fietsers het kruisende fietsverkeer hinderlijk in de weg staan. Op een aantal kruisingen heeft de gemeente daarom een kruis geplaatst. Hierop mag een fietser niet stil staan. Zie foto 3. Bij krappe kruisingen ontstaan regelmatig conflicten. Te weinig opstelruimte gekoppeld aan lange



foto 2

wachttijden maken een fietsroute vaak tot een hindernisbaan. Daar bovenop komt dat het autoverkeer altijd prioriteit krijgt wat betreft de doorstroming. Tenslotte krijgt kruisend OV-verkeer altijd voorrang, daar moet zelfs het autoverkeer op wachten.

Ons is verteld dat een tram zich al op een afstand van een kilometer aankondigt voor het passeren van een kruispunt. Soms krijgt zo'n tram vertraging en gaan de bellen rinkelen terwijl er geen tram passeert.

Uw ervaringen en opmerkingen zijn van harte welkom op info@fietsersbondhaagseregio.nl

Werkgroep Gemeentepolitiek



foto 1



foto 3

OPNIEUW DE KLEINE WEIMAR

De herinrichting van de Weimarstraat tussen Valkenboslaan en Valkenboskade blijft de gemoederen bezig houden. Bijgaande foto laat duidelijk zien waarom. Als het niet zo druk is rijden veel automobilisten te hard en proberen fietsers te passeren terwijl dat eigenlijk niet kan. Als er veel auto's tegelijk zijn, rijdt men elkaar in de weg en dat tempert de snelheid. Wel nemen auto's dan de ruimte in beslag die eigenlijk de fietsers toekomt. Dagelijks rijden ongeveer evenveel fietsers als automobilisten door de straat (ieder ongeveer 4.500).

STERROUTE

Dit deel van de Weimarstraat is onderdeel van een toekomstige steroute voor fietsers. Uiteindelijk zal een keus gemaakt moeten worden. Het doorgaande fietsverkeer heeft geen alternatief, voor de auto's, grotendeels sluipverkeer, is dat er wel.

Als het de gemeente Den Haag ernst is met de veiligheid van het fietsverkeer dan dienen met spoed de volgende maatregelen genomen te worden: het verlagen van de maximumsnelheid naar 30 km/uur en het opwaarderen van de suggestiestroken naar fietsstroken. Dan kan de politie ook optreden tegen dubbelparkeerders. De straat wordt dan iets minder onveilig voor fietsers.

VERKIEZINGSBELOFTEN

Tijdens het verkiezingsdebat dat de Fietsersbond op 24 februari organiseerde waren de politieke partijen het er



vrijwel allemaal over eens dat de huidige situatie onveilig is en dat de beslissing om er suggestiestroken aan te brengen een fout is geweest. Ook het terugbrengen van de snelheid kon op instemming rekenen. Nu nog in de praktijk brengen, dames en heren politici.

Werkgroep Gemeentepolitiek

FIETSDEBAT IN POPPODIUM

Op 24 februari heeft de afdeling Haagse Regio een fietsdebat georganiseerd in poppodium De Supermarkt. Hieraan hebben dertien politieke partijen deelgenomen. Eén zaak was snel duidelijk: de partijen zijn het op veel punten met elkaar eens, maar omdat er geen besluiten worden genomen, gebeurt er te weinig. En de zeldzame keren dat er wél een besluit wordt genomen, is het niet het goede.

Als voorbeeld van een verkeerd besluit kwamen de nietjes in de Grote Marktstraat aan de orde. Deze zijn verwijderd, omdat de vele zwerffietsen voor chaos zorgden. Die chaos is met het verdwijnen van de nietjes alleen maar groter geworden. Nu wil iedereen de nietjes terug, maar is er geen alternatief om het aantal zwerffietsen in de hand te houden.

Als enige kwam de Nachtburgemeester met een concreet voorstel: 'Als we nou een soort bandjes om de fietsen doen, die je moet hebben als je jouw fiets daar stalt. Door op deze bandjes een datum te zetten, weet je precies hoe lang een fiets er staat, zodat je hem na een maand kan verwijderen.' Sinds het weghalen van de nietjes staan fietsen overal op de stoep geparkeerd. Daardoor lopen op veel plekken voetgangers op het fietspad. Dit zorgt weer voor ongelukken. Door de nietjes tussen het voetpad en het fietspad in te plaatsen, wordt het onderscheid tussen die twee geaccentueerd.

STERROUTES

Een ander punt van debat was het aanleggen van sterrouetes. Dat zijn doorgaande fietsroutes, gescheiden van het andere verkeer. De gemeente heeft 14 ontwerpen liggen, maar er is zelfs nog geen begin gemaakt met de aanleg ervan. Eén van de beoogde trajecten was de Weimarstraat. Daar is uiteindelijk een rode fietsstrook aangelegd die alleen voor meer problemen heeft gezorgd. Want er is veel te weinig ruimte voor fietsers. Bovendien beschouwen de automobilisten de strook als een goede parkeerplaats. Heel vaak gaat het, net als in de Weimarstraat, om een ruimteprobleem. Wanneer de partijen menen wat ze zeggen, dan zullen ze ruimte moeten vrijmaken voor aan te leggen fietspaden. Want er was grote overeenstemming over de prioriteiten bij het aanleggen of vernieuwen van een weg: fietser, voetganger, openbaar vervoer, auto. Waarom worden er dan wel meer parkeerplaatsen en autowegen gecreëerd, maar niet meer fietspaden en -stallingen?

ontleend aan Wesley Gerritsen, denhaagdirect.nl/fietsers-eerst

FIETSVEILIGHEID BIJ SCHOLEN MOET BETER

ZOETERMEER

Het probleem van verkeersveiligheid rond scholen is natuurlijk niet nieuw. En we weten allemaal dat fietsende scholieren en automobilisten vaak niet goed samengaan. De fietsveiligheid rond Zoetermeerse scholen is al jaren een probleem, niet in de laatste plaats door het karakter van de stad zelf. Zoetermeer is een jonge stad met bijna 25.000 kinderen/jongvolwassenen in schoolgaande leeftijd. Er zijn ruim dertig basisscholen en vijf middelbare scholen, verspreid over het hele gebied. Er wordt veel gebruik gemaakt van de auto, niet alleen voor woon-werkverkeer in de regio, maar ook voor korte ritjes in de stad. Juist die korte ritjes zorgen voor steeds meer problemen. Bij de basisscholen worden steeds meer kinderen met de auto gebracht. Ouders zijn daarbij geneigd om hun auto zo dicht mogelijk bij het schoolplein te parkeren om zo kort mogelijk te hoeven lopen. Voor kinderen en ouders die met de fiets komen, levert dat bijzonder gevaarlijke situaties op. Bij sommige basisscholen is het zo uit de hand gelopen dat kinderen slalomend tussen aankomende en geparkeerde auto's naar de school moeten fietsen. Om die reden gaan meer ouders hun kinderen met de auto brengen omdat ze fietsen te gevaarlijk vinden. En daarmee is er een vicieuze cirkel ontstaan.

Een veilige inrichting van de schoolomgeving is dus belangrijk. Enkele jaren geleden heeft de gemeente als experiment 30-kilometerzones inge-



steld rond basisscholen. Het ging om locaties langs een 50 km-weg, waarbij te hard rijdend autoverkeer direct gevaar oplevert voor schoolkinderen. De zones zijn met borden en oranje wegmarkeringen aangegeven. Inmiddels is dit rond drie scholen gebeurd.

SCHOOLZONE AAN DE LIJNBAAN, MARKERINGEN MET BORDEN EN OP HET WEGDEK

Nu we een jaar of drie verder zijn, kunnen we constateren dat de 30 km-zones de veiligheid duidelijk hebben vergroot. Ook bij de andere basisscholen aan een 50 km-weg moet nu zo snel mogelijk zo'n zone worden ingericht. Daarvoor moet de gemeente geld vrijmaken. En ook rondom de middelbare scholen moet er meer aan veilige verkeersinrichting worden gedaan. Dit is één van de punten waar we de

komende periode bij de gemeente op gaan inzetten.

In de aanloop naar de gemeenteraadsverkiezingen hebben we gemerkt dat de lokale politiek gelukkig steeds meer oog krijgt voor (veilig) gebruik van de fiets. Eén van de partijen heeft onze afdeling Zoetermeer gevraagd hoe het momenteel met de veiligheid rond basisscholen gesteld is. Met lokale vrijwilligers wordt een nulmeting uitgevoerd. Hierbij gebruiken we de zes criteria voor een veilige schoolomgeving van de landelijke Fietsersbond. Dat zijn: een autovrije zone van 100 meter rond de school; woonerven en 'kiss & ride'-voorzieningen aan de rand van de autovrije zone; een 30 km/u-zone tot 500 meter rond de school; solitaire fietspaden en kinderroutes tussen de basisschool en de wijk; voldoende goede en goed bereikbare fietsenstallingen bij de school; en voldoende opstelruimte voor wachtende ouders aan de rand van het schoolplein. Met de uitkomsten daarvan gaan we in gesprek met de lokale partijen en de verantwoordelijke ambtenaren om tot concrete afspraken te komen.

Daarover zullen we u in een volgend nummer van de Fietsbel informeren. Dan zullen we ook aandacht besteden aan het Actieplan Fiets 2014. Met dit plan wil de Gemeente Zoetermeer het fietsgebruik bevorderen. De bedoeling is dat in 2030 het fietsgebruik verdubbeld is ten opzichte van nu. Het Actieplan wordt in maart in de gemeenteraad behandeld. Genoeg werk aan de winkel dus!

Sanneke Kooijman



LEIDSENHAGE - DUIVENVOORDECORRIDOR

De lokale fietsroute tussen Leidsenhage en de Duivenvoordecorridor, het groene buffergebied tussen Leidschendam en Voorschoten, dient meerdere doelen, ligt in een aantrekkelijke, autoluwe omgeving en heeft goede voorzieningen. Met de herinrichting van het Fluitpolderplein in 2013 – samen met nieuwbouw van scholen voor voortgezet onderwijs en een bibliotheek - is de kwaliteit van een belangrijk traject verbeterd. Het doortrekken van de route als stadlandverbinding naar de Duivenvoordecorridor maakt haar nog belangrijker.

ROUTE

Bij de naoorlogse woonwijken De Heuvel en Prinsenhof is gekozen voor hoogbouw aan de randen van rechthoekige gebieden. In de binnengebieden zijn scholen, zwembad, bibliotheek, sporthal, kerken e.d. gevestigd. Naast de woningen trekken ook deze voorzieningen veel fietsverkeer aan. Aan de randen is er aansluiting op hoofd- en wijkwegen. Mede door circulatiemaatregelen zijn de binnengebieden autoluw of autovrij en daarmee aantrekkelijk voor fietsers. Via de binnengebieden is er een directe fietsroute in noordoostelijke richting. Deze begint ten noorden van winkelcentrum Leidsenhage waar de Dobbelaan 1 Via de Dobbelaan, Fluitpolderplein, Prinsenhof, Graaf Engelbrechtlaan, Johanna van Polanenlaan, Frekeweg en Lijtweg sluit de route ten noorden van Rivierduinen (voorheen Schakenbosch) aan op de Veursestraatweg (N447).

De inrichting en de verblijfskwaliteit van de binnenterreinen zijn verbeterd

door waterpartijen, groenvoorzieningen en wegaanpassingen. Fietsen is daardoor plezieriger geworden. In de toekomst zal de lokale fietsverbinding worden doorgetrokken van Rivierduinen naar de Noortheylaan. Die ligt op de grens van de Duivenvoordecorridor. Deze corridor verbindt het duinlandschap met het Groene Hart. In de corridor zullen de cultuurhistorische en landschappelijke kwaliteiten worden hersteld en versterkt. Het gaat om de aanleg van vijf buitenplaatsen, het saneren van glastuinbouw en meer recreatieve (fiets)mogelijkheden. De route is onderverdeeld in zogeheten schakels.

SCHAKEL DE HEUVEL

Dankzij een fietsdoorsteek en afsluitingen voor auto's ligt de fietsroute hier in een autovrije of -luwe omgeving.

SCHAKEL FLUITPOLDERPLEIN

In 2013 is hier een nieuw gebouw voor VMBO- en MBO-scholen (ID college en het Veurs, totaal 900 leerlingen) en de bibliotheek gerealiseerd. Daarbij is het plein heringericht. foto Dobbelaan 2 Doorgaand autoverkeer is nu niet meer mogelijk. Het parkeerterrein en de -garage zijn alleen vanaf de Prinsensingel bereikbaar. Voor lokale fietsers zijn een doorgaand fietspad en een doorgaande fietsstraat aangelegd. De fietsstraat vormt de ontsluiting van het parkeerterrein. Via een rotonde op



Prinsenhof



Dobbelaan richting Leidsenhage

de Prinsensingel sluit de fietsroute aan op Prinsenhof.

SCHAKEL PRINSENHOF

Het binnengebied Prinsenhof is veranderd. Het is nu een autovrij, groen, waterrijk gebied met de nieuwe brede school De Waterlielie op een eiland. Centraal ligt een fraai ingepast assenkruis van aparte voet- en fietspaden. Daarmee is het gebied maximaal bereikbaar en zijn er goede doorgaande verbindingen in de wijk. Fietsers en voetgangers zijn hier op zachte wijze van elkaar gescheiden.

SCHAKEL SCHAKENBOSCH

Het traject Frekeweg - Lijtweg ligt in de parkachtige omgeving van Rivierduinen. De Lijtweg is een oude doorgaande landweg tussen Voorschoten en Veur, dat tot de vorming van Leidschendam in 1938 een zelfstandig dorp was. In de toekomst zal de route vanaf de Graaf Engelbrechtlaan worden doorgetrokken naar de Noortheylaan. Een kilometer verder in de richting van Voorschoten ligt kasteel Duivenvoordecorridor.

Dick Breedevelde

Op 2 november hebben we voor de derde keer een fietsverlichtingsactie georganiseerd.



men weet ons te vinden

Interim-wethouder, de heer Eppe Beimers, kwam met zijn fiets uit Leidschendam om de actie te openen. De verlichting van zijn fiets werd vakkundig nagekeken en gerepareerd door Marco, van Marco's Tweewielers. Mede door het mooie weer werd het een gezellige dag met veel aanloop. Men weet ons zo langzamerhand te vinden.

In het kader van de actie hebben we op de twee middelbare scholen en een aantal basisscholen folders en flyers uitgedeeld, en posters op laten hangen.

Er is inmiddels drie keer vergaderd met de wethouder en de beleidsambtenaar van verkeer. Belangrijkste onderwerp was het zg. Centrum Verkeersplan, dat een aantal jaren in de spreekwoordelijke la is blijven liggen. De Fietsersbond kan zich in het algemeen vinden in de plannen.

Meer informatie over het plan is te vinden op wassenaar.nl/centrumverkeersplan

Ada Meltzer

RIJSWIJK: GELEIDELIJK BETER VOOR FIETSERS

Het bestuur van de onderafdeling Rijswijk houdt zo'n twintig jaar gegevens bij van knelpunten. Dat is begonnen met de analyse van zes routes dwars door Rijswijk. Die waren door ons zelf vastgesteld omdat er toen nog geen fietsroutenet was. Dat leverde destijds ongeveer 180 knelpunten op. Het totaal van alle ooit gemelde knelpunten staat nu op 297.

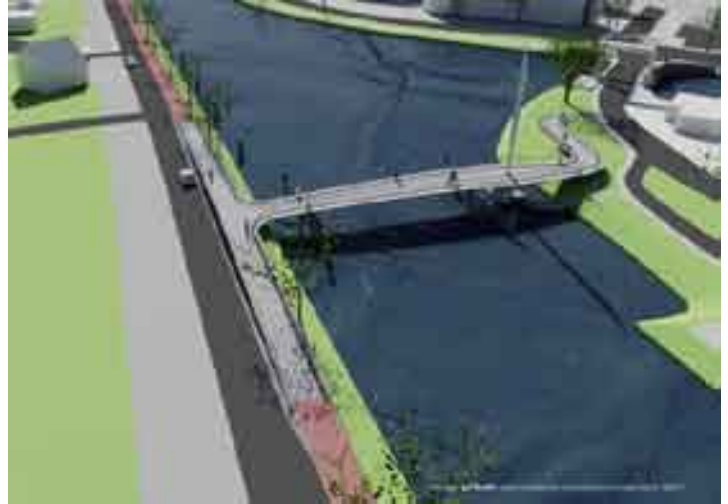
Er zijn heel veel punten verbeterd. In 2009 waren er 88 knelpunten, nu nog 24. Van die 24 zijn er 7 die in een plan staan. Zo worden de Haagweg en de Hoornbrug helemaal gereconstrueerd, en zullen door de bouw in Rijswijk Zuid ook problemen worden opgelost (Haantje). Een aantal algemene punten staan overigens niet in de lijst, zoals tekorten bij de parkeervoorziening, wensen tot asfaltering, onwenselijke paaltjes, tekorten in de bewegwijzering, te lange wachttijden bij verkeerslichten. Daar zou je veel knelpunten uit kunnen destilleren, maar die pakken we liever per onderwerp aan.

Die 17 punten zijn deels makkelijk oplosbaar, zoals het plaatsen van een bord "Rechtsaf door rood toegestaan" bij het kruispunt van de Lindelaan met de Josef Israëlslaan. De verkeerslichten in de Lindelaan moeten wat ons betreft 's avonds overgaan op oranje knipperen. Een deel van onze punten zijn volgens de Gemeente moeilijk op te lossen, zoals het ruimtegebrek voor fietsers bij Hoogvliet in de Colijnlaan

en de fietsstroken langs geparkeerde auto's op de Geestbrugweg en in de Van Mooklaan. Of neem de fietspaden langs de Lindelaan: de breedte is daar beter dan in het verleden, maar ze blijven te smal, zeker vanwege de vele scooters.

BELEIDSKEUZES

Sommige problemen zouden opgelost kunnen worden door andere beleidskeuzes. Bijvoorbeeld het verbod om fietsen aan de hand mee te nemen in winkelcentrum De Boogaard of de weigering om autoparkeerplaatsen op te offeren voor fietsparkeren. De overblijvende knelpunten komen op het meldpunt van de Fietsersbond. Afgelopen najaar kwam de wethouder met zijn plannen voor fietsers in de komende jaren. De opwaardering van Sterroute 4, dat is de route vanaf de nieuwe fietsbrug, Populierlaan (wordt fietsstraat), Rembrandtkade (vrijliggende fietspaden) naar de Steenlaan. De herinrichting van de Huis te Hoornkade, het Jaagpad en de kruising met de Lange Kleiweg. De Haagweg krijgt



vrijliggende fietspaden en fietsstraten, de nieuwe Hoornbrug wordt voorzien van een lange fietsoprit in de vorm van een krakeling. De wachttijden bij het oversteken van de Haagweg worden veel korter. De Van Vredenburgweg tussen Schaapweg en Beatrixlaan wordt deels fietspad en deels fietsstraat. De fietspaden langs de Churchilllaan worden geasfalteerd. Bij de Boogaard en wijkwinkelcentra worden fietsklemmen vervangen en bijgeplaatst. Bij de haltes van tramlijn 17 komen fietsklemmen. Hiermee worden een aantal problemen opgelost. De verhoging van de Hoornbrug is vervelend voor fietsers, maar een deel van hen heeft een alternatief: de nieuwe fietsbrug bij de Populierlaan. Een enorm minpunt is het uit de vaart nemen van het pontje bij de Pasgeldlaan.

Alles bij elkaar worden de voorzieningen voor fietsers in Rijswijk geleidelijk beter.

Erwin Ruitenberg



Het nieuwe vrijliggende fietspad langs de Rembrandtkade

oplossingen crypto-filippine
vorige nummer:
A zwartrijder
B een tandje extra
C venttelslang
D groene golf
E het stuur omgooien
F bocht
G klappand
H spakenstentel

DE NACHTBURGEMEESTER

Begin januari, toch zitten er mensen op de terrassen van de Grote Markt. Verder is het heerlijk rustig want de sprinkhanenplaag aan fietsen is verdwenen. We zitten in de September. Een mailtje en een telefoontje waren genoeg om René Bom over te halen. 'Tof dingetje', zegt hij over de YanBike op de voorplaat van de vorige Fietsbel. De eerste vraag is makkelijk:

Wat heb je met fietsen?

'Ik heb vroeger motor gereden, van die choppers. Je weet wel, met die lange voorvorken.' Ik zie meteen Easy Rider voor me, Bom past er goed bij. 'Ik zag een Beach Cruiser bij Halfords, meteen gekocht. Die heb ik gepimpt, met een breed stuur, helemaal wit geverfd en chromen spullen. Hij stond nooit op slot, iedereen wist dat 'ie van mij was. Hij is gestolen hier op de Grote Markt. Dat was zo'n zes jaar geleden. Ik was BH (Bekende Hageenaar), maar wat er toen gebeurde. Man, het kwam in Den Haag Centraal, op Radio West. In het AD stond zelfs dat ik in zak en as was. Ik deed toen al Tours, dat was net begonnen. Ik liet een kwartje vallen, en ja hoor: Sip van Cruise Control sponsorde een nieuwe. Die heb ik zwart gepimpt. Ik had een heel breed stuur.' Hij zet zijn handen meer dan een meter uit elkaar. 'Dat heb ik zo afgesteld dat het precies over de zijspiegels van auto's heen gaat. Maar dat kunnen automobilisten op een afstand niet zien. Als ik dan tegen de richting in rijd, man, ze worden pages, duiken zo de kant in!' Hij grijnst. 'Iedereen wil met mij en die fiets op de foto. Passanten, ParkPop-artiesten, Toto, Leo Blokhuis, noem maar op.'

PARKPOP

Wie ParkPop zegt, ziet René Bom en bij René Bom denk je meteen aan ParkPop.

Wat doe je daar precies?

'Ik doe alleen de presentatie en de spotjes. Ik spreek op allebei de podia. Ze vragen wel eens "Ben je zenuwachtig?" Ja, een week lang! Heel eerlijk gezegd bereid ik weinig voor. De avond en de nacht ervoor schrijf ik wat dingen op een briefje, voor het geval dát. Wel bij bandjes die ik niet ken, dan zoek ik uit wat ze doen en zo. Alleen het laatste half uur, vlak voordat ik op moet, dan zakt het langzaam weg.'

Wat is de kick voor jou?

'Man, je praat met living legends. Ik

heb gegeten met Blondie. Robert Plant, die was voor mij als jongen van dertien een idool. Als ik op het podium sta, dan denk ik "Wat een eer." Wanneer ik met Katharina & The Waves een wave inzet die dan door de hele massa gaat, dat is kicken. Op het Zeeheldenfestival kwam ik op met Ellen ten Damme in mijn armen.' Hij maakt het klassieke gebaar van de torsende bruidegom.

Hoe ben je er terecht gekomen?

'In '84 zat ik bij een bespreking, ik deed ook disco's enzo. Ze kregen het idee om tussen de bands muziek te draaien. Ik had een goeie installatie, die konden we neerzetten. Toen vroegen ze of ik de bandjes wilde aankondigen. Ik ben nooit meer weggegaan.'

Hoe ben je Nachburgemeester geworden?

'Dat was gewoon een geintje, met Joop Wiersma - van De Kroeg - en Jules Deelder. Jules is de enige echte Nachburgemeester. Ik heb in 2013 het Derde Internationale Nachburgemeesters Congres georganiseerd. Ze hebben het altijd over Haagse Bluf, nou ik heb laten zien dat die niet bestaat. Ze logeerden in het Hilton, die sponsorde. We hebben koffie gedronken in het Strijkijzer. Ik had een secret speaker, dat was Mark Rutte. Een optreden van Ragmob en Sjaak Bral. We hebben geluncht in Rootz, het diner was hier in September. Daarna zijn we naar het Paard gegaan met het Haags Popcentrum.'

IES ZET EEH BEUHM

Is er een verschil tussen René Bom en de Haagse Bom? Stap je de deur uit en neem je dan een rol aan?

'Daar heb ik nooit over nagedacht... Ik heb altijd met mijn naam gespeeld. Je had destijds Peter Sellers, in die film (Return of the Pink Panther), die zei "ies zet eeh beuhm", zo ben ik mijn naam uit gaan spreken. Later is "De Haagse Bom" een brand geworden. Maar het is geen karikatuur, nee, het overlapt grotendeels met mezelf. Mijn eigen tour, "De Haagse Taal Tour" heet zo omdat 'ie heiluhmâl innût Hâgs gâht, weet je wel. Als nachburgemeester kom ik dan veel BN'ers tegen, dat vinden de deelnemers

prachtig.'

Plak je je eigen banden?

Hij kijkt betrapt. 'Heb ik één keer gedaan, maar toen liep 'ie toch weer langzaam leeg. Als er in de groep een leuke band is, dan bel ik even. Komt er iemand van Totzo met een andere fiets. Ik heb zelf altijd aan mijn choppers gesleuteld, ik ga het niet uit de weg.'

Je hebt vroeger bij Siemens gewerkt.

Wat deed je daar, en hoe ging dat verder?

'Ik zat als jongen al in het geluid en de muziek. Ik kom uit de Zuiderparkbuurt, weet je. Daar woonden toen gasten als George Kooijmans en Rinus Gerritsen van de Golden Earring, en Klaasje van der Wal van Shocking Blue. Net als iedereen ben ik begonnen met blokfluit, toen dwarsfluit, daar kon je mee aankomen, want dat deed Barry Hay ook. Toen werd ik bassist en later zanger. Mijn Tv-debuut in '76 was als zanger bij Stitch. Waarom werken bij Siemens? Ik wou wel eens weten wat een gewone baan was. Ik was microfilm-operator. Ze vonden het wel mooi wat ik deed, met die bandjes. Ik kreeg heel veel vrijheid, dat is er nu niet meer. Als het zo uitkwam kon ik om drie uur weggaan. Ze sponsorden met opname-apparatuur. En maakte ik reclame voor hun spullen, zo tussendoor.'

Op de bank naast hem zit een andere BH. Ze groeten elkaar hartelijk. Mark Rietmeijer kijkt naar de Fietsbel en vraagt of 'ie hem mag hebben. Geen punt. Ik stop wel een nieuw exemplaar in de bus van de Nachburgemeester.

Rob Jamin



nachburgemeester René Bom

FIETSDEPOT HAAGLANDEN

Zouden er veel fietsers zijn die weten wat een AFAC is? Het staat voor Algemene Fiets Afhandel Centrale. In 2003 ging de eerste van start, in Amsterdam. Gevonden, verwijderde en in beslag genomen fietsen worden opgeslagen gedurende de periode dat de eigenaar er recht op kan doen gelden. In Den Haag hebben we het Fietsdepot Haaglanden. Het speelt een belangrijke rol in de anti-weesfietsactie waarmee de gemeente Den Haag een proef doet in Segbroek. Jac Wolters, bestuurslid van de afdeling Den Haag, en ondergetekende worden ontvangen door Annemiek Sepers en Maarten van der Ploeg. We zijn op een terrein in de Binckhorst dat er precies uitziet zoals je verwacht van een terrein in de Binckhorst. De kantoorruimte aan de straatkant is sober, en krap voor de vier medewerkers die het administratieve werk doen. Verder bevat het terrein een aaneenschakeling van hoge loodsen en betegelde buitenterreinen. Overal zijn fietsen, netjes opgesteld in ordelijke vakken tussen dranghekken.

DE HANDHAVERS WIJZEN AAN, WIJ VOEREN UIT

Annemiek leidt ons rond. Ze is heel enthousiast, geen vraag is haar teveel. Pal achter het kantoor is een loods met veel activiteit. Vier, vijf mannen

lopen geconcentreerd heen en weer. Hier worden de binnengebrachte fietsen geïdentificeerd. Het frame-nummer staat meestal onderop, bij de trapas. Elke fiets moet dus worden omgedraaid. Handmatig is dat geen doen met 50 tot 100 rijwielen per dag. De fiets wordt in een apparaat met een goot gezet, en met een hefboom zwaait de hele fiets in horizontale positie, als een judoka in een heupworp. Dan bekijkt de medewerker met een zaklamp de onderkant van de fiets. Het framenummer wordt ingevoerd in een computerbestand, samen met het label. Daarvoor moeten we even naar de plek waar de fiets heeft gestaan, en naar het weesfietsenbeleid. Annemiek vertelt:

‘Onze organisatie is uitvoerend. We maken geen beleid, we wijzen ook niet de fietsen aan die voor verwijdering in aanmerking komen. Dat doen de handhavers in de wijken en bij de stations. Die hebben een speciale machtiging en een opleiding. Wanneer de handhaver een weesfiets signaleert, dan brengt hij een label aan met de datum en de aankondiging dat de fiets 28 dagen later verwijderd zal worden. En een knapkoordje.’ Ze wijst een dun tiwrapje aan dat om een spaak en een stang van het spatbord zit. ‘Als de fiets niet van zijn plaats komt, blijft de tiwrap heel. Na een vastgestelde

er komen vijftig tot honderd fietsen per dag binnen

periode volgt een waarschuwing die ook op het label wordt aangegeven. Op de stations duurt het hele traject maar zeven dagen, daar wordt elke dag gecontroleerd. Wanneer de termijn is verlopen, komt een ploeg van het Fietsdepot langs om de fietsen op te halen. De handhavers wijzen dan aan om welke fietsen het gaat.’

bestaat uit een vaste chauffeur en een voorwerker, plus een of twee man die wisselen met de werkplaats. We hebben totaal 20 man. Hier werken mensen met afstand tot de arbeidsmarkt. Ze zijn er trots op, iedereen wil hier heel graag werken.’ Logisch, het ziet er afwisselend uit en is duidelijk heel zinnol. ‘Ze gaan heel zuinig om met de fietsen. Dat is een van onze stelregels, want de fiets kan nog steeds een rechtmatige eigenaar hebben die hem komt halen.’ We zien ook een bakje op zwenkwieltjes. Daar past precies een wiel in. Zo kun je zonder tillen een fiets verplaatsen die nog op slot staat of een slecht draaiend wiel heeft. ‘Van vaststaande fietsen wordt het slot doorgeslepen. Bij een kettingslot nemen we de eerste schakel, dan houdt je achteraf nog een functionerende ketting over. We proberen zo weinig mogelijk schade aan te richten. Maar het risico is voor de eigenaar.’

GEVALLETJE HELING

Na het registreren wordt nagegaan of de fiets mogelijk afkomstig is van diefstal. De frame-nummers worden doorgegeven aan de politie. De fietsen die als vermist staan opgegeven worden meteen apart gezet en gaan een speciaal circuit in. Mensen die ergens een tweedehands fiets gekocht hebben weten niet altijd dat het een gestolen exemplaar is. “Gevalletje heling” noemt Annemiek dat. Ze bedoelt dat het allemaal netjes volgens de regels wordt afgewikkeld. Er moet ook contact worden opgenomen met de verzekeraars, want als er is uitgekeerd, vervalt de fiets aan de verzekeringsmaatschappij. Van alle andere fietsen wordt een foto gemaakt, die wordt samen met het framenummer op internet geplaatst. Wanneer je je fiets kwijt bent, kun je het beste meteen op die site gaan zoeken: fietsdepothaaglanden.nl, zelfs voordat je naar de politie gaat. Alle AFAC’s zijn gemachtigd om een RAI-standaardframenummer toe te kennen en aan te brengen. Zo’n nummer bestaat uit twee letters (ken-



framenummer gezocht

periode volgt een waarschuwing die ook op het label wordt aangegeven. Op de stations duurt het hele traject maar zeven dagen, daar wordt elke dag gecontroleerd. Wanneer de termijn is verlopen, komt een ploeg van het Fietsdepot langs om de fietsen op te halen. De handhavers wijzen dan aan om welke fietsen het gaat.’

Rouleren de mensen, of heeft iedereen een vaste taak? ‘De ophaalploeg



ordelijk in rekken

merk van de fabrikant) en zeven cijfers. Vervolgens worden de fietsen opgeslagen. Dat gaat per locatie waar ze vandaan komen, netjes in de vakken. Bij het Fietsdepot gebruiken ze het principe van de slang: aan de kop komen de net binnen gekomen fietsen erbij, aan de staart verdwijnen de fietsen wanneer hun termijn er op zit. Het afscheid kan op drie manieren. Fietsen die in zeer beroerde staat zijn, worden vernietigd. Annemiek:

‘Het frame wordt letterlijk doormidden geknipt, met een enorme knipper. Ze worden echt definitief onbruikbaar gemaakt, zodat niemand ons kan betichten van heling of iets dergelijks.’ De restanten gaan in een container en worden verkocht aan ijzerhandelaren. Dan zijn er de fietsen die met wat moeite en onderdelen opgeknapt kunnen worden. Die worden opgespaard en gaan naar leerwerkplaatsen. Zo snijdt het mes aan twee kanten. Ten slotte gaan de hele mooie fietsen na 13 weken naar de geregistreerde vakhandel, via een openbare veiling.

Waarom is het Fietsdepot nodig?

‘De openbare stallingsmogelijkheden slibben dicht. Wan-

neer de weesfietsen er niet tussen uit worden gehaald, is er op den duur geen ruimte meer om je fiets te parkeren. Voor verwijderde fietsen heb je ruimte nodig om ze in te nemen en op te slaan. Er zit een juridische kant aan, want weggehaalde fietsen hebben in principe een rechtmatige eigenaar. Die moet de kans krijgen om haar/zijn fiets weer in bezit te krijgen. Daarom gaan we heel zuinig om met de fietsen. Na de bewaartermijn vervallen de fietsen aan de gemeente, dan is er meteen een tweede controle op diefstal.’



REGIONALE FUNCTIE

Het Fietsdepot Haaglanden heeft ook een regionale functie. Delft, Zoetermeer en Pijnacker-Nootdorp zijn er bij gekomen. Andere omliggende gemeenten kunnen zich ook aansluiten. Er komen tussen de 50 en 100 fietsen per dag binnen, de totale opslagcapaciteit is 3.000.

Op dit moment is het Fietsdepot niet kostendekkend. Het Fietsdepot heeft in 2010 een startsubsidie voor drie jaar ontvangen van het Stadsgebied Haaglanden. Voor 2013 en 2014 zijn vervolgsubsidies toegekend. Daarnaast ontvangt het Fietsdepot Haaglanden bijdragen van de deelnemende gemeenten en inkomsten uit de verkoop van fietsen. We zijn benieuwd hoeveel succes de actie in Segbroek heeft. Aan de mensen van het Fietsdepot zal het niet liggen. Het enthousiasme en de toewijding spatten ervan af.

Op 1 september is er weer een graveeractie, onder andere bij de NS-stations Centraal en Hollands Spoor. U kunt dan het frame-nummer in uw fiets laten graveren. Het vergroot de kans dat u hem na een diefstal terugkrijgt aanzienlijk.

Rob Jamin

FIETSACTIE HAAGLANDEN 1 MEI VAN START

Binnenkort start weer de jaarlijkse fietsactie, die bedoeld is om meer mensen te bewegen met de fiets naar het werk te gaan. In de liften en gangen op het werk hangen niet te missen en confronterende posters, bedoeld om de verstokte automobilist over te halen. De site (opdefietswerktbeter.nl) is inmiddels enige tijd opgetuigd en roept iedereen op mee te doen. Hier staat:

‘Ben je er ook klaar voor om lekker met de fiets naar het werk te gaan? De voordelen zijn eindeloos: goed voor

je lijf, goed voor je portemonnee én goed voor het milieu. Steeds meer mensen in de regio Haaglanden of Leiden pakken de fiets, en dat scheelt! Jij doet toch ook mee?

De fietsactie is een actie van het Stadsgebied Haaglanden om het fietsen naar het werk te promoten en wordt jaarlijks gehouden van 1 mei tot en met 31 oktober. Iedereen die werkt in de regio Haaglanden of Leiden kan hier gratis aan meedoen.’



TEGEN FIETSDIEFSTAL

Dat er iets aan fietsdiefstal gebeurt is een goede zaak. Dat de politie dit doet door de fietsen te controleren die geen ringslot hebben is ook goed. Het ontbreken van een ringslot is een indicatie dat de fiets gestolen kan zijn: het slot kan gekraakt en verwijderd zijn. De plaats van de controle - de tunnel bij station HS - is ook prima: veel fietsers die daar langs komen. Het tijdstip is met zorg gekozen: op deze ochtend worden volgens politiegegevens op deze plek de meeste fietsen ontvreemd. Het verbaasde me dat de politie in praktisch alle gevallen in staat was om een uniek kenmerk van de fiets te achterhalen. Zodoende kon ze nagaan of de fiets al dan niet geregistreerd stond als gestolen. Wat mij verder opviel was de steeds

grotere puinhoop van fietsen die op het plein voor HS worden neergezet omdat de stalling vol zit. Ook op plekken waar het plaatsen van fietsen verboden is, handhaaft de gemeente niet, juist vanwege het tekort aan goede parkeerplaatsen. We (de Haagse afdeling van de Fietsersbond) deelden samen met de politie folders uit met tips om diefstal te voorkomen, en een formulier voor thuisregistratie van je fiets mocht deze toch gestolen worden.

Het verbaasde mij dat fietsers zonder ringslot zich meestal zonder morren schikten in de controle en het wachten. Dit kwam vooral door de prettige wijze waarop de politiemensen hen aanhielden. Een dergelijke controle lijkt mij iets voor herhaling, wellicht

op een andere plaats. Ikzelf blijf voorlopig maar bij mijn eigen methode om het stelen van mijn stadsfiets te ontmoedigen: een niet te aantrekkelijke ogende fiets met alleen een ringslot.



Wim Miedema



BORDJEWEG.NL

In navolging van België heeft Nederland zijn rijkdommen aan fietsroutes ontsloten met knooppuntenroutes. Net als bij elke andere nieuwigheid zijn er aanloop- en onderhoudsproblemen. Voortaan hoeft u niet gefrustreerd thuis te komen wanneer er een bordje ontbrak of een paal gedraaid stond. U logt in op bordjeweg.nl en maakt melding van het gebrek. Het meldsysteem is opgezet door het landelijke coördinatiecentrum Fietsplatform. De knooppuntnetwerken worden beheerd door diverse instanties. Voor de fietser is het daarom niet altijd duidelijk aan wie gebreken kunnen worden doorgegeven. Op dit centrale meldsysteem kunnen fietsers

eenvoudig een melding doen over de bewegwijzering van een LF-pad of een knooppuntroute. Het systeem stuurt zo'n melding rechtstreeks door naar de betreffende onderhoudsinstantie. Deze is verantwoordelijk voor het verwerken van de melding en het oplossen van het probleem. Het Fietsplatform houdt overzicht over het aantal meldingen. U krijgt een ontvangstbevestiging per e-mail met daarin het adres waarheen de melding is gestuurd. Als u wilt reageren of een toelichting geven, dan kan dat rechtstreeks naar dat adres. In principe worden meldingen binnen vier weken opgelost. Mocht u onverhoopt constateren dat er niets met uw

melding is gedaan, dan adviseert het Fietsplatform om de melding na vier weken nogmaals in te voeren. Voeg toe aan uw favorieten: bordjeweg.nl



MELDPUNT FIETSERSBOND

Zowel de huidige projectleider van het meldpunt, Bas Hendriksen, als zijn voorganger, Michel Post, waren meteen bereid om zich te laten interviewen. Beiden zijn zeer bevoegen en zien een grote en belangrijke rol voor het project. Bij Fietsbel vinden we dat ook. We beginnen met Michel.

De kaart lijkt erg op Google-maps, maar is toch anders.

‘Die kaart komt van onze Fietsrouteplanner. Het Meldpunt is een aangepaste versie daarvan, dat gaat in nauwe samenwerking met verbeterdebuurt.nl. We zijn er zo’n driekwart jaar mee bezig geweest. Dat is vanuit de Fietsersbond een forse investering geweest. Voor het gebruik betalen we een soort contributie.’

PUNAISE WORDT GROEN VLAGGETJE

Hoe maken jullie contact met de wegbeheerders?

‘We hoeven er niet speciaal achteraan te gaan. We gebruiken de mailcontactadressen die ze zelf op hun websites hebben staan. En als het probleem is opgelost of in de planning is opgenomen, dan kan de wegbeheerder zelf de melding omzetten naar afgehandeld. Dan verandert de rode punaise in een groen vlaggetje.’

NOG WAT BUGS

Zijn jullie tevreden?

‘Er zitten nog wel bugs in het programma. Die worden er geleidelijk uitgehaald. Maar door de bank genomen draait het uitstekend.’

Wat gebeurt er met de meldingen?

‘We laten het aan de afdelingen zelf over hoe ze het organiseren. Bij de afdeling Amsterdam fietsen twintig vrijwilligers elke vier weken langs de

openstaande meldingen en kijken ze hoe het er voor staat. Naar aanleiding daarvan worden de meldingen op het Meldpunt aangepast. Als het hardnekkig is, rappelleren we bij de wegbeheerder. Soms komen we erachter dat het probleem is opgenomen in een onderhoudsplan dat pas over een jaar of langer in de planning staat. De bedoeling is dat we volgend jaar een knelpuntennota opstellen en die voorleggen aan de wegbeheerder.’

het werkt uitstekend

Daarna belden we met Bas:

Wat is de kern van het Meldpunt?

‘Het Meldpunt wil fietsers de gelegenheid geven om klachten te melden en ideeën te spuien, met een zo laag mogelijke drempel. Het melden van ideeën gebeurt niet heel vaak. De meeste klachten gaan over slecht wegdek, slecht afgestelde stoplichten, gladheid – dit jaar waren daar heel weinig meldingen over – fietspaden en kruisingen. Dat klopt met een enquête die de Vogelvrije Fietser pas geleden heeft gehouden: fietsers vinden vooral een goede infrastructuur belangrijk.’

Hoe loopt het met de meldingen?

‘Sinds de start van het vernieuwde Meldpunt hebben we 4.300 meldingen ontvangen; waarvan 1.000 sinds oktober 2013. De aantallen gaan nog steeds omhoog. We hebben een belemmerende factor weggenomen: vroeger kreeg een melder om de maand een

herinnering, dat vond niet iedereen een goed idee. Nu sturen we maar twee keer een reminder: een na zes weken en eentje na zes maanden.’

Wat gebeurt er achter de schermen?

‘We werken met drie personen, elk een dagdeel per week. Dat is krap voor al het werk.

We zijn bezig om het programma te fine-tunen. Er is een handboek voor de afdelingen waarin staat hoe ze de gegevens kunnen beheren en verwerken, wat ze kunnen doen richting gemeente en andere wegbeheerders. Dat zijn we aan het herschrijven. Er zijn nu 70 van de 150 afdelingen aangesloten op het meldpunt. We zijn hard bezig om meer afdelingen erbij te halen. Dat staat nu voorop.’

ALLEEN MELDER KNOP OP GROEN

‘Het rechtleggen van een paar verzakte tegels hoeft natuurlijk niet zo lang te duren, maar het bijstellen van stoplichten of de aanleg van een beter fietspad gaat niet van de ene dag op de andere. Wanneer de wegbeheerder een klacht in behandeling neemt betekent dat dus niet altijd dat er meteen een oplossing komt. Daar zit een spanningsveld met de urgentie voor de melder. We hebben het nu zo ingesteld dat de wegbeheerder de melding op oranje kan zetten, maar niet meer op groen. Dat kan alleen de melder zelf.’

Hoe loopt het contact met de wegbeheerders?

‘Het Meldpunt zelf legt niet rechtstreeks contact, we zorgen dat de melding op de goede plek komt. De database heeft standaard de gemeente als beheerder ingesteld, maar in sommige gevallen is dat een andere: de provincie, een waterschap, een particulier, de rijksoverheid, en nog veel andere. Daardoor loopt een melding soms mis. Dat is veel uitzoekwerk, dat doen we hier vanuit het Meldpunt, maar ook de afdelingen zelf kunnen dat doen. Daarna wordt het in de database veranderd.’

Doen jullie iets met de resultaten?

‘Het betrekken van de afdelingen staat nu voorop, aan de follow-up gaan we later werken. Uit Den Haag hebben we 150 meldingen.’ Hij zegt het niet, maar dat is natuurlijk weinig voor zo’n grote stad. ‘Melders kunnen zelf promotie maken voor hun klacht. Dat anderen hun klacht ondersteunen. Afdelingen zelf kunnen aandacht vragen van de leden, met een periodiek e-mailbericht bijvoorbeeld.’



VERKEERSVEILIGHEIDSPAN

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

Begin jaren tachtig werd een start gemaakt met het samenvoegen van scholen. Daardoor werd de efficiency



extra fietspad in tegengestelde richting

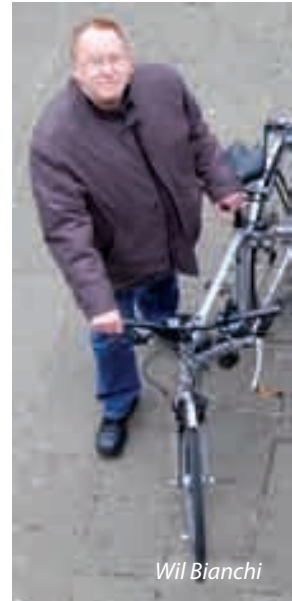
vergroot en werden kosten bespaard. Voor veel leerlingen werd daarmee wel de (fiets-)afstand groter. Aanvankelijk hadden de raadsleden alleen maar oog voor de kosten van dat onderwijs. Hoe een leerling een school moest bereiken was niet zo relevant. Gelukkig kon ik de woordvoerder van mijn partij ervan overtuigen dat je ook veilige schoolroutes moest hebben.

Mijn ervaring kon ik later gebruiken toen het schoolbestuur van het Groen van Prinsterercollege (nu Hofstadcollege) over de (fiets-)veiligheid van hun leerlingen kwam praten. De route naar het gymlokaal was gevaarlijk omdat zij twee keer een brede weg moesten oversteken. Uit-

eindelijk vonden we de oplossing in het aanleggen van een extra fietspad, in tegengestelde richting, langs de Groen van Prinstererlaan.

ALGEMENE STEMMEN

Ook onze woordvoerder zag het gevaar van de langere afstanden die de fietsertjes moesten afleggen. Hij diende een motie in om de knelpunten bij scholen te inventariseren en met plannen te komen. Die werd met algemene stemmen aangenomen. Niemand had zo'n motie van het CDA verwacht, de PvdA ontplofte zowat dat zij er niet mee waren gekomen. Deze motie leidde ertoe dat de gemeente jaarlijks een verkeersveiligheidsplan opstelt.



Wil Bianchi

EERSTE FIETSPAD

Het maartnummer van het blad Onze Taal behandelt de etymologie van het woord "fietspad". Waarom zit daar eigenlijk het woord "pad" in, terwijl Duitsers het hebben over een "Radweg" en Denen over een "cykelvej"?

Het blijkt dat de eerste fietspaden zijn ontstaan door rijden over onverharde voetgangerspaden. De eerste vermelding van een Nederlands fietspad in de pers is een bericht in het Algemeen Dagblad van 15 november 1896. Het Haagse gemeentebestuur had fietsers toestemming gegeven om overdag en 's zondagsochtends bepaalde wandelpaden te gebruiken, te weten één pad van de Scheveningse Weg en een paar paden in het Haagse Bos. Onze Parkenroute is dus niet alleen mooi, maar voert ook over paden van fietshistorisch belang.

Bob Molenaar



Fietsersbond

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

WEESFIETSENPROJECT REGENTESSEKWARTIER

De proef in het Regentessekwartier met het weghalen van weesfietsen uit het straatbeeld verloopt succesvol. In totaal zijn 1486 (brom)fietsen gelabeld die ongebruikt tegen lantarenpalen, fietsnietjes en gevels stonden. Daarvan zijn 941 fietsen en 2 brommers (bijna 64%) afgevoerd. De eigenaren van de overige fietsen hebben hun vervoermiddel ergens anders gestald.

Wethouder Boudewijn Revis (Stadsbeheer, Segbroek) vindt dat de proef prima verloopt. Revis verwijderde in december de eerste weesfiets uit de wijk: 'In de weken daarna hoorde ik veel enthousiaste geluiden uit de buurt. Bewoners en ondernemers in de wijk zagen weer ruimte ontstaan om fietsen te parkeren.'

TWEDE RONDE

De gemeente is half maart begonnen aan de tweede ronde: het labelen van honderden fietsen. Die krijgen ook een zadeldekje met een waarschuwingstekst. Fietsen die dan nog blijven staan, worden afgevoerd naar het Fietsdepot Haaglanden. Daar kunnen ze binnen zes weken tegen betaling van 25 euro worden opgehaald. Bij de proef in het

Regentessekwartier is dat zeventien keer (krap 2 procent van de gevallen) voorgekomen.

EVALUATIE

De proef wordt eind april, begin mei geëvalueerd. Het nieuw aan te treden college kan op basis daarvan besluiten of de aanpak in meer gebieden wordt ingezet.

Uit een persbericht van de Gemeente Den Haag

advertentie



Schoolstraat 21 2511 AW Den Haag

telefoon 070- 3 65 73 06

fax 070- 3 89 77 94

www.travelbookstore.nl

OPLOSSING CRYPTO-FILIPPINE

Ja, u ziet het goed: de puzzel is er echt niet.... Na een aanvankelijk zeer geslaagd experiment met een crypto-filippine heeft de redactie zich flink beraad of deze rubriek voortgang moet vinden. Het aantal inzenders op de tweede bleef namelijk dramatisch achter bij dat van de eerste. We hadden de indruk dat de puzzel weliswaar zeer gewaardeerd werd, maar door een te klein aantal lezers om verdere plaatsing te rechtvaardigen.

Het lage aantal inzendingen had mogelijk ook te maken met een onbedoelde moeilijkheidsfactor: een omschrijving ontbrak en er zaten enkele foutjes in de omschrijvingen. Dat hebben we geprobeerd recht te trekken door publicatie van een correcte versie in de (electronische) fietsflits en verlenging van de inzendtermijn met een maand, maar dat heeft niet mogen baten. Maar dat er niettemin toch goede oplossingen zijn binnengekomen, zegt toch wel wat over het doorzettingsvermogen van onze lezers!

Uit de goede inzendingen hebben wij weer drie winnaars getrokken; het zijn Henk van Weelden, Ingeburg Mulders en Fea Boegborn. Zij hadden alle de 'slagzin' goed, te weten 'de kortste weg is niet noodzakelijk het snelst'. Eén inzender kwam zelfs nog met de oplossing van het woord waarvan de omschrijving ontbrak. De oplossingen van de woorden zijn te vinden op pagina 16.

Dank aan alle inzenders voor hun reactie en bemoedigende commentaar.

15 MEI: FIETSTOCHT NAAR WASSENAAR

EN FIETSCAFÉ IN PAVLOV

Op donderdagavond 15 mei aanstaande organiseert de afdeling Haagse regio weer een fietstocht, dit keer ongeveer 20 km door het Haagse Bos en de groene parken van Wassenaar. Vertrek om 19.00 uur vanaf de poffertjeskraam aan de Koekampaan bij het Malieveld. Aansluitend is er vanaf 20.30 uur een fietscafé in café Pavlov aan het Spui naast de Nieuwe Kerk. Ook al kunt u aan elk afzonderlijk deelnemen, bij beide wordt uw deelname zeer op prijs gesteld.

INFORMATIE VOOR FIETSERS

HANDIGE ADRESSEN

Fietsersbond Haagse regio
Postbus 11638
2502 AP Den Haag
info@fietsersbondhaagseregio.nl
haagseregio.fietsersbond.nl
fietsindeknel.nl

Haags Milieucentrum
Esperantoplein 8
2518 LE Den Haag
Tel. 070 - 302 99 52
info@haagsmilieucentrum.nl
haagsmilieucentrum.nl

Fietsersbond Zoetermeer
Contactpersoon: Theo Hebing
Salomeschouw 14 A
2726 JT Zoetermeer
☎ 06 - 36501379
zoetermeer@fietsersbond.nl

Fietsersbond, Landelijk Bureau
Postbus 2828
3500 GV Utrecht
☎ 030 - 291 81 71
info@fietsersbond.nl
fietsersbond.nl

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

Den Haag
Spui 70
Postbus 12 600
2500 DJ Den Haag
☎ 14070
contactcentrum@dsb.denhaag.nl

Leidschendam-Voorburg
Servicecentrum
Koningin Wilhelminalaan 2
2264 BM Leidschendam
☎ 14070
Raadhuisstraat 47a
2271 DG Voorburg
leidschendam-voorborg.nl

Rijswijk
Bogaardplein 15
2284 DP Rijswijk
☎ 14070
rijswijk.nl

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

Westland
Postbus 150
2670 AD Naaldwijk
☎ 0174 - 673673
meldpunt leefomgeving:
☎ 0174 - 673499
gemeentewestland.nl

Zoetermeer
Stadhuisplein 1
2711 EC Zoetermeer
Bezoekersingang: Markt 10
☎ 079 - 346 8000
zoetermeer.nl

Landelijk Meldpunt
Uw melding komt vanzelf bij de wegbeheerder en u kunt de afwikkeling bewaken.
meldpunt.fietsersbond.nl

KLACHTEN OPENBARE RUIMTE

NOODOPROEP OF EIGENLIJK: BUITENKANSJE

wij zoeken twee redacteurs

Hun belangrijkste taken: de hele indeling en opmaak verzorgen en persklaar maken van het blad. Eigen ambities en ideeën zijn welkom, om niet te zeggen: hard nodig, ook voor het maken van artikelen. Wij stellen geen specifieke eisen aan leeftijd, vooropleiding en geslacht. Wat wij bieden: leren

werken met InDesign, fijne collega's, flexibele werktijden, beperkt tijdsbeslag (tweemaal per jaar), een inspirerende werkomgeving en geen enkele materiële vergoeding.

Stuur ons een mailtje:
fietsbel.denhaag@gmail.com

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 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.

Deze advertentie heeft op 22 maart 1913 in de krant "Nederland Oranje" gestaan. Chris Mondt is de oprichter van Mondt Tweewielers.

