

FIETSBEL

najaar 2014

Fietsersbond afdeling Haagse Regio en Zoetermeer



afscheid Daan Goedhart
interview met fietsende ambassadeur
gaande en komende wethouders

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),
 Jeroen Bertsch,
 Lisette Eindhoven,
 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
fietsersbond.nl/lidwoorden



Aan dit nummer werkten mee:

Wil Bianchi, Chris Beer, Biesieklette,
 Ad Borsboom, Dick Bredeveld, Yde
 van der Burg, Daan Goedhart, Ton
 Hagebeuk, Marina Meens, Ole E.
 Moesby, Bob Molenaar, Julius Pasgeld,
 Aad Pronk, Erwin Ruitenbergh, Ingrid
 Sijlbing, Martijn Toet, Heleen Weening

INHOUDSOPGAVE

- 2** redactioneel
- 3** afscheidssymposium Daan Goedhart
- 4** interview met Deense ambassadeur
- 6** gaande en komende wethouders
- 7** column Julius Pasgeld
- 8** Haagse meldingen
- 9** mobiliteitsacties Haaglanden
- 10** afdeling Rijswijk
- 12** eenzijdige fietsongevallen
- 14** fietspad Laan van NOI
- 15** fietsers oren aangenaaid
- 16** afdeling Leidschendam-Voorburg
- 17** roodlichtnegatie
- 18** interview Beerfietsen
- 19** fietsend duurzamer
- 20** fietstocht Segbroek
- 21** boekbespreking
- 22** uit de raad geklapt, financieel jaar-
verslag
- 23** interview Heleen Weening
- 24** mobiele fietsenmaker



Dat Daan Goedhart zich noodgedwongen terugtrekt uit het bestuur van de Haagse Regio – lees daarover elders in Fietsbel – betekent niet dat zijn inzet verloren gaat voor de Fietsersbond. In dit nummer staan vijf (!) artikelen waarin hij een stevige hand heeft gehad. We wensen hem toe dat zijn gezondheid nog verder verbetert dan zij nu al heeft gedaan.

Slechter nieuws is er over drie bekende Hagenaren die in het vorige nummer zijn geïnterviewd. Met Marnix Rueb is Haagse Harry overleden. Marnix heeft zich bij het interview in ons voorgaande nummer laten kennen als een bescheiden, geestig en extreem getalenteerd mens. We vinden het een eer dat een van zijn laatste werken op onze voorpagina heeft gestaan. Ook de nachtburgemeester, René Bom, is het slecht vergaan. Hij heeft een herseninfarct ondergaan. Terwijl dit nummer wordt gedrukt is er een benefietavond in Het Paard. Nog meer slecht nieuws: een van de steunpilaren van de afdeling Rijswijk is overleden.

Han Bik krijgt in dit nummer een in memoriam.

De redactie is versterkt door de komst van Lisette Eindhoven en Jeroen Bertsch. Ze stellen zich allebei voor en hebben meteen zinvolle artikelen geschreven. Over hoogwaardigheidsbekleders, een van onze aandachtspunten, hebben we in dit nummer niet te klagen. Een interview met de heer Ole Moesby, ambassadeur van Denemarken. Hij heeft behartigenswaardige observaties over de verschillen tussen fietsen in Denemarken en in Nederland. Dan de wethoudersverkeer in Den Haag. Daan Goedhart luidt de vertrokken Peter Smit uit, bij Biesieklette is de aangetreden Tom de Brijn gesignaleerd.

OP DE VOORPAGINA

De nieuwe fietsbrug in Rijswijk is van een adembenemende schoonheid. Over de noodzaak en de lokatie zijn de meningen verdeeld. Zie pagina 20.

Bereikbaar Haaglanden heeft niet stil gezeten, lees het artikel van Marina Meens. Het Haags MilieuCentrum zag Frans van der Steen vertrekken. Zijn zelfgekozen opvolgster, Heleen Weening, laat meteen een frisse wind waaien. Enige aanmerking tot nu toe: het is niet gelukt om een goede foto van haar te bemachtigen. Naast de altijd puntige columns van Julius Pasgeld en Wil Bianchi en het nieuws uit de aanpalende afdelingen vindt u een reportage van een bijzondere fietswinkel, een goede ervaring met de Klachten openbare ruimte op onze achterpagina, en een interview met een inventieve, mobiele fietsenmaker.

Stuur uw reactie of bijdrage voor het volgende nummer vóór 1 maart naar fietsbel.denhaag@gmail.com

UITNODIGING

AFSCHEIDSSYMPIOSIUM DAAN GOEDHART

ALGEMENE LEDENVERGADERING FIETSERSBOND HAAGSE REGIO

DATUM: 25 NOVEMBER 2014 OM 14.30 UUR

PLAATS: HAAGSE LOBBY, BIBLIOTHEEK SPUI DEN HAAG

Omdat Daan Goedhart wegens zijn gezondheid het voorzitterschap van de Fietsersbond moet neerleggen, wordt er door de gemeente Den Haag en de Fietsersbond op 25 november 2014 een afscheidssymposium voor hem georganiseerd.

In aansluiting hierop wordt er om 18.00 uur een korte Algemene Ledenvergadering van de Fietsersbond afdeling regio Den Haag gehouden met als belangrijkste punt het kiezen van een opvolger van Daan als voorzitter. Het afscheidssymposium en de ledenvergadering worden gehouden in de Haagse Lobby op de 10e etage van de Centrale Bibliotheek aan het Spui 68 in Den Haag. De 10e etage is alleen bereikbaar via de lift in de bibliotheek, dus niet met de roltrappen.

Het programma voor het afscheidssymposium ziet er als volgt uit:

14.15 - 14.30 uur	ontvangst gasten met koffie/ thee
14.30 - 16.00 uur	inhoudelijk programma
16.00 - 16.30 uur	pauze met koffie/ thee
16.30 - 16.45 uur	speech Daan Goedhart
16.45 - 17.00 uur	speech wethouder Tom de Bruijn
17.00 - 18.00 uur	receptie met drankjes en hapjes

De agenda voor de Algemene Ledenvergadering van 18.00 – 18.30 uur in het spreekgedeelte:

1. Verslag ledenvergadering 26 november 2013 (staat op website: haagseregio.fietsersbond.nl)
2. Bestuursverkiezing: de voorzitter, Daan Goedhart, stelt zich niet herkiesbaar.
3. De andere bestuursleden: Wil Bianchi, Yde v.d. Burgh, Willem Miedema en Jac Wolters, stellen zich wel herkiesbaar. Leden die belangstelling hebben voor de functie van voorzitter of voor een andere bestuursfunctie kunnen zich tot uiterlijk 15 november 2014 melden bij de secretaris (haagseregio@fietsersbond.nl of 070-3609783).
4. Korte vooruitblik 2015
5. Financiën met Begroting 2015

FIETSERSBOND HAAGSE REGIO ZOEKT NIEUWE VOORZITTER

FUNCTIEOMSCHRIJVING

- leiden van bestuursvergaderingen van het afdelingsbestuur (8 maal per jaar)
- leiden van algemene ledenvergadering (1 à 2 maal per jaar)
- leiden van contactgroep actieve ledenvertegenwoordigers onderafdelingen en stadsdelen Den Haag (2 à 3 maal per jaar)
- optreden als woordvoerder van de Fietsersbond richting politiek en pers in de Haagse regio
- meedenken over en voorstellen doen voor (nieuw) fietsbeleid gericht op de Haagse regio
- contact onderhouden met landelijke Fietsersbond en belangrijke organisaties in de Haagse regio.

WERKGEBIED

Haagse regio: Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk, Wassenaar en Westland

PROFIEL

- + Bestuurservaring met vrijwilligersorganisaties
- + Bekendheid of affiniteit met de activiteiten van de Fietsersbond
- + Legt gemakkelijk contacten, is communicatief sterk
- + Beschikt over politiek inzicht en/of politieke ervaring

TIJDSBESLAG

Afhankelijk wat er speelt 2 à 4 dagdelen per week.

INTERESSE OF AANMELDEN

Meer informatie over deze functie? Of wilt u zich kandideren? Dan kunt u contact opnemen met Willem Miedema (070-3609783) of via de mail: info@fietsersbondhaagseregio.nl Volgens de statuten sluit de kandidaatstelling op 15 november, 10 dagen vóór de Algemene Ledenvergadering waarop de verkiezing zal plaatsvinden.



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.

KOPENHAGEN, WERELDFIETSSTAD

We praten met de heer Ole E. Moesby, ambassadeur van Denemarken in Nederland. De ambassadeur resideert in een royale werkkamer in een statig pand aan de Koninginnegracht. Vergeleken met de rest van de wereld komt Denemarken – zeker Kopenhagen – redelijk overeen met Nederland qua intensiteit van fietsgebruik en -voorzieningen. De heer Moesby is goed voorbereid, en zijn communicatieadviseur Bibi Birch heeft een uitdraai gemaakt met diverse cijfers; de belangrijkste staan in bijgaand staatje. Vandaag gaat het vooral over de verschillen tussen het fietsen in Denemarken en in Nederland.

FIETSFANAAT

Gevraagd naar zijn persoonlijke ervaringen op de fiets vertelt hij dat er op zijn voorgaande posten, Islamabad en Praag, niet veel eer was te behalen vanwege de slechte wegen. Bij een klimaatoverleg op de Praagse Kanselarij van voormalig president Klaus – die weinig op had met het klimaat – kwam hij heuvel op aanrijden op een Christiana-bakfiets, terwijl Klaus de 400 meter van zijn ambtswoning aflegde in een dikke Audi. De ambassadeur noemt zichzelf een fietsfanaat. In de tijd dat hij hoofd was van Afrikaanse Zaken op zijn eigen ministerie in Kopenhagen hadden alle leidinggevenden een eigen parkeerplek... voor hun fiets! Ook in Den Haag gaat Moesby graag met

de fiets. Toen hij net was begonnen, heeft hij het Nederlandse ministerie van Buitenlandse Zaken gevraagd of hij met de fiets de VIP-garage binnen mocht komen. Dit voorstel werd erg goed ontvangen. Hij rijdt nu op een neutraal model hybride, maar hij zou graag het fietsen uitdragen met een wat bijzonderder model. 'Weet u misschien wat adressen?' Uw redacteur kan hem gelukkig van advies dienen. Zijn volgende vraag: 'Heeft u tips voor een goede onderhoudsmoniteur?' Ook voor dat gat zijn we niet te vangen.

Ziet u verschillen tussen het fietsen in Denemarken en in Nederland?

'Ja, zeker. Ik heb een keer een Nederlander begeleid die een presentatie ging houden om het fietsen te propageren. Er was geen enkel woord in zijn verhaal waarmee ik het niet eens was. Maar op de terugweg in de auto hebben we een uur lang gediscussieerd zonder dat we het eens werden.' Na een prikkelend pauzetje gaat hij door: 'We waren het volkomen oneens over het dragen van een helm! In Denemarken is dat de gewoonste zaak van de wereld. Er gaan zelfs stemmen op om het niet-dragen strafbaar te stellen. Ik draag hem altijd, ook op mijn stadsfiets. In Nederland is er veel weerstand tegen.' Dat blijkt, want een van uw redacteurs somt onmiddellijk

een aantal bezwaren op: het is lastig om bij zakelijke bezoeken rond te zeulen met een helm, bij lage snelheden is het minder nodig. De ambassadeur heeft meteen een antwoord klaar. Jaren geleden heeft hij een ernstige val op het hoofd gemaakt terwijl hij heel rustig door landelijk gebied, met weinig verkeer, reed. Hij heeft er een schedelbreuk met drie maanden op de intensive care en zes maanden revalidatie aan overgehouden. Zijn gehoor is aan de rechterkant blijvend beschadigd. Hij blijkt ook daarom een gedreven voorstander: 'Tegenstanders zeggen dat het verplicht

dragen van een helm op de fiets een drempel opwerpt. Maar je kunt ook stellen dat je je veiliger en dus meer op je gemak voelt met een helm.' We zijn gekomen voor een interview, dus we omzeilen verdere discussie...

Ziet u nog meer verschillen?

Hij hoeft geen seconde na te denken. 'Hier is het riskanter. Op de Nederlandse straat bepaalt de fietser de agenda. In de stad moet de automobilist zich aanpassen aan de fietser. In Denemarken gaat het trouwens langzaam ook die richting op.' Hij formuleert behoedzaam, wekt de indruk dat hij dit geen goede ontwikkeling vindt. 'Als fietsers zich niet netjes gedragen, gaat het niet goed.'

Zijn communicatieadviseur, die pas één maand in Nederland werkt, is al opgevallen dat fietsers hier geen signalen geven: 'In Denemarken geef je duidelijk aan dat je naar rechts of links gaat.' De ambassadeur steekt meteen een gestrekte arm opzij. 'Je steekt je

als fietsers zich niet netjes gedragen, gaat het niet goed

hand omhoog als je vertraagt of stopt. En er wordt veel meer gebeld met de fietsbel.'

Een ander verschil blijkt te zijn dat er in Kopenhagen veel meer voorzieningen zijn voor fietsers. Er zijn veel fietspaden, met gescheiden rijbanen. Er zijn zelfs punten waar gratis lucht beschikbaar is. Kopenhagen is rond het centrum bezig een netwerk op te zetten waar fietsers terecht kunnen voor reparaties. Hiermee wordt ondervangen dat er in de buitenwijken te weinig reparateurs zijn. Kopenhagen doet erg zijn best, want ook in Denemarken is er een landelijke competitie wie de beste fietsstad van het land wordt.

FIETSKLIMAAT

'Er is in Kopenhagen ook een verhuursysteem, met elektrische fietsen, met GPS voor route-adviezen. Het is heel geavanceerd, het werkt op je bankpas. Wat hier in Nederland weer mooi is, zijn die fietsenrekken met twee lagen, dat eet minder ruimte op. In Denemarken zijn er sowieso te weinig parkeerplekken voor fietsen.' We zwijgen discreet over de chaos bij de stations in de Nederlandse studentensteden.



ambassadeur, met fietshelm

EVEN VOORSTELLEN... NIEUWE REDACTIELEDEN STELLEN ZICH VOOR

LISETTE EINDHOVEN

Zo'n twintig jaar geleden besloten mijn partner en ik de motorvakantie in te ruilen voor de fietsvakantie. Gewend aan nat worden en kamperen met lichtgewicht spullen waren we al, we moesten alleen nog uitproberen of we samen konden fietsen en of we daar wel de conditie voor hadden. En dat deden we in IJsland, onder het motto: "Het is eens maar nooit weer of voor eens en altijd." U begrijpt: het is het laatste geworden, onze



vakanties gaan nog steeds op de fiets, hoewel we de laatste jaren tussendoor vaak wandelen.

Al vrij snel ontdekten we ook de ligfiets. Ideaal voor woon-werkverkeer in het Westland en door de duinen, maar ook op vakantie kunnen we meer kilometers maken zonder extra inspanning. Daarbij is het ook nog eens een weldaad voor de gewrichten, ook al blijft iedereen maar vragen of je er geen stijve nek van krijgt. Nee dus! Dat ik, na de noodoproep in de vorige Fietsbel, nu meewerk in de redactie van de Fietsbel, is geen toeval. Naast (vakantie-)fietser ben ik name-



Lisette op haar ligfiets

lijk ook freelance schrijver/vertaler, en het leek me leuk om het nuttige met het aangename te verenigen.

JEROEN BERTSCH

Ik ben Jeroen Bertsch, 29 jaar. Geboren en getogen in Den Haag. Ik heb van kinds af aan een grote belangstelling voor natuur, recreatie en (duurzaam) toerisme en heb hier mijn vakgebied van gemaakt. Ik ben dan ook actief als vrijwilliger bij Staatsbosbeheer en Dunea. Ik besteed veel van mijn vrije tijd aan fietsen, de meest duurzame manier van verplaatsen. In

het kader van werk heb ik ervaring als fietsreisbegeleider in Nederland. Ik heb twee fietsen, een echte postfiets en een mountainbike met dunne banden. Eerder heb ik als gastredacteur gewerkt voor Travmagazine, een reisblad voor de reisprofessional. De oproep van de Fietsbel om mee te helpen in de redactie is een uitdaging die ik graag aanga.

'Aan de andere kant staat dat je in Kopenhagen niet overal per auto kunt komen. Het parkeren is heel erg duur. Voordeel daarvan is dat het leefklimaat er beter is, bovendien hoeft de fiets in het centrum niet met de auto te concurreren. Kopenhagen is mede daarom uitgeroepen tot de leefbaarste stad ter wereld!' Dat waren we bij de voorberei-

dingen al tegengekomen, plus dat het volgens de meeste mensen de beste stad in Denemarken is voor fietsers. Ook voor ons Nederlanders valt er dus nog een en ander te leren.

Hoe zijn de voorzieningen 's winters, met sneeuw en ijs?
'De fietspaden zijn voorberekt met pekkel. We hebben dus geen last van gladheid.'

Voor we aan de fotosessie in de achtertuin beginnen vertelt de ambassadeur een verhaal waar hij duidelijk trots op is. Enkele jaren geleden heeft hij op een vorige standplaats een wedstrijd gesponsord om het woon-werkverkeer per fiets te stimuleren. De deelnemers moesten gedurende een maand zoveel mogelijk kilometers afleggen op de fiets. De winnaar kreeg van de ambassade een weekend Kopenhagen aangeboden, inclusief fietshuur. De ambassade is zeker bereid om zo iets te herhalen in Den Haag. Toevallig loopt er al zo'n actie, in het gewest Haaglanden, zie het artikel van Marina Meens.

Anneke de Jong
Rob Jamin

percentages	Kopenhagen	Amsterdam
openbaar vervoer	15	18
fiets	32	28
auto	26	27
lopen	24	24
anders	3	3

Hoe men zich verplaatste in de Deense en Nederlandse hoofdstad in 2010

AFSCHEID WETHOUDER

NALATENSCHAP PETER SMIT

Van 2007 tot 2014 was Peter Smit (VVD) wethouder van o.a. Verkeer in Den Haag. Daarnaast was hij portefeuillehouder Verkeer van het Stadsgebied Haaglanden. Wat heeft zijn wethouderschap de fietser opgeleverd? Heel veel! Ook dankzij de Fietsersbond. De belangrijkste voorzieningen op een rij:

MOOIE RESULTATEN

Fietstrommels, buurtstallingen, gratis bewaakt fietsparkeren in de binnenstad. Allemaal zaken waar de Fietsersbond jarenlang voor heeft gelobbyd bij de politiek

Het omzetten van kilometers betegelde fietspaden in geasfalteerde. Ook hier lobbyde de Fietsersbond jarenlang voor.

Rotonde De la Reyweg/Dierenselaan/Steynlaan. Dit voorstel van de Fietsersbond is door de wethouder en de raad overgenomen en gerealiseerd.

Fietsstraten, waaronder het voorstel van de Fietsersbond voor het Trekfietstracé, zijn door de wethouder en de raad overgenomen en gerealiseerd.

Fietsen door de Grote Marktstraat blijft. Samen met de ondernemers van de Grote Marktstraat heeft de Fietsersbond dit voor elkaar gekregen. Het vrijgeven van de binnenstad – bin-

nen het pollergebied (verzinkbare paaltjes) – voor de fiets, plus gratis bewaakt stallen. Veel aandacht voor fietsonvriendelijke situaties; waarbij ambtenaren samen met de Fietsersbond naar een oplossing zoeken.

MISKLEUNEN

De Kleine Weimar. Daar is schijnveiligheid gecreëerd, een stertroute onwaardig. De herinrichting van het Stationsplein (HS). Op basis van een verkeerde conclusie uit een onderzoeksrapport wordt het plein voor fietsers niet veilig ingericht. En het blijft onoverzichtelijk.

TOEKOMSTIGE VOORZIENINGEN

Snelfietsroute Den Haag Hofvijver – Rotterdam Hofplein.

Stertroutes, doorgaande fietsroutes los van doorgaande autoroutes.

Fietsen in twee richtingen smalle delen Laan van Meerdervoort/Javastraat.

Uitbreiding gratis bewaakt fietsparkeren in de binnenstad.

Fietsparkeren bij de grote stations.



CONCLUSIE

Alles afwegende: Een mooi resultaat voor een wethouder! Geen wethouder vóór hem presteerde beter. Veel dank daarvoor.

Daan Goedhart

FIETS(ER)VERWENDAG GROOT SUCCES

Bij de bewaakte gratis fietsenstalling Grote Markt (Laan 9 in het centrum van Den Haag) werd 10 oktober de Biesieklette Fiets(er)Verwendag ge-



houden. Deze dag was georganiseerd door Biesieklette in samenwerking met Gemeente Den Haag, Politie en het Fietsdepot Haaglanden. Het was een groot succes. Wethouder Tom de Bruijn (Financiën, Verkeer, Veiligheid en Milieu) gaf het startsein. Hij bood zijn eigen fiets aan voor controle. In de werkplaats onderging het rijwiel een fiets-APK, om de fietsveiligheid te verhogen. De fiets kwam goed door alle controles heen. Daarna is een unieke code in het

frame gegraveerd en in het landelijke bestand geregistreerd.

In totaal zijn er 168 fietsen gecontroleerd en 81 hiervan zijn gegraveerd. Er was veel animo en waardering voor deze opzet. Alle bezoekers van deze dag ontvingen een leuk aandenken. De doelstelling van de dag was de fietsveiligheid te verhogen door middel van de fiets-APK, en het voorkomen van fietsdiefstal door te wijzen op veilige sloten met een ART-keur en het stallen van fietsen in een van de gratis bewaakte fietsenstallingen van Biesieklette in de Haagse binnenstad.

HET IDEALE FIETSPAD

Stel je voor! Een fietspad, waar alles mag en alles kan. Heerlijk! Op zo'n fietspad rijdt iedereen natuurlijk door rood. Want iedereen kijkt gewoon zelf goed uit z'n doppen. Je mag er met elk voertuig op. Behalve met auto's en motoren. Want het moet natuurlijk niet te gek worden. Maar verder zijn racefietsen, bakfietsen, bromfietsen, scootertjes, loopfietsen, zitfietsen, ligfietsen, steppen, rolstoelen, rol-schaatsen, skates en wat je verder nog maar bedenken kan, toegestaan. En iedereen mag er zo hard als-ie wil. Tot bijvoorbeeld een maximumsnelheid van 60 kilometer per uur.

Want het moet natuurlijk niet te gek worden. En of je nou wel of geen helm draagt, het geeft allemaal niks. Op dat fietspad hoeft niemand een rijbewijs te hebben. Kinderen vanaf vijf jaar mogen er ook op. Want omdat het op zo'n fietspad best wel eens gevaarlijk kan zijn, leren de kinderen daar eindelijk weer eens een keer zelf uit hun doppen kijken. En hoeven ze er geen twintig jaar over te doen om te weten te komen dat het leven niet alleen leuk is.

Zo'n fietspad dus. Het fietspad als etalage van ieders eigen verantwoordelijkheid. Het fietspad als eerbetoon aan het geloof in de mens zelf. Het fietspad als een laatste plekje in Nederland waar politici en andere bemoeials eindelijk eens een keer hun waffel moeten houden. Het fietspad als showroom van menselijke mogelijkheden zowel als van de menselijke tekorten.

Geloof me. Het zal boeiend worden op zo'n fietspad. Zo boeiend, dat de politie er de handen vol aan zal hebben automobilisten en motorrijders te weren. Want die willen daar dan natuurlijk ook op rijden. Maar, zoals gezegd, moet het natuurlijk niet te gek worden.

HET ANDERE FIETSPAD

En dan dat andere fietspad. Stel je voor! Een fietspad waar je alleen met je jaarlijks goedgekeurde fiets mag rijden. Geweldig! Een fietspad waar je door de politie vanaf gehaald wordt als je bandenspanning niet binnen de wettelijke norm valt. Een fietspad waar je onmiddellijk geflitst wordt als je niet netjes tussen de 11,5 en 13,3 kilometer per uur rijdt. Waar iedere kruising voorzien is van stoplichten met slagbomen die slechts 5 seconden open gaan. Een fietspad waarop voor



het ideale fietspad

de berijders van elke soort racefiets, bakfiets, bromfiets, loopfiets, zitfiets, ligfiets een apart, goedgekeurd hoofdedeksel verplicht is. (Die helmplicht dient trouwens al ingevoerd te worden voor babies vlak na hun geboorte. Opdat zij er vast aan wennen en het bovendien bepaald niet denkbeeldig is, dat ze zomaar, ineens uit hun wieg kunnen vallen.) Een fietspad waar opsporingsambtenaren gerechtigd zijn je staande te houden om je naar je fietsrijbewijs te vragen. Een fietsrijbewijs, dat je om de veertien dagen moet vernieuwen. Een fietspad waar je alleen op mag fietsen tussen 9 en 11.30 uur 's ochtends en 20 en 23 uur 's avonds. Omdat het tussen 11.30 en 13.30 uur gereserveerd is voor scootertjes met een blauw kenteken en tussen 13.30 en 15 uur voor scootertjes met een geel kenteken. En tussen 2 en 4 uur 's nachts voor wielrenners. Zo'n fietspad dus. Een lusthof voor bedillers, frikken en wijsneuzen. De natte droom van iedere politicus. Een

goudmijn voor fabrikanten en overheidsinstellingen. Geloof me. Het zal oneindig saai worden op zo'n fietspad. Je zou er met je ogen dicht op kunnen rijden. En op den duur doe je dat ook. Welk fietspad mijn voorkeur heeft? Ach. De waarheid zal wel weer in het midden liggen.

Julius Pasgeld

advertentie



Schoolstraat 21
2511AW Den Haag
070 - 3 65 73 06
www.stanley-livingstone.nl



het andere fietspad

HAAGSE MELDINGEN

In de vorige Fietsbel kon u lezen over de eerste zeven maanden van het Fietsersbond Meldpunt voor zover het om “Haagse” klachten ging. We gaan verder waar we vorige keer gebleven zijn, de jaarwisseling 2013-'14. Op het moment van schrijven zijn er totaal 243 klachten over Den Haag aangemeld. We hebben het verder hier over de 150 klachten in de periode 1 januari tot 1 september 2014.

HET WEGDEK

Net als in 2013 gaat het leeuwendeel over de kwaliteit van het wegdek: 32 stuks. Uiteraard betreffen de klachten vooral betegelde fietspaden, maar enkele malen blijken ook geasfalteerde paden te kampen met gaten en kuilen. Een eerloze vermelding krijgt het fietspad op de Binckhorstlaan: “Een levensgevaarlijk fietspad met veel verschillende bestratingsvormen, spleten, ongelijkheden in het fietspad en voor fietsers gevaarlijke en onoverzichtelijke kruisingen, bochten, tunnel en zelfs verkeersdrempels(!!!) die in verval zijn geraakt. Dit fietspad smeekt echt om een grondige renovatie. Bedenk ook dat dit een superdruk fietspad is waar fietsers en snorscooters elkaar dagelijks naar het leven staan.”

Een ander speciaal geval is het wegdek van het Om en Bij. De HTM heeft daar begin dit jaar de tramsporen vervangen, en de straat heeft toen een tijd opengelegen. Het is goed te zien dat de oude stenen weer teruggeplaatst zijn, want vele tientallen zijn kapot, terwijl er dozijnen ontbreken of verzakt zijn. Automobilisten maakt

het niet uit - die scheuren nog steeds met hoge snelheid langs de 30km/u-borden - maar fietsen rammelen er uit elkaar. De wegbeheerder geeft geen sjoege.

VERKEERSLICHTEN

Op nummer 2 komen de verkeerslichten. Veertien klagers hebben kritiek op de plaatsing en/of de afstelling, waarbij klager Jeroen omstandig uitlegt waarom de gemeente geen drukknoppen zou moeten aanbrengen: “Juist als de gemeente veel mensen op de fiets wil hebben, dan werken de drukknoppen dat tegen: ronduit fietsonvriendelijk want het leidt op veel momenten tot een lange wachttijd voor fietsers + zij moeten een extra handeling verrichten die niet altijd even makkelijk ... is.” Niettemin vindt Jeroen dat op de Professor B.M. Teldersweg juist verkeerslichten aangebracht moeten worden, hoewel een - duurdere - kruising op twee niveaus voor hem ook een optie zou zijn.

RESTGROEP

De rest van de klachten gaat voor een deel over tijdelijke situaties, voor een ander deel over gebrek aan opstelruimte voor fietsers, te smalle fietspaden, onduidelijke kruisingen, foutgeparkeerde auto's, gebrek aan stallingsmogelijkheid voor fietsers, en ga zo maar door. Ook hier lichten we er één melding uit. Die is tegelijk een klacht en een suggestie: “Rond de Utrechtsebaan zijn alle autowegen ruim aangelegd en strak geas-



falteerd”, schrijft Vasco. “Ook de stoepen zijn vrij breed, terwijl er bijna nooit iemand loopt. Het fietspad is echter smal en voorzien van hobbelige klinkertjes. (...) Gewenste oplossing: Fietspad verbreden en asfalteren.”

Zoals u misschien weet kunt u stemmen op klachten die u uit het hart gegrepen zijn. Ook is het mogelijk om ideeën aan te brengen of te ondersteunen op het Meldpunt, maar dat gebeurt nog weinig. De onderafdeling Rijswijk weet er wél raad mee!

HEEFT HET ZIN?

De hamvraag is natuurlijk: heeft het zin om het Meldpunt te gebruiken? Op dit moment is het zo dat van de 243 over Den Haag gedane meldingen, er zeventig als opgelost staan geregistreerd (28%). Van de honderdvijftig meldingen uit 2014, staan er 26 als verholpen vermeld (17%). Kunt u uw klacht of idee dan misschien beter rechtstreeks bij de gemeente Den Haag indienen? Niet als het aan de heer De Groot ligt, die zich beklagt over het nog altijd ontbreken van een fietspad aan de huizenzijde van de Boekweitkamp (Mariahoeve), vanaf de prikker tot de Reigersbergenweg. “Moeders met kinderen rijden daar als een Russische roulette samen met auto's, vrachtauto's en bussen die hen vaak rakelings passeren.” De heer De Groot voegt eraan toe: “Na melding van een andere klacht aan het Meldpunt van de Fietsersbond werd ik door de gemeente als een kleine jongen bekritiseerd dat ik mijn klacht voortaan eerst bij de gemeente moest melden. Heb ik als 70-jarige best wel begrip voor dus heb dat nu in dit geval netjes gedaan. Doe ik dus ook beslist niet meer want kreeg tot op heden geen enkele reactie...”

Bob Molenaar



FIETSACTIES HAAGLANDEN

Het stadsgewest Haaglanden hecht veel waarde aan de fiets als vervoermiddel. De voordelen zijn bekend: minder autokilometers, minder files, betere doorstroming en minder luchtvervuiling. In mei van dit jaar is de driedelige campagne Ga3.0 (ga3punt0.nl) gestart om mensen bewust te maken van de alternatieven en ze laagdrempelig de kans te geven om die uit te proberen.



PROBEER EEN E-BIKE

Elke werknemer die woont of werkt in de regio Haaglanden kon tussen 22 mei en 1 november gratis twee weken lang een e-bike proberen. De deelnemende fietshandelaren zijn: Juizz, Den Haag; Hans Struijk, zes vestigingen; Van Hulst Fietsen, Leiden; Gek van Fietsen, Alphen aan den Rijn; Bike Totaal Wijtman, Delft.

Sander Duymaer van Twist en Ron van Nood, beiden werkzaam bij de gemeente Zoetermeer, waren de eersten die de e-bike uitprobeerden. Ron van Nood: 'Met de auto kom ik soms dagen amper buiten. Daar ga ik nu verandering in brengen.' Sander Duymaer van Twist heeft een andere reden om deel te nemen: 'Ik vraag mij af of het wel nodig is om twee auto's te hebben, de e-bike kan daarop een antwoord zijn.'

Alle beschikbare fietsen werden verhuurd. De deelnemers komen van zeer verschillende werkgevers: gemeenten, ministeries, ziekenhuizen, banken, scholen, technische bureaus, kappers, etc.

Er is op het moment van schrijven nog geen evalueerend. Uit de reacties die we al wel hebben blijkt dat mensen erg enthousiast zijn over de actie en het leuk vinden. De meerderheid overweegt een e-bike aan te schaffen om vaker op de fiets naar het werk te reizen. Op dedoorgeeffiets.nl/e-bike/blog staan de blogs van de deelnemers, eerlijk over hun ervaringen en ook over technische aspecten die hen minder zijn bevallen.

GA TOCH FIETSEN

Tot en met 31 oktober is de 18e editie van de Fietsactie 2014 verreden. Er deden 247 bedrijven mee uit de regio Haaglanden en Leiden, met 2.608 deelnemers. Totaal zijn er tot eind september 1.745.221 kilometers gefietst, voor een betere gezondheid, een beter milieu én het goede doel! Er is gefietst voor Mappa Mondo Haaglanden, locatie Rijswijk, en voor Heifer. Iedere 100.000 fietskilometers zijn 600 euro waard.

Eind september was het Reinier de Graaf-ziekenhuis uit Delft het bedrijf met de meeste fietskilometers (125.976 km), gevolgd door de Gemeente Den Haag met 110.952 km. Bij de individuele deelnemers was Kees Buis (min. Infrastructuur & Milieu) het verst gekomen (5.470 km), na hem kwam Aad Gankema (Gem. Den Haag) met 5.416 km. Oktober is dus spannend geworden.

Met de extra actie die onder de deelnemers van de Fietsactie is gehouden, zijn er bijna veertig nieuwe deelnemers bijgekomen. Bij de extra-actie kon iedere deelnemer een collega aanmelden en zo meedingen naar een weekendje weg voor twee personen. Hugo Vreugdenhil en Carl Paauwe van Hoogheemraadschap Delfland zijn als winnaars uit de loting gekomen.

SCHOOLBRENGDEAL

De derde actie is de Schoolbrengdeal. Deze actie liep t/m 8 oktober 2014. Ouders registreren zich hierbij op Ga3.0.nl en committeren zich om hun kinderen drie keer in drie weken lopend of fietsend naar school te brengen. In elke gemeente van de regio Haaglanden wordt een kinderfiets verloot onder de deelnemers. Tot zover hebben zich al 300 ouders aangemeld.



frisser op kantoor en leukere routes

Ga 3.0 is onderdeel van het programma *Beter Benutten Haaglanden* dat de regio bereikbaar wil houden door efficiënt gebruik van wegen en het OV- en fietsnetwerk. Rijk, regio en bedrijfsleven werken samen om in 2014 de files met 20% te laten dalen.

Marina Meens

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, fietstrommels en buurtstallingen.

Voor meer informatie: 070-3942211

www.biesieklette.nl

KENNISMAKING MET RAADSLEDEN

Nu de Gemeenteraad aan het begin van een nieuwe periode staat, heeft de onderafdeling Rijswijk de vertegenwoordigers van de fracties uitgenodigd voor een kennismaking in De Halve Maan. Zes van de negen fracties waren aanwezig. In mijn inleidend praatje vertelde ik wat de Rijswijkse Fietsersbond graag wil, zoals lange stukken geasfalteerd fietspad, voldoende veilige parkeergelegenheden, een correcte bewegwijzering en sanering dat wil zeggen verwijderen of beveiligen van paaltjes óp het fietspad. We hebben een compleet overzicht aangeboden van alle paaltjes met het verzoek over een jaar aan de wethouder te vragen hoe het staat met de sanering. Volgens ons is het fietsbeleid al meer dan tien jaar goed, maar komt de uitvoering pas de laatste jaren op gang. Daarop ontstond een belangstellende gedachtewisseling.

Vervolgens een fietstochtje van ruim een half uur waarin we ongewenste paaltjes toonden (Hoogkamerlaan), een prettig fietspad (Rembrandtkade) vergeleken met een onprettig fietspad (Gen. Spoorlaan), op een ontbrekende wegwijzer naar Delft attendeerden



V.l.n.r. Ewoud Dönzelman (D66), Erwin Ruitenberg (Fb), Ingrid Sijlbing (Fb), Joleen Weststeijn (Fb), Krijn de Graaf (CDA), Tineke Tangel (VVD), Johanna Besteman (CDA), Niek Uwland (Gem Rijswijk), Marieke Alberts (GrL), Harke Heida (Fb), Eric Schutte (SP), Idzard Fischer (Gem Bel)

(Eisenhowerplein over Lange Kleiweg). Tenslotte genoten we van de nieuwe fietsbrug over de Vliet bij de Populierlaan.

Het was een ontspannen kennismaking. Mevr. Tangel (VVD) schreef ons de volgende dag een e-mail: 'Ik kijk met genoegen terug op de bijeenkomst die jullie, als Rijswijkse afdeling van de Fietsersbond, afgelopen vrijdag hebben georganiseerd. Het was goed

om met elkaar kennis te maken en ik rijd nu met kritischer ogen door Rijswijk. Dank voor de ontvangst en uitleg, aarzel niet contact te zoeken wanneer er vermeldenswaardige zaken zijn.' Daar deden we het voor!

Erwin Ruitenberg



HAN BIK OVERLEDEN

Op 13 september is Han Bik op 86-jarige leeftijd overleden. Hij was van 2002 tot 2012 secretaris van de onderafdeling Rijswijk van de Fietsersbond. En wat voor secretaris. Als er iets gedaan moest worden, was hij erbij. Nergens te beroerd voor. Zo hebben we verkeerslichten geklokt voor een onderzoek naar de wachttijden, maakte hij stukjes voor de krant, stond hij in de kraam (nog jongstleden april; de foto is uit 2011), participeerde hij in het overleg met de gemeente en vertegenwoordigde hij de onderafdeling. Eén keer per jaar kwam hij met een prima fles wijn naar de bestuursvergadering die bij lekker weer in de tuin plaats vond.

Binnen het team waren zijn meningen soms nogal stellig ("Rijswijk praat fiets maar doet auto"), dat maakte de discussie goed duidelijk. Hij was dus actief, maar ook loyaal en zorgzaam. Hoe graag hij ook wilde - hij bleef vragen of hij iets kon doen - op het laatst ging het niet meer.

In Rijswijk zijn we Han zeer erkentelijk.

Erwin Ruitenberg

BEZWAARLIJKE PAALTJES

Wegbeheerders plaatsen paaltjes om te verhinderen dat auto's inrijden of parkeren. Omdat paaltjes goedkoop zijn doen wegbeheerders dat vaak. Gebleken is dat 60% van de fietsers die na een aanrijding naar het ziekenhuis gaan, niet in botsing zijn gekomen met een medeweggebruiker maar met een obstakel. Daarom wil de Fietsersbond deze obstakels zo veel mogelijk weg hebben.

De paaltjes mogen er in principe niet zijn en als ze er wel zijn, moet duidelijk zijn waarom ze beslist nodig zijn. De overgebleven noodzakelijke paaltjes moeten voorzien zijn van beveiliging. Het handboek "Aanbevelingen voor verkeersvoorzieningen binnen de bebouwde kom" (ASVV) schrijft: "Paaltjes moeten voorzien zijn van retroreflecterend materiaal met afwisselend rood-witte banden. De ruimte tussen de paaltjes moet 1 meter 50 zijn zodat twee fietsers er met zijn tweeën tussen door kunnen fietsen. Paaltjes



de Dijk

moeten worden ingeleid door markering met reliëf op het wegdek."

INVENTARISATIE VAN VIER SITUATIES

De onderafdeling Rijswijk van de Fietsersbond heeft een inventarisatie gemaakt van de paaltjes en andere obstakels in fietspaden, in totaal 46 plaatsen. Daarbij komen de volgende vier situaties voor:

Paaltjes op het wegdek die de toegang van auto's verhinderen

De wenselijkheid van dergelijke paaltjes moet worden aangetoond. Men zou ze op proef weg kunnen halen en kijken wat er gebeurt. Als ze er dan toch moeten staan, moeten ze voldoen aan de eisen van ASVV. In Rijswijk komt zo'n situatie 23 keer voor.

Paaltjes op een stoepeiland die de toegang van auto's verhinderen

Een paaltje op een stoepeilandje lijkt een betere oplossing dan een paaltje in het wegdek, maar het eilandje is toch een obstakel, waarvan de wenselijkheid moet worden aangetoond. Deze situatie doet zich 9 keer voor.

Obstakels die de toegang van auto's niet verhinderen

Dit kunnen zijn paaltjes, verkeersborden of stoepeilanden (met of zonder paaltje) die een doorrijbreedte van meer dan 1,50 meter (5 stoeptegels) over laten. Stoepeilanden zonder paaltje zijn meestal te laag en te smal om auto's de doorrit te verhinderen. Deze obstakels hebben vermoedelijk een signalerende functie: hier horen geen auto's. De paaltjes zijn dikwijls

onopvallend groen. Op brede fietspaden zien we soms één paaltje plus een bevestigingspunt voor een tweede paaltje. We vinden dat deze categorie obstakels weg moet en zo nodig vervangen door andere signalering: rood wegdek, geschilderde fiets op wegdek e.d. Deze situatie doet zich 12 keer voor.

Verkeersbord OP fietspad

Soms staan verkeersborden die een fietspad aanduiden niet naast het fietspad maar er op.



Prof. Meijerslaan-Generaal Spoorlaan

Verkeersborden horen niet óp het fietspad maar ernaást! Ruim ernaast zelfs, zodat je ze niet hoeft te vermijden bij het rondenvan de bocht. Zo nodig kan het bord worden aangevuld met andere signalering. Deze situatie doet zich 2 keer voor.

De inventarisatie is aan de Gemeente aangeboden. We zijn benieuwd welk effect deze actie heeft.

Erwin Ruitenbergh, voorzitter

ERVARING MET MELDPUNT OPENBARE RUIMTE

Op het achterblad van de Fietsbel staat altijd aangegeven bij welke adressen we terecht kunnen met klachten over het beheer van de openbare ruimte in onze gemeente. Ik had daar nooit echt bij stilgestaan, tot de morgen dat een lid van mijn gezin, dat al vroeg de deur was uitgegaan, mij geschrokken belde dat bij het fietstuneltje onder de Rijksstraatweg bij het Haagse bos de verlichting was vernield en dat het er levensgevaarlijk uitzag én of ik maar even met de "bond" wilde bellen. In mijn gezin ben ik namelijk verantwoordelijk voor de fietspaden...

De bedrading hing los, terwijl aan het uiteinde nog een kapotte lamp bungelde. Het geheel wekte sterk de indruk dat een onoplettende fietser zou kunnen worden geëlektrocuteerd. Ik heb toen direct de Fietsbel gepakt en met het meldpunt van de gemeente gebeld en de ernst van de situatie uitgelegd. Zij zijn gelijk langs gegaan en hebben een noodvoorziening getroffen. Anderhalf uur later werd ik gebeld met een terugkoppeling, het was inderdaad een erg gevaarlijke situatie geweest, maar dat was inmiddels verholpen. Ook werd mij keurig mee-

gedeeld dat de definitieve oplossing nog wel een week zou duren, omdat er een onderdeel moest worden besteld. Enkele weken later zag het er weer prima uit. De nieuwe lampen zijn als ik het goed beoordeel bovendien behoorlijk hufferproof.

Conclusie: we mopperen wel eens, en dat is dan soms ook wel terecht, maar in dit geval werd er bijzonder adequaat gereageerd.

A. de Jong

ONTSPOORD FIETSBELEID? OVER EENZIJDIGE FIETSONGE

Fietsen is gezond, milieuvriendelijk en neemt weinig ruimte in. Volgens een recent onderzoek word je er ook nog gelukkig van. Allemaal eigenschappen om bijna zonder nadenken de fiets te nemen als je ergens naartoe moet. Want wie wil nou niet gezond bezig zijn en gelukkig worden?

Maar er is een keerzijde: als fietser ben je ook heel kwetsbaar. Een fiets biedt geen bescherming en je evenwicht bewaren is van groot belang. Al een lichte aanraking met een ander voertuig of paaltje kan grote gevolgen hebben. Dat dit ook gebeurt, blijkt uit de ongevallencijfers over een reeks van jaren.*

We onderscheiden twee soorten fietsongelukken: verkeersongelukken en eenzijdige ongelukken.

Fietsverkeersongelukken zijn ongelukken waarbij de fietser in botsing komt met een andere verkeersdeelnemer (voetganger, fietser, auto, enz.). Eenzijdige fietsongelukken zijn ongelukken waarbij geen andere verkeersdeelnemers betrokken zijn, zoals rijden tegen een paaltje of vallen over een stoeprand. Ook het rijden tegen een openzwaaiend autoportier valt in deze categorie. Dit artikel gaat verder alleen over eenzijdige ongelukken.

EENZIJDIGE ONGELUKKEN

Bijna driekwart van de slachtoffers die op de spoedeisende hulp van een ziekenhuis behandeld worden (70.000 per jaar!) heeft letsel opgelopen bij een eenzijdig ongeval. Vooral ouderen overkomt dit, maar niet alleen hen. Onze afdeling heeft onderzoek gedaan naar de oorzaak van zoveel eenzijdige ongelukken. De conclusie is dat de fietsinfrastructuur in onze regio lang niet overal het comfort en de veiligheid biedt die kwetsbare fietsers nodig hebben. Her en der in de regio troffen wij letterlijk sporen aan die erop duiden dat de fietsinfrastructuur niet deugt.

Ook in de rest van Nederland mankeert het nodige aan de fietsinfrastructuur. De minister van Infrastructuur & Milieu verzocht in 2012 alle gemeenten en provincies per brief hieraan meer aandacht te besteden. Inmiddels zijn heel wat Nederlandse gemeenten aan de slag gegaan om de situatie te verbeteren (een flink aantal al vóór het ministeriële schrijven), maar in bijvoorbeeld Den Haag lijkt een trend gaande om de ruimte voor fietsers

* zie www.veiligheid.nl/cijfers/fietsongevallen-algemeen. Op dezelfde website vindt u ook www.veiligheid.nl/onderzoek/enkelvoudige-fietsongevallen-nader-verklaard, met een downloadlink naar het rapport.

steeds verder in te perken. Een trend die wij graag zouden keren.

WAAR STAAN WIJ DAN VOOR?

Bij het ontwerpen van fietsinfrastructuur moet de fietser het uitgangspunt zijn! Zijn kwetsbaarheid en het evenwicht dat hij moet bewaren moeten zwaar meewegen. Daar is naar onze mening te weinig aandacht voor. In de onderzoeken van de Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) en de handboeken van het Kennisplatform voor Infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte (CROW) staan talloze aanbevelingen over hoe om te gaan met de fiets, ook in moeilijke situaties. Wij wijzen politici en ambtenaren hier steeds weer op.

AANBEVELINGEN VOOR VEILIGE PADEN

Fietspaden moeten voldoen aan een aantal minimeisen, te weten berijdbaarheid, overzichtelijkheid, begripbaarheid en veiligheid. In de praktijk gaat het dan om het volgende:

a) Fietspaden dienen voldoende breed te zijn; voor een eenrichtingsfietspad wordt 2,40 m aanbevolen. Twee fietsers (bijvoorbeeld een ouder met een kind) kunnen hier naast elkaar fietsen,



terwijl andere fietsers voldoende ruimte hebben om veilig te passeren. Helaas zijn de meeste fietspaden in onze regio zo smal dat veilig passeren niet altijd mogelijk is.

Is er echt niet voldoende ruimte dan moeten compenserende maatregelen genomen worden die geen extra ruimte vragen, maar het fietsen wel veiliger maken.

b) Dat een wegdek vlak is lijkt ook heel logisch. De gemeente Den Haag heeft de afgelopen jaren heel veel betegelde fietspaden omgezet in asfalt. Hulde! Ook in de overige gemeente van onze regio zien wij steeds vaker geasfalteerde fietspaden verschijnen.

c) Obstaclevrij lijkt ook heel logisch, maar komt veel te weinig voor. Obstacles zijn niet alleen paaltjes, maar ook opstaande afscheidings(stoep)randjes, masten voor de verlichting en



deze trottoirband is menigmaal geschampt

VALLEN EN WAAROM ZE GEBEUREN



- Fietspaden: breedte, afscheidingen, wegdek, straatmeubilair
- In- en uitritten fietspaden: breedte, boogstralen, trottoirbanden
- Fietsstroken (incl. suggestiestroken): wanneer wel/niet, breedte, wel/niet naast parkeervakken
- Fietsstraten: wanneer wel/niet, breedte, wegdek, voorrang
- Bij kruispunten: uitbuigen fietspaden, wanneer wel/niet, opstelruimte
- De fiets en verkeerslichten
- Eilandjes in fietsvoorzieningen
- Doorgaande snelle veilige fietsroutes in stedelijk gebied
- Rotondes
- Stallingen: betaald/gratis bewaakt, locatie, inrichting, bewegwijzering.

bovenleiding van de tram, palen met verkeersborden, putten enz.

VOORBEELDEN: ZO MOET HET NIET

Hieronder volgt een aantal voorbeelden van fietsgevaarlijke infrastructuur in onze regio.

Zie als eerste de foto hier linksboven: het kruispunt Scheveningseweg (dwars in beeld)/Jacob Catslaan (recht vooruit)/Ary v.d. Spuyweg ('achter ons'). De fietser moet tussen hoge trottoirbanden door manoeuvreren om een veel te smalle inrit in te kunnen rijden. Tot voor een aantal jaren konden fietsers op de Scheveningseweg gewoon rechtdoor rijden. Waarom dit veranderd is, is ons een raadsel. Wij ontvangen hierover de nodige klachten, ook over vergelijkbare situaties elders in de stad.

Op de foto daarnaast dezelfde kruising. Deze fietsers doen niet moeilijk en kiezen gewoon voor de oude manier. Wij vragen ons af waarom de situatie voor fietsers verslechterd moest worden. Toch zeker niet ten gunste van die - zo bleek uit diverse observaties - paar auto's per dag die vanuit de richting Scheveningen rechtsaf slaan?

Op de foto links, een detail van dezelfde kruising, is te zien dat de trottoirband sporen vertoont van fietsen die ermee in aanraking gekomen zijn. Dergelijke situaties kunnen leiden tot eenzijdige ongevallen en treffen wij in onze regio op heel veel plekken aan.

Een tweede voorbeeld vindt u op de foto rechts. Deze paaltjes op dit tweerichtingenfietspad aan de Bovendijk in Wateringen staan er niet om auto's

te weren. Die kunnen er gemakkelijk langs. Wel vormen ze een gevaarlijk obstakel voor fietsers. Weg met die paaltjes!

We weten inmiddels dat het zoveel beter kan. Overal in het land, maar ook in onze regio zijn daar voorbeelden van te vinden.

WAT GAAN WIJ DOEN?

Onze afdeling gaat de komende tijd een aantal folders/brochures samenstellen waarin diverse onderwerpen op het gebied van fietsinfrastructuur aan de orde komen. Daarin komen voorbeelden van hoe het niet moet en hoe het beter kan. Doel is het voorkomen van zoveel mogelijk eenzijdige fietsongelukken.

De onderwerpen waaraan wij denken zijn o.a.:



bepaald de Bovendijk

Hoewel wij al veel weten op dit gebied, stellen wij het zeer op prijs als u ons helpt door infrastructurele misplekken op fietsgebied in onze regio te melden via dago62@xs4all.nl.

Waar u blij van wordt, mag u ons ook melden. Liefst met een foto, en anders goed aangeduid (gemeente, straatnaam, kruising, huisnummer, enz.). Alvast heel hartelijk dank, wij rekenen op u!

De Werkgroep Informatie:
Daan Goedhart
Aad Pronk
Ingrid Sijlbing
Bob Molenaar (redactie)

HOE BREED IS EEN FIETSPAD: LAAN VAN NIEUW OOST-INDIË

Dit voorjaar verscheen een fietsspecial *Obstakelvrij fietsen* bij het vakblad *Verkeerskunde* (uitgave ANWB). Onthoud die titel. Er staat o.a. een column in van de voormalige hoofddirecteur van de ANWB, de heer Guido van Woerkom, onder de titel *Het fietspad is van iedereen* (haagseregio.fietsersbond.nl/dossiers/laan-van-nieuw-oost-indië). De heer Van Woerkom bespreekt het fietspad op de Laan van Nieuw Oost-

Indië. Telkens als hij oproepen hoort voor meer ruimte voor fietsers moet hij aan deze laan denken. Hij erkent dat het fietspad daar smal is, maar, stelt hij, er vindt zelden een ongeval plaats. En, zo gaat hij verder, men begrijpt kennelijk dat het fietspad daar nu eenmaal niet breder kan en houdt rekening met elkaar. Als de heer Van Woerkom de situatie eens goed zou observeren, dan zou hij ontdekken dat het fietspad wel degelijk breder kan zijn zonder dat er een centimeter bij komt. Hoe zit dat?

VERGEVINGSGEZINDE RAND

Het geasfalteerde fietspad heeft een breedte van 1.50 m. Het pad is gescheiden van voetpad door een opstaande rand. Aan de linker kant zijn de masten van de verlichting en bovenleiding vrijwel tegen het fietspad geplaatst. De afvoerputten zijn verlaagd in het wegdek aangebracht. Fietsers hou-



vergevingsgezinde ran

den niet van obstakels. Een aanraking leidt al te vaak tot valpartijen. Daarom houden ze minimaal een halve meter afstand. De effectieve fietsruimte op dit fietspad is dus slechts een halve meter breed! Dit mag men met recht smal noemen. Als er slechts ruimte is voor een fietspad van anderhalve meter breed, moet de wegbeheerder voor compenserende maatregelen zorgen. Bijvoorbeeld, maak de opstaande rand overrijdbaar. SWOV en CROW noemen dit een vergevingsgezinde rand. Als de fietser over de schreef gaat, dan leidt dit niet meteen tot een valpartij, maar de effectieve breedte van het fietspad wordt wel verdubbeld.

Voor de andere kant waar de masten (verlichting/bovenleiding) staan, geldt hetzelfde. Plaats deze op minimaal een halve meter afstand van het fietspad (Plaats de masten tussen de autoplekken. Over de hele lengte kost dat een aantal parkeerplaatsen. Maar zijn parkeerplaatsen belangrijker dan veilig fietsen?) en de effectieve breedte wordt over de hele breedte verdrievoudigd. Zo kan een kind nog eens redelijk veilig naast een ouder fietsen!

CONCENTRATIE

Er mogen dan weinig ongevallen plaatsvinden, fijn fietsen is het er niet. De fietser heeft helemaal geen ruimte om te 'begrijpen dat het fietspad nu eenmaal niet breder kan'. Hij is druk bezig zich te concentreren op de andere fietsers én de obstakels, om valpartijen te voorkomen. Er wordt al jaren gefoeterd over dit fietspad. De oplossing is hierboven beschreven. Overigens is het fijn dat de heer Van Woerkom iets met fietsen heeft. Zijn stelling dat automobilisten hun snelheid aanpassen door de snelheidscontroles neem ik met een korrel zout. Bij het oversteken van de brede laan (2x een autorijstrook plus door auto's overrijdbare trambaan) moet je dekels goed uitkijken voor aanstormende auto's. Voor voetgangers en fietsers is dit deel van de Laan niet echt veilig begaanbaar.



fietspad Laan van Nieuw Oost-Indië

FIETSPARKEER- CONGRES

CROW, het kenniscentrum voor fietsbeleid, heeft in juni een congres georganiseerd over fietsparkeeren. Een greep uit de agenda: Is de eerste dag gratis effectief?, Do's en dont's voor architecten, Wat kost een gemeentelijke stalling? Fietsparkeernormen in de bouwverordening, Verleidingsacties in o.a. Den Haag. We zijn benieuwd wat we er in Den Haag van zullen merken.

Daan Goedhart

FIETTERS OREN AANGENAAID

Als een wegdek versleten of de infrastructuur verouderd is en gevaar oplevert, dan hoort de wegbeheerder verbeteringen aan te brengen. Zo gebeurde dat onlangs met een deel van de rotonde Groen van Prinstererlaan/Albardastraat. Van horen zeggen is dit gebeurd op verzoek van de middelbare school op de hoek. Al eerder trok de Fietsersbond aan de bel om de autorijstroken in de tweerichtingen fietsoversteek vlak te maken (was verworpen tot een wasbord) en de belijning opnieuw aan te brengen.

UITLOKKEN ONGEWENST GEDRAG

De aanpak van de gemeente ging veel verder. Het tweerichtingen fietspad aan de Albardastraat was het laatste stuk van de demonstratieve fietsroute uit 1975. Later is het doorgetrokken door de nieuwbouwwijk Nieuw Waldeck. Toen is een deel van het fietspad om de rotonde aangelegd in twee richtingen. Jarenlang een prima oplossing: het fietsverkeer kon vlot doorstromen. Maar na de herinrichting is daarvan geen sprake meer. De situatie lokt verkeerd verkeersgedrag uit, met alle gevaren van dien.

DE FIETSER ALS UITGANGSPUNT

Bij het aanleggen van een fietsvoorziening horen de eigenschappen van de fietser (de gebruiker dus) het uitgangspunt te vormen: kwetsbaarheid, slingerbewegingen, de benodigde ruimte, ook in bochten, de drukte, paaltjes alleen als het echt niet anders kan, enz. Het lijkt of de gemeente de fietser hier vergeten heeft en alleen op de tekentafel bezig is geweest. Aan de hand van een fietsrit over dit traject laten wij zien wat de fietser ervaart.



oor aangenaaid

Deze fietser rijdt in de Albardastraat richting rotonde. Vroeger kon zij via een soepele boogstraal het fietspad op de rotonde oprijden. Nu is daar een uitstulpsel (een oor) aangebracht dat haar wil dwingen tot een haakse bocht. Dat werkt bij een fietser niet. Houdt zij de eigen rijstrook aan, dan moet ze stapvoets rijden of ze komt na de bocht op de linker weghelft van

de rotonde terecht. Afremmen en weer optrekken doen fietsers alleen in uiterste noodzaak. Om toch soepel de bocht te kunnen nemen zwaait een fietser voor de bocht uit naar links, rijdt dan dicht tegen de middenlijn en mijdt daarmee het oor. Achteropkomende fietsers kunnen daardoor in de knel raken. Ook is de boogstraal links te krap voor fietsers.

FIETSVRIENDELIJKE OVERSTEEK

De fietsoversteek over de autorijstroken is opgeknapt, met een juiste belijning en vrijwel gelijkvloerse afscheidingen links en rechts. Dat is waar de Fietsersbond al jaren terug om gevraagd heeft.

TWEDE OOR AANGENAAID

De fietser die na deze oversteek zijn weg wil vervolgen richting Nieuw Waldeck wacht daar alweer een onaangename



geen zicht op tegenliggers

verassing: al weer een oor aangenaaid, en niet zo'n kleintje ook. Hier moet de fietser kiezen: zeer fors afremmen tot bijna-stilstand en dan slingerend de bocht nemen, of een eigen koers rijden met een soepele bocht, maar weer tegen wil en dank op de verkeerde weghelft komen en links het paaltje passeren. Op zich is dat al gevaarlijk genoeg, maar het wordt is nog erger door een onlogische knik in het fietspad. Je kunt dan even niet zien of er een tegenligger aan komt. De meeste fietsers kiezen voor een zelf gecreëerde maar eigen-



links langs het paaltje

lijk afgedwongen soepele bocht. En hoe denkt u dat een tandem of bakfiets op twee wielen deze bocht gaan nemen? Die zijn veel te lang. Een bakfiets op drie wielen kan zelfs omvallen, is uit onderzoek gebleken. Deze gemeentelijke bocht is niet te fietsen.

VERSMALLING

Maar we zijn er nog niet, want fietsers die hun weg langs de rotonde vervolgen stuiten op een abrupte versmalling met hoge afscheidingen. Dat is



onverhoedse versmalling

vragen om problemen. Een versmalling moet altijd geleidelijk lopen. Het fietspad had hier ook best wat breder kunnen zijn - ruimte genoeg. En de hoge opstaande randen zijn helemaal niet nodig, die verminderen de effectieve breedte van het fietspad met een meter. Dat is heel veel ruimte.

SITUATIE AANPASSEN AAN HET FIETSVRERKEER

Al jaren vragen wij om een fietsvriendelijke infrastructuur die de fietser niet afleidt van het verkeer en die comfortabel en veilig is. Daarin worden wij gesteund door o.a. de SWOV en het CROW (zie katern in het midden van dit blad). De Fietsersbond is niet betrokken geweest bij de planvorming en herinrichting van de rotonde. Ook is ons geen advies gevraagd. Wij gaan ervan uit dat de gemeente deze herinrichting gaat aanpassen aan de gebruikers, de fietsers dus.

Daan Goedhart



of over de stoep

VERKEERS- EN VERVOERSPLAN 2014-'20

ROL VAN DE FIETS

De gemeente Leidschendam - Voorburg heeft het bestaande Verkeers- en Vervoersplan 2003-'10 geactualiseerd met het oog op te verwachten ontwikkelingen tot 2020. In het plan heeft de fiets een prominente rol. Onze aandacht is vooral gericht op het concept-uitvoeringsprogramma, dat nog formeel vastgesteld moet worden. Het volledige plan en bijbehorende documenten zijn te vinden op lv.nl/vvp. Hier volgt een samenvatting van de belangrijkste punten.

DEEL A VISIE EN OPGAVEN

In de visie is Leidschendam - Voorburg een groene woonstad met optimale (regionale) bereikbaarheid voor alle verkeerssoorten. Volgens de deelvisie voor fietsverkeer zal het fietsen worden gestimuleerd, wil de gemeente zich profileren als fietsstad en wordt gestreefd naar een groei van het fietsverkeer van 30%. Hiervoor zijn nodig een fietsvriendelijk beleid, goede voorzieningen en versterking van de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto.



Stompwijkseweg

Dit moet leiden tot een netwerk van hoofdfietsroutes; en ook een goede basiskwaliteit van het totale fietsnetwerk; verbeteren van de continuïteit en de kwaliteit van woon-werkroutes (snelfietsroutes); nieuwe regionale fietsroutes voor een betere verbinding tussen de stad en het buitengebied; versterken van bestaande recreatieve verbindingen door het opheffen barrières en het verbeteren van aansluitingen.



nieuwe tunnel gepland voor Schipholboog



stallingkrapte bij halte RandstadRail

DEEL B ANALYSE EN OPLOSSINGEN

In dit deel van het plan worden de knelpunten systematisch onderzocht. De resultaten vormen de basis voor visie en opgaven in deel A en de oplossingsrichtingen in het uitvoeringsprogramma van deel C.

DEEL C UITVOERINGSPROGRAMMA

Dit concept is opgesteld uitgaande van de financiële mogelijkheden, de relatie met andere ruimtelijke programma's, projecten en onderhoud. Een aantal projecten staat al vast. Andere zijn nog in een verkennende fase met keuze-ruimte.

- Reconstructie Stompwijkseweg / Dr. Van Noortstraat: groot onderhoud aan de kade, betere verharding wegdek, bredere fietssuggestiestroken.
- Verbindingsweg Stompwijk eerste fase ontlast de dorpskern van Stompwijk.
- Fietsenstallingen RandstadRail lijnen 2, 3, 4 en 19, bij diverse haltes.
- Fietsenstallingen RandstadRail halte Leidschendam - Voorburg vergroten van de capaciteit, bij door stapeling. Extra brug voor autoverkeer over de Vliet ter hoogte van de Klein Plaspoelpolder en de Overgoo.
- Verlengen Velostrada Leiden – Den Haag tot NS stations Laan van NOI en Hollands Spoor; via de Populierendreef, de Schipholboog met een nieuwe fietstunnel, Nicolaas Beetslaan en Van Alpenstraat tot station Laan van NOI.
- Sterfietsroute Den Haag Centrum - Leidschenveen: bochtige tracé bij

de Keltenlaan wordt rechtgetrokken.

- Fietsverbinding Park 't Loo aantrekkelijker en veiliger.
- Fietsverbinding Weigelia: fietsers mogen langs de trambaan rijden.
- Verbeteren bewegwijzering op regionale fietsroutes.
- Reconstructie Kolfschotenlaan / Veurscollege: belangrijke fietsroute voor middelbare scholieren, bij de bibliotheek komt nieuwe weginrichting met oversteekplaats voor fietsers.

QUICK WINS AANPAK VEILIG FIETSEN

In het kader van de "Lokale aanpak veilig fietsen" is besloten een groot aantal niet-noodzakelijke afsluitpalen te verwijderen. Op de ca 30 locaties waar een afsluitpaal moet blijven, moet de zichtbaarheid worden verbeterd met o.a. ribbelmarkering.

Dick Breedevelde



afsluitpalen op de Oude Trambaan

ROODLICHTNEGATIE DOOR FIETTERS

Onlangs verscheen er een onderzoek over roodlichtnegatie, ofwel fietsers die door een rood verkeerslicht rijden. Fietsers zouden zelfs vaak door rood rijden, maar in Amsterdam blijkt dat mee te vallen. De Haagse fietser schijnt het meest door rood licht te rijden. De vraag is echter of door rood rijden altijd wel door rood rijden is. De Fietzersbond vindt dat er in Den Haag situaties zijn waar het verkeerslicht voor fietsers onnodig op rood staat. We onderscheiden drie situaties:

- groen licht voor de tram, rood voor het overig verkeer, dus ook voor de fietser;
- het tweede licht op rood bij een oversteek met middenberm of over een brug en tenslotte:
- het voetgangerslicht wordt groen, voor de fietser blijft het rood.

GROEN VOOR TRAM, ROOD VOOR FIETSER

Als een tram bij een kruispunt aankomt, beginnen er bellen te rinkelen en springen alle lichten op rood. Voor de fietser die met de tram meerijdt, is dat frustrerend. Het gevolg is dat een aantal fietsers het rode licht negeert en veilig 'meerijdt' met de tram. Op onderstaande foto is dat duidelijk te zien: de fietser rijdt met lijn 2 mee op de Loosduinsekade ter hoogte van de Zuiderparklaan.

Voor de fietsers die wachten bij het kruispunt Prinsengracht/Lijnbaan doet zich het fenomeen voor dat nog voordat de tram bij de halte aankomt, al het overige verkeer al rood licht heeft. Terwijl de passagiers nog komen aanlopen om in de tram te stappen, moeten o.a. ook fietsers wachten voor het rode licht. Begrijpelijk dat deze hun kans waarnemen en oversteken

of doorrijden. Al in 2005 is een proef gehouden op de kruising Leeghwaterplein/Slachthuisstraat en Neherkade om de fietsers mee te laten rijden met de tram. Deze verliep prima en de installatie bleef zo afgesteld, maar inmiddels wordt daar gewerkt aan een ongelijkvloerse kruising. Op de Waldeck Pyramontkade is ook een aantal kruispunten zo aangepast, en ook een in de Escamplaan. Maar daar is het bij gebleven.

EERSTE LICHT GROEN, TWEEDE ROOD

Bij bruggen en soms bij wegen met een middenberm passeren fietsers twee keer een verkeerslicht. Hiernaast staat een foto van de brug over de Soestdijksekade in de Loosduinseweg. Als de fietser over de brug is, springt het volgende licht alweer op rood. Ook hier stopt de fietser niet voor het rode licht, zeker niet als het voetgangerslicht nog wel op groen staat.

VOETGANGERSLICHT GROEN, ROOD VOOR FIETSER

Soms gebeurt het dat het voetgangerslicht op groen springt en de fietser moet blijven wachten voor rood. Een voorbeeld is het kruispunt Albardasstraat/Appelstraat en Thorbeckelaan. Op het moment dat de auto's op de



Loosduinseweg: tweede licht springt op rood

Thorbeckelaan rood krijgen, springt het voetgangerslicht op groen. Voor de fietser die de Thorbeckelaan wil oversteken blijft het verkeerslicht echter nog enige tijd op rood staan. Er is geen enkele reden waarom de fietser geen groen zou krijgen. Voor de fietser is de situatie niet anders dan voor de voetganger. Vermoedelijk moet de hele installatie worden vervangen.

CONCLUSIE

Den Haag kent een aantal fietsonvriendelijke verkeerslichtafstellingen. Waar de situatie logisch is, wil de fietser wel wachten. De stelling uit het onderzoek dat de Haagse fietser vaak door rood rijdt, klopt dus niet.

Wil Bianchi



veilig meerijden met lijn 2



licht blijft rood voor fietsers

BEER FIETSEN

3 november 2003. Dat is de dag waarop Chris Beer binnenstapte bij de Kamer van Koophandel en zijn bedrijf in liet schrijven. Hij herinnert het zich als de dag van gisteren, maar de kiem van Beer Fietsen was al veel eerder gelegd. 'Het broeide al heel lang, misschien al 20 jaar. Hoe begin je een fietsenzaak? Neem je een bestaand bedrijf over of begin je vanaf nul?' Dat laatste werd het. Er komt veel bij kijken. Je hebt behalve kennis en richting ook een werkplaats en gereedschap nodig, een dealer-netwerk, onderdelen op voorraad, een assortiment in de showroom. Chris doet alles op de fiets, ook het vervoer van alle mogelijke en onmogelijke zaken, dat is zijn inspiratie. Toen zijn kinderen in de luiers waren, bouwde hij een tweewiel-bakfiets samen met Ronald Onderwater die later de tandem-transporter op de markt bracht. Chris was de eerste dealer in Den Haag voor de fietsfabriek.nl.

HANDS-ON

Hij begon in zijn schuur. Eén foto, Chris samen met zoon Dries van acht in een cargobike-lang, dat was de website. Na een maand huurde hij een garagebox. Ook die werd te klein en hij verhuisde naar "de Grote Pyr" aan de Waldeck Pyrmontkade, twee kale klaslokalen zonder elektriciteit, water en verwarming. Werk op twee fronten dus. Vanaf dag één heeft hij gewerkt met hulp. Uit zijn eerdere werk bij het LeerWerkProject van Schroeder van

der Kolk in de Crispijnstraat nam hij een deelnemer mee wiens traject was beëindigd. Deze jongeman bleef vijf jaar en stroomde uiteindelijk uit naar een baan als conciërge. Aan de Crispijnstraat was Ad Borsboom projectleider, en ze bespraken toen al plannen voor een fietsenzaak. Chris vond het alleen runnen van een zaak niet altijd even leuk en had versterking nodig. Na vijf jaar heeft Ad de overstap gemaakt. Nu leiden ze het bedrijf samen. Vijf jaar geleden is het Beer Fietsen geworden. De toonzaal is afgeladen vol, soms is het voorzichtig manoeuvreren om je door de zaak heen te bewegen. Ze hebben nu drie monteurs, een parttime verkoper en een leerling, maar voortdurend blijven ze betrokken bij alle details, het is de gehele dag hands-on. Tijdens het interview komen de medewerkers regelmatig binnen met vragen.

HOOGSTE KWALITEIT

Het bedrijf is gericht op stadsfietsen, bakfietsen en vakantiefietsen. In de winkel staan veel fietsen van het topmerk Azor, maar ze voeren ook VSF Fahrradmanufaktur, Union, BSP, Victoria, Brik, Roetz, Fixiebrothers, Kreidler en Santos. De fietsen moeten functioneel zijn en betrouwbaar, de klant moet er elke dag zonder mankeren op kunnen vertrouwen. Het ambachtelijke is bij allebei een sterke drijfveer. Het is leuk om te sleutelen, wielen te vlechten en te richten, de-

railleursystemen te vervangen, om je te verdiepen in de techniek – tegenwoordig niet alleen high-techmechanica, maar ook elektriciteit en elektronica (daar is een deeltijd-vacature), en om een degelijk product te leveren. Niet een ding van €200 dat na een half jaar begint te roesten, maar een goed ontworpen en uitgevoerde fiets. Ook service en onderhoud moeten van de hoogste kwaliteit zijn. Het valt op hoe ze elkaar moeiteloos

aanvullen. Ieder plaatst zijn eigen accenten, maar door alles heen klinkt groot wederzijds vertrouwen en overeenstemming.

'We krijgen hier ook expats, van allerlei internationale instellingen. Dat zijn mensen die Beer Fietsen regelmatig bezoeken en hoge eisen stellen. Maar klanten die voor verlichting, budget-

er zijn zaterdagen dat er in de winkel vijf talen worden gesproken

fiets, band plakken of ventieltje komen, zijn evengoed van harte welkom. Er zijn zaterdagen dat er in de winkel vijf talen worden gesproken. Hier geven we adviezen, we houden geen verkooppraatjes. Alles dat in de winkel staat hebben we zelf gefinancierd, we zijn niet gebonden aan leveranciers of aan verkoopquota. We leveren geen prutswerk. We hebben een beroeps-ethiek.' De service gaat ver: 'Als de klant of wij na een proefritje twijfels hebben, geven we de fiets rustig een weekend mee. Hij moet iets kopen dat echt bij hem past. Soms leggen we toe op het onderhoud van een fiets waaraan de klant erg is gehecht. Als we zouden rekenen wat het echt kost, zou het onbetaalbaar worden.'

SPULLEN VERVOEREN

Chris en Ad beschrijven hun klantenkring als drie cirkels. Op loopafstand komen de mensen met een lekke band en kapotte remmen, maar ook met aanhangkarren en strijkplanken die moeten worden gelast – 'we zijn tegelijk de dorpsmid'. Die mensen zien het enorme assortiment en de service, en kopen hun fiets voortaan bij Beer. Daaromheen ligt het rayon rest van Nederland: de verkoop van fietsen en bakfietsen, voor klanten die net iets anders willen. En dan West-Europa: mensen die een speciale bakfiets nodig hebben. Die vinden Beer Fietsen via internet. Vervoer van spullen op de fiets, dat is hun specialiteit. Ze willen graag uitbreiden met vakantiefietsen, maar daarbij is het hands-on werk voorlopig een belemmering, dan zou er een derde in de leiding bij moeten komen. Het ambacht blijft belangrijk. 'Je moet nog steeds een spie goed kunnen vijlen, onder de juiste hoek, en



Chris met bakfiets

FIETSEND DUURZAMER



hem er met precies genoeg kracht in tikken.'

Wat horen jullie terug van klanten over de toestand op de Haagse fietspaden?

Als eerste, ver op nummer één, noemen ze de hoeveelheid geparkeerde fietsen. De chaos en onduidelijk parkeerbeleid bij de stations en in het centrum, dat is een gesel voor mensen die netjes willen omgaan met hun fiets. Nummer twee zijn de wegopbrekingen. In heel Den Haag gaan er zaken op de schop en moet de fietser klunen. Kapotte velgen en lekke banden, het is dagelijkse kost. Goede derde zijn de scooters en snorfietsen op de fietspaden, en de e-bikes natuurlijk, allemaal met 25 km/u. De gemiddelde fietser haalt nog geen 20 km/u; de paden zijn vaak te smal om zorgvuldig te passeren. De gevolgen zijn bekend: ongelukken, valpartijen, onmin, ruzies. Scooters en snorfietsen moeten dus op de rijbaan. Last but not least: automobilisten die zelf nooit fietsen en geen feeling hebben met de kwetsbaarheid van de fietser. Kortom: het blijft een hele klus om al deze verkeersstromen in goede banen te leiden op zo'n kleine oppervlakte.

Rob Jamin



Fietsen: Op een mountainbike met dunne banden, fietsend van Scheveningen dwars door de duinen (Meijndel) naar Wassenaar, geniet ik van de natuur. Een ideale vorm van ontspanning. Kan dat in de toekomst ook nog?

ZOEKEN NAAR OPLOSSINGEN

In dit artikel wil ik het hebben over duurzame ontwikkeling. Is fietsend Nederland wel duurzaam? People, Planet, Profit (ook wel: de drie P's) is een term uit de duurzame ontwikkeling. Het staat kort gezegd voor de drie elementen people (mensen), planet (planeet/milieu) en profit (opbrengst/winst), die op harmonieuze wijze gecombineerd zouden moeten worden. De term werd bedacht door John Elkington, een adviseur op het terrein van duurzame ontwikkeling. Duurzame ontwikkeling en recreatie is zorgen dat de volgende generaties ook nog kunnen genieten van onze recreatiegebieden, kwetsbare natuurgebieden en leefomgeving met daarin fietspaden. Dus we moeten zoeken naar oplossingen voor de problemen die we tegenkomen en voor de problemen die we zelf veroorzaken.

PROBLEMEN

Wat zijn dan die problemen? Problemen als uitlaatgassen, geluidsoverlast van ronkende motoren, conflicten met andere weggebruikers, entreegelden en dergelijke. Fietsers zijn niet altijd gewenst. Uit het Hollands Duin komen verhalen van chaotische en gevaarlijke situaties over fietsers die onderling in de problemen komen. Snelle elektrische fietsers die veel te snel door de bochten vliegen, groepen racefietsers die botsen bij het inhalen of commando's rondschreeuwen en slingerende fietsers die daar snellere weggebruikers mee hinderen. Bij bezoekerscentrum de Tapuit in natuurgebied Meijndel zijn in het weekend de fietsstallingen soms te vol en worden fietsen buiten de stallingen gestald, wat tot overlast leidt bij andere recreanten en bovendien de planten in de berm schaadt. Ga je naar het buitenland met je fiets dan zal je altijd weer moeten kiezen hoe je op de bestemming komt. Daar is meestal een trein, bus of vliegtuig voor nodig; vervoermiddelen met de nodige CO₂ uitstoot.

FIETSEN IN DE REGIO (PPP)

Door onze keuze voor de fiets zetten we zelf een stap in de richting van duurzamere recreatie. Door de relatief beperkte actieradius van de fiets besteden we ons geld aan ondernemers in de regio. Daarnaast is het een goedkope manier van vervoer (profit). We kiezen voor een vervoermiddel dat respect afdwingt bij de inwoners uit de regio (people). Door een gezonde manier van voortbeweging, zonder (bij goed gebruik) al te grote impact op de natuurlijke omgeving, kunnen we op een schone manier genieten van onze omgeving (planet).

ANDERE DUURZAME ONTWIKKELINGEN

De elektrische fiets is minder duurzaam dan de reguliere fiets, maar nog altijd een schonere optie dan de auto of bromfiets. Een lange afstand naar het werk weerhoudt veel mensen ervan om de fiets te pakken. Met een elektrische fiets wordt het makkelijker een langere afstand te overbruggen. Een keuze voor de elektrische fiets in het woon-werkverkeer kan een aanzienlijke besparing voor het milieu (en de eigen kosten) betekenen.

BALANS

Juist in dit spanningsveld van enerzijds de (recreatieve) fietser met zijn fietspad en anderzijds de natuurlijke omgeving is het zoeken naar een balans. Een balans tussen veilig en attractief kunnen fietsen en een natuurlijke omgeving die voor de volgende generaties behouden blijft. Fietsen is een prachtige duurzame vorm van vervoer die we moeten promoten.

Jeroen Bertsch,

Werkt (als vrijwilliger) bij diverse organisaties die zich inzetten voor natuur, duurzame recreatie en toerisme.

Meer informatie: www.staatsbosbeheer.nl en www.dunea.nl



FIETSTOCHT DOOR SEGBROEK

Op donderdag 25 september vermelden we voor de fietstocht van de Fietsersbond bij buurtcentrum De Regenvalk aan het Regentesseplein. Om 19.45 u vertrokken we naar Laan van Meerdervoort nr 215, een woonhuis uit 1903. De gids van deze tocht, Yde van der Burg, besprak de architectuur van deze woning: Belgisch Franse Art Nouveau van begin 20e eeuw. Daarna fietsten we door over de Laan van Meerdervoort waar we elkaar kwijt raakten bij de Goudenregenstraat.

Na heen en weer gebel troffen we elkaar weer bij de Papaverhof. Daarover meldt architectuur.nl: Het Papaverhof (1919-'22) is het markantste onderdeel van Daal en Berg, ontworpen door Jan Wils. Het is vermaard vanwege de opvallende dubbele hoefijzervorm, met in het midden een grote gemeenschappelijke tuin. Het staat op de lijst van honderd belangrijkste Rijksmonumenten en is in 1989 gerestaureerd. Willem Miedema drong aan om onze tocht te vervolgen omdat hij op tijd



wilde zijn om bezoekers van het Fietscafé die niet meefietsten op te vangen. Dat ging via de Thomsonlaan, Goudsbloemlaan, Ranonkelstraat, Daal en Bergselaan naar het bospaadje in het verlengde van de Evert Wijtemaweg. Aan de ene kant heb je de Bosjes van Pex en aan de andere kant Tennispark Hanenburg en manege De Wildhoeve. We fietsten door en stopten om de architectuur van de Daltonschool te bespreken. Uit rijksmonumenten.nl: "Schoolgebouw van architectuurhistorische waarde als representatief voorbeeld van de Nieuwe Haagse School stijl en als voorbeeld van geavanceerde schoolarchitectuur uit de periode tussen de beide wereldoorlogen."

MEER EN BOSCH

Vervolgens over de (nogal fietsonvriendelijke) Aronskelweg via de Muurbloemweg naar Meer en Bosch. Rob wist te vertellen dat een deel van de huisjes in dit kleine wijkje meteen na de oorlog waren geschonken door de Zweedse regering om een klein beetje de behoefte aan noodwoningen te lenigen. Het zijn nu prachtige zwart geschilderde houten huisjes. Uit monumentenzorgdenhaag.nl: "Het wijkje Meer en Bosch behoort tot het vroege werk van de architecten J. Duiker en B. Bijvoet en dateert uit de jaren 1920-'23. De invloed van Frank Lloyd Wright is waarneembaar in de ver overstekende daken."

KWARTELLAAN

We maakten hier een draai door vanuit Meer en Bosch via de Kijkduinsestraat om te keren bij de stalling



van Biesieklette en het Pieter Pauluspad in te fietsen. Bij de splitsing het Paddepad gingen we in de richting van de De Savornin Lohmanlaan en verder de Tortellaan in. Op de Laan van Poot stopten we in het verlengde van de Kwartellaan waar vroeger de keerlus was van tramlijn 3. Zie 100procenthaags.nl voor een mooie foto van die tram als 'ie terug rijdt de stad in.

Hier vertelde Yde over deze wijk. Uit nl.wikipedia.org: "De Vogelwijk is tussen 1910 en '60 aangelegd in de voormalige Segbroekpolder, als tuinwijk. Het is een van de meest geliefde woonwijken van Den Haag, met veel losstaande villa's en hoogwaardige huizenblokken in expressieve baksteenarchitectuur. Rond de Kwartellaan, in het midden van de wijk, zijn in 1927-'28 86 woonhuizen gebouwd door architect A.J. Kropholler, die verder vooral kerken en kloosters heeft gebouwd..." Wij fietsen daarna snel naar het café Emma aan het Regentesseplein voor het Fietscafé.

Ton Hagebeuk

FIETSBRUG OVER DE VLIET

Sinds augustus jongstleden ligt er een nieuwe fietsbrug over de Vliet in Rijswijk. Een zeer elegant model met een breed wegdek waar ook hulpdiensten overheen kunnen. Voor fietsers in Rijswijk is de Vliet de belangrijkste barrière, zeker na het uit de vaart nemen van het pontje twee kilometer zuidwaarts. Fietsers hebben als de Hoornbrug als optie om over te steken, maar dat vergt omrijden en voert zonder be-

scherming langs het autoverkeer. Voor fietsers uit Den Haag naar Ypenburg is de route via de Rembrandtkade en de Populierlaan over de fietsbrug een stuk beter dan de route langs de Haagweg over de Hoornbrug. Ook voor fietsers uit Rijswijk die aan de overkant langs de Vliet willen fietsen is het een hele verbetering omdat je verlost bent van de enorme krullen om op de Hoornbrug te komen. Deze zou ook nog eens een paar meter hoger

worden, maar dat gaat voorlopig niet door.

In de ogen van sommigen is het een te dure voorziening. Het stadsgewest Haaglanden heeft flink bijgespijkerd in verband met het regionale belang van de brug. Anders was hij er waarschijnlijk niet gekomen.

Erwin Ruitenbergh

FIETS & THE CITY

Hoewel onze regio de fietser natuurlijk genoeg te bieden heeft, is het misschien leuk om ook eens in andere steden op de fiets te stappen. Er zijn nu zes leuke kleine gidsjes verschenen waarmee je zeven Europese steden – Amsterdam, Antwerpen & Gent, Barcelona, Berlijn, Londen, Parijs – op de fiets kunt ontdekken. Misschien zijn sommige steden wat te ver weg om eventjes naar toe te fietsen, maar als je er toch bent: grijp je kans en ontdek de stad op de fiets. Je komt daarmee waarschijnlijk op plekken waar je loepend of met het openbaar vervoer niet zo snel komt.

Alle gidsjes zijn op dezelfde manier vormgegeven. De speelse afbeeldingen maken je bij voorbaat al vrolijk. De uitvouwbare voorflap toont een stadsplattegrond ter oriëntatie, en op de binnenflap staat een originele beschrijving van een route die je in een dag zou kunnen fietsen. Zo begint de tocht in Barcelona met de tip om rond 9 uur “Forn Baluard” te bezoeken en daar de beste croissants van de stad te gaan eten. Ook voor lunch en diner weten de gidsen leuke adresjes te noemen, waarbij het water je in de mond loopt. Maar je bent natuurlijk niet alleen in de stad om lekker te eten. Hoewel... onderweg worden allerlei musea, bijzondere winkels, ateliers, architectonisch bijzondere gebouwen en nog veel meer aanbevolen.

PER WIJK

Elke stad wordt in verschillende wijken opgedeeld. Per wijk is er een vlot geschreven sfeertekening met bezienswaardigheden, cafés, musea, parken, fietsroutes etc. die op handige detailkaarten staan aangegeven. Soms even zoeken, maar de opzet went snel. Ook de bezienswaardighe-

den van de omslagroute en informatie over fietsverhuur – beslist heel handig voor het geval je je eigen fiets niet mee hebt genomen op reis – zijn op de detailkaartjes ingetekend. Per wijk vind je een klein kadertje “bijtanken”, waarin tips staan voor plekken waar je lekker kunt eten of drinken en waar je (gratis) wifi kunt gebruiken. Achterin elk gidsje staat een complete lijst met adressen en links, zodat je alles thuis alvast kunt opzoeken.



BUITEN DE STAD

En als je meer wilt dan alleen de stad bezoeken, ook daar weten de gidsjes het een en ander over te vertellen. In het hoofdstuk “Racen en trainen”

worden de fietstradities van de stad en de omgeving behandeld. Ook staan er ideeën in voor langere ritten, als je het platteland rondom de stad wilt gaan verkennen. Voordat je op de fiets stapt is het misschien verstandig om even het hoofdstukje met onmisbare fietsinfo te lezen. Dat gaat onder meer over veiligheid, etiquette, de beveiliging van je fiets, hoe je je weg in de stad kunt vinden en hoe je met je fiets naar de betreffende stad kunt reizen.

Voor de prijs hoeft je de gidsjes niet te laten liggen. En ook als je niet van plan bent in Amsterdam, Antwerpen, Barcelona, Gent, Berlijn, Londen of Parijs te gaan fietsen, dan nog zijn het zulke vrolijke boekjes dat je er zonder fiets plezier aan kunt beleven.

Uitgever: Kosmos Rapha

Fiets & the city Parijs, ISBN:

9789021555560, Fiets & the city

Barcelona ISBN: 9789021555812,

Fiets & the city Antwerpen & Gent

ISBN: 9789021555546, Fiets & the

city Berlijn ISBN: 9789021555829,

Fiets & the city Amsterdam ISBN:

9789021555553, Fiets & the city Lon-

den ISBN: 9789021555577. Prijs per

deeltje: €7,99

Als je je eigen fiets in de trein naar deze steden wilt meenemen, kijk dan op treinreiswinkel.nl. Zij kunnen (bijna) alles voor je regelen.

Lisette Eindhoven

AANDACHT OP DE WEG

GEEN MOBIELTJE BIJ HET FIETSEN

Bij 9% van de fietsongevallen speelt telefoongebruik een rol. In de leeftijd van 12-34 jaar is dat bijna 18%. Onder jonge fietsers (12-24 jaar) is één op de drie personen onderweg druk in de weer met zijn of haar smartphone. Overheid en providers zijn een actie

gestart. Om de jongeren praktijkervaring te laten opdoen met veilig gedrag is een nieuwe mobiele app ontwikkeld: ‘Fietsmodus’. Deze app belooft de jongere als die onderweg op de fiets de smartphone niet gebruikt. De gebruikers maken kans op bioscoopkaartjes,

een T-shirt of een fiets. De prijzen worden door de providers beschikbaar gesteld. De app werkt op Android en Apple en is gratis te downloaden in de appstore en op de site fietsmodus.nl.

FIETSPAD OP DE RAAMWEG

De Raamweg is een bekende Haagse straat. Tot de jaren '60 reed daar de Blauwe Tram. Toen waren daar geen fietspaden. Ook toen de Raamweg belangrijk werd als gevolg van de Utrechtse Baan, kwamen er geen fietspaden. Halverwege de jaren '70 kwam er wel het Hubertusviaduct, maar



knik in fietspad Raamweg

geen fietspaden. Begin jaren tachtig werd de Koningskade verbeterd. Toen kwamen er wel fietspaden, maar... niet op de Raamweg. Dat duurde nog even, maar daar zit wel een verhaal aan vast. Wie over de Raamweg fietst, ziet een kleine knik in de weg én het fietspad. Die knik kwam er op verzoek van de bewoners. Zij dreigden een rechtszaak aan te spannen omdat ze de meidoorns voor hun deur wilden behouden. De wethouder wilde geen vertraging en besloot het fietspad dan maar aan te leggen tussen de bomen en de weg. Dit ging ook ten koste van de breedte van de parkeerplaatsen.

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

Maar ja, die auto kun je op de rand van de fietsvoorziening kwijt.

Wil Bianchi



Wil Bianchi

FINANCIËEL VERSLAG 2013 EN BEGROTING 2015

Sinds 2013 houdt de afdeling Haagse Regio van de Fietsersbond niet meer twee ledenvergaderingen maar slechts één per jaar. Voor de betrokkenheid van de leden bij de financiële ontwikkelingen in de afdeling is dat weinig. Elke jaarlijkse vergadering moet het dan hebben over drie opeenvolgende jaren: het inmiddels al lang voorbijgevoerde jaar dat formeel afgesloten moet worden, de begroting voor het huidige jaar waarvan nog geen eindresultaat kan worden vastgesteld, en de conceptbegroting voor het volgende. In dit stukje een kort overzicht over die drie jaren.

JAARREKENING 2013

In de vorige ledenvergadering, van 26 november 2013, spraken de leden de wens uit om de resultaten over 2013 door een kascontrolecommissie te laten bekijken. Die commissie werd ter plekke ingesteld, en bestond uit Anne van Dijk en Rob Jamin. Zoals toen afgesproken heeft de kascontrolecommissie op uitnodiging van de penningmeester in februari 2014 de jaarrekening 2013 aan een onderzoek onderworpen en in orde bevonden.

Formeel heeft zo'n kascommissie in de financiële huishouding van de (landelijke) Fietsersbond geen positie, maar er is ook geen bezwaar tegen. In het uiteindelijk door het Landelijk Bureau vastgestelde overzicht begon de afdeling het jaar 2013 met een reserve van € 2255,03 en eindigde de afdeling op € 1422,70. We zijn dus ruim € 800 op onze reserves ingeteerd. Het overgrote deel daarvan is te verklaren uit de verrekening van de kosten voor de Fietsbel van de afdeling Zoetermeer. Die leden krijgen het blad ook, en de kosten daarvan (€ 648) zijn in de loop van 2014 verrekend.

De Fietsbel maakte 81% van de uitgaven uit, en ging iets over de begroting heen. Daar stond tegenover dat de inkomsten uit advertenties en verkoop enigszins meevielen. Per saldo is er sprake van een redelijke stabiliteit, maar wel met de aantekening dat de bestedingen wel erg overheerst worden door het afdelingsblad. De penningmeester heeft de kascommissie voorzien van stukken en toelichting, en de kascommissie was akkoord met de gang van zaken.

BEGROTING 2014

De ledenvergadering bracht verder nog enkele aanpassingen aan in de (toen nog concept-) begroting voor 2014. Het ging in het bijzonder om (de financiering van) activiteiten van het bestuur met betrekking tot ledenwerving, met name de werving van actieve leden. Daarvoor is op de begroting een PM-post opgenomen zonder dat er op dat moment al tot een wervingscampagne is besloten. In 2014 is in overleg met het Landelijk Bureau geworven voor verschillende vrijwilligersfuncties. De laatste maanden stonden in het teken van de werving van een nieuwe voorzitter. De definitieve begroting voor 2014 liet het wegvallen zien van de kosten voor hosting van de afdelingswebsite vanwege een nieuwe, landelijke aanpak van de website. Die meevaller is ten nutte gemaakt door een verhoging van de budgetten voor Fietsbel, evenementen/ acties en landelijke en plaatselijke campagnes. De eindresultaten over 2014 zijn nog niet bekend. Het is wel al duidelijk dat de afdracht (het bedrag dat de landelijke bond reserveert voor uitga-

INTERVIEW MET HELEEN WEENING

DE NIEUWE DIRECTEUR VAN HMC

Heleen kent de Fietsersbond uit haar verleden als raadslid. Voor haar valt de Bond samen met Daan, onze aftredende voorzitter die onvermoeibaar alle instanties bewerkt om fietsbelangen op de kaart te zetten en te houden. Het Haags Milieu Centrum (HMC) is in de loop der jaren een begrip geworden in Den Haag en de vorige directeur, Frans van der Steen, een icoon. We zijn dus benieuwd wat Heleen Weening gaat vertellen.

Hoe ben je op deze plek terecht gekomen?

‘Frans heeft me het afgelopen jaar een paar keer uitgenodigd om te lunchen, we hebben uitvoerig gesproken. Hij heeft me voorgedragen en gelukkig vond de sollicitatiecommissie mij geschikt.’

En wat drijft jou om deze functie te willen?

‘Het is een keuze uit het hart. Ik heb geen speciale expertise op het gebied van milieu. Ik heb bestuurskunde

ven van de afdeling op basis van het aantal leden én op basis van het totale landelijke financiële beleid) een stuk lager uitkomt dan we hadden begroot op basis van het bedrag over 2013. Dat scheelt zo’n 800 euro. Het is om die reden afwachten hoe het resultaat over 2014 uitkomt. De verwachting is dat we enigszins interen op onze reserves.

CONCEPTBEGROTING 2015

De conceptbegroting over 2015 zal op de jaarvergadering beschikbaar zijn. Bij die gelegenheid zal ook aan de orde kunnen worden gesteld of er net als in 2014 enkele leden bereid zijn mee te kijken naar de cijfers over het vorig jaar. Aangezien de afgelopen jaren de uitgaven telkens de inkomsten licht overtreffen en gezien de overheersende positie van het afdelingsblad op de begroting zijn er maar beperkte mogelijkheden voor aanpassingen.

Yde van der Burgh, penningmeester



HAAGS MILIEUCENTRUM

gestudeerd, ben gepromoveerd op publiek-private samenwerking en de netwerksamenleving. Ik ben jarenlang woordvoerder geweest voor leefomgeving en milieu voor de gemeenteraadsfractie van mijn partij, en ik heb onderzoek gedaan bij Nicis (het oude Kenniscentrum grote steden dat inmiddels is opgegaan in Platform31) naar de duurzame stad, hoe die te realiseren. Ik weet genoeg om leiding te geven, maar ook niet teveel zodat ik de medewerkers niet voor de voeten loop.’ Heleen vindt het een uitdaging om het contact met de aangesloten organisaties – onze Fietsersbond is er één van – nieuw leven in te blazen. Over het algemeen kan de aansluiting met jongeren wel wat beter. ‘De samenleving en de vraag vanuit de organisaties moeten centraal staan. Ik wil het verschil maken en aan de slag gaan. Het HMC is een organisatie met veel kennis, een rijke historie en een belangrijke functie. Tot nu toe was het een soort 46ste raadslid, waar ik naar toe wil is een club die onderwerpen agendeert en politici adviseert via bewoners en ondernemers in de stad. We stimuleren beweging van onderaf, bijvoorbeeld door initiatieven in de wijken te ondersteunen en clubs door de stad heen de weg naar elkaar te wijzen. Als er in de Vogelwijk een constructie is bedacht om gezamenlijk zonnepanelen aan te schaffen en te exploiteren, kunnen ze daar in Bouwlust ook van profiteren.’

Je bent ook directeur van Duurzaam Den Haag. Dat lijkt me niet toevallig.
‘Klopt. Er waren al gesprekken over meer samenwerking. Toen ik directeur werd bij HMC is besloten om me dan ook bij Duurzaam Den Haag (DDH) aan te stellen. De mensen bij de twee organisaties hebben heel verschillende achtergronden, maar ze hebben dezelfde motieven. DDH bundelt initiatieven, fungeert als etalage en als makelaar, ze hebben goede banden met het

bedrijfsleven. Ze hebben een goede website en kunnen goed campagne voeren. Ook hun doelgroep is anders, ze zijn meer gericht op ondernemers, jonge huisbezitters die hun woning duurzaam willen maken. HMC en DDH zijn allebei klein, maar ze kunnen elkaar sterker maken. Mijn ambitie is een fusie, ik heb daarin een soort dakpanfunctie.’

Wat een toeval dat de halfronde pannen op de nok van schuine daken “vorst” heten.

‘Nu de subsidies wegvallen, maar ook los daarvan, wil ik naar financiering op basis van projecten. Komend jaar gaan we Haagse Krach opzetten, dat is een duurzaamheidsprogramma waarbij mensen in Den Haag afspraken maken om de stad duurzamer te maken - én die afspraken zelf uitvoeren. Volgens de principes van G1000: burgerinitiatief, gemeenschapsvorming, dialoog en samenwerking – je kent David Van Reybrouck? Ik ben al in gesprek met Harm van Dijk, die heeft het concept van Van Reybrouck naar Nederland gehaald. Ik zou graag een D1000 organiseren in Den Haag: een dag waarop 1000 Haagse burgers met elkaar afspraken maken over duurzaamheid in hun directe leefomgeving. Wij zwenge len aan en monitoren, we fungeren als een soort motortje. Door dat vlak voor de verkiezingen te doen, komen we op de agenda. Verder wil ik laten zien en uitdragen wat er gebeurt, HMC wordt een soort spin in het web, een katalysator om mensen en clubs bij elkaar te brengen en in gang te zetten.’
De dag na het interview heeft ze de eerste bijeenkomst met de aangesloten organisaties. Onder andere uw redacteur is er bij (voor een andere organisatie) en Jac Wolters namens de Fietsersbond. Heleen voegt de daad bij het woord: uitdagen tot nieuwe ideeën en steunen van initiatieven. De stad gaat het merken.

INFORMATIE VOOR FIETSERS

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

MOBIELE FIETSENMAKER

Op een regenachtige dag afgelopen winter fietste ik over de Wittenburgerweg in Wassenaar en passeerde ik een grijze bestelbus. Op zich niks opvallends zou je zeggen, maar ik had de indruk dat er een fiets in hing. Ik vond dat zo bijzonder dat ik even terug ben gegaan. Er hing inderdaad een fiets, die onder handen werd genomen door een mobiele fietsenmaker. De fietsenmaker, Martijn Toet, wilde wel geïnterviewd worden. Enkele weken later, niet op een regenachtige dag gelukkig, heb ik met de fietsenmaker afgesproken bij een adres in de Archipelbuurt. Hij had daar juist een reparatie verricht.

Voor mij was het helemaal nieuw, maar het is kennelijk een trend. Als je fiets kapot is, en het is niet handig om hem zelf naar de fietsenmaker te vervoeren of je hebt geen tijd of geen zin, dan komt de fietsenmaker naar je toe. In onze omgeving zijn er inmiddels enkele actief, vertelt Martijn. Hij is sinds 2010 fietsenmaker, na een vooropleiding MTS elektrotechniek. En sinds 2011 is hij mobiel fietsenmaker. Hij heeft daarvoor dus een ruime mobiele werkplaats aangeschaft die voorzien is van alle benodigde spullen. Zijn opslagruimte is thuis.

Hoe kom je aan klanten?

“Veelal via mond tot mondreclame en soms heeft men mij gevonden via mijn site. Ook is in een aantal buurtkrantjes over me geschreven.”

Waar werk je?

“Door heel Den Haag en directe omgeving. Ik probeer mijn dag natuurlijk zoveel mogelijk efficiënt in te delen, maar ik wil mensen ook niet te lang laten wachten.”

Waarom zou iemand voor een mobiele fietsenmaker kiezen?

“Waarom niet? Ik ben niet duurder dan een reguliere fietsenmaker en lever dezelfde service. En het is gemakkelijker voor de mensen. Je kunt mij bellen, mailen, sms'en en appen. De tarieven die ik hanteer staan op mijn site.”

In mei, na mijn gesprekje met Martijn voor de Fietsbel, had een van mijn gezinsleden een lekke band. Het was bovendien duidelijk dat plakken niet voldoende zou zijn, er was een nieuwe buitenband nodig. Altijd een hoop gedoe om met een lekke fiets aan de hand naar de fietsenmaker te gaan. Dus lag het voor de hand om de mobiele fietsenmaker in de praktijk uit te testen. Op het afgesproken moment kwam Martijn langs en verving de binnen- en de buitenband. Ik had toen ik de afspraak maakte alvast aangegeven dat ik een anti-lekband wilde. Dus die had hij bij zich. De kosten waren inderdaad vergelijkbaar met die van de vaste fietsenmaker. Het viel al met al zeker niet tegen.

Nu ik er wat meer op let, heb ik deze zomer ook regelmatig andere mobiele fietsenmakers zien rondrijden. Vooral voor de niet heel handige fietser is het een aanwinst.

Martijn vindt het belangrijk dat ik in het artikel ook vermeld dat je bij hem kunt pinnen. Meer informatie over deze mobiele fietsenmaker: www.martijnsbicycleservice.nl

A. de Jong