



verkeers techniek

Koninklijke Nederlandsche Toeristenbond 

24e jaargang nr. 11-11/73





De werkgroep DOOIEVAAR is een groep van architecten, die zich bezig houden met voor Den Haag actuele kwesties van stedenbouwkundige aard in de ruimste betekenis van het woord. Met hun werk trachten zij de leemte, die op het gebied van voorlichting aanwezig is, op te vullen.

Inzake het Haagse ontwerp-structuurplan hebben zij in een serie perspublicaties de inhoud en achtergronden geprobeerd duidelijk te maken. Mede d.m.v. fotomontages, zijn de gevolgen van de voorgestelde ontwikkelingen naar voren gebracht.

Hun bemoeienissen met het fietsverkeer zijn vooral ontstaan als reactie op de Verkennde Nota Langzaam Verkeer, waarin naar mening van de werkgroep geen poging wordt gedaan het weinig hinder veroorzakende fietsverkeer te stimuleren.

Ook deze activiteiten moeten gezien worden als een poging om door alternatieve gedachten en plannen grotere groepen bewust te maken van de mogelijkheden die er liggen tot verbetering van het stedelijk milieu.

Werkgroep Dooievaar

Weg fiets?

Nee fiets- wegen!

Samenvatting

Weg fiets? Nee fietswegen!

Om het fietsgebruik te stimuleren is het noodzakelijk dat wordt voorzien in doorgaande routes, met voorrang voor de fietser.

Daarbij moet aan een aantal voorwaarden worden voldaan.

Ook wordt aandacht besteed aan een betere bruikbaarheid van de fiets in het algemeen.

Het wordt van belang geacht, dat met name bij kleinschalige zaken, zoals het fietsen, rekening wordt gehouden met de inbreng van de burger.

Summary

Bicycle away? No bicycle-ways!

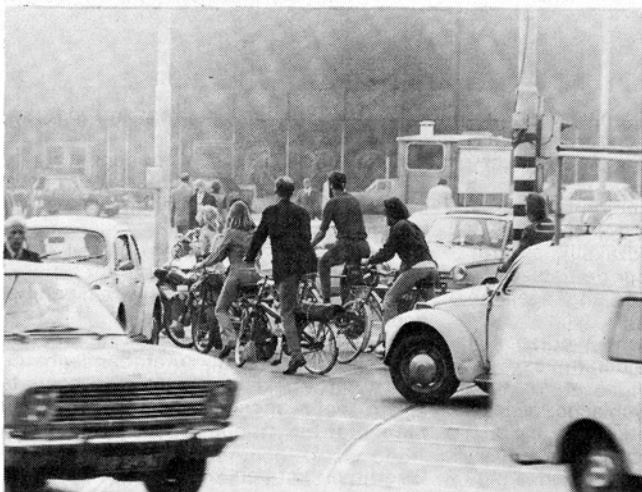
To stimulate the use of the bicycle, it is necessary to provide for through-routes, giving priority to the cyclist.

A number of conditions have to be fulfilled. Attention is also paid to a better general utility of the bicycle.

Importance is attached to the say of the citizen, particularly in low-scaled matters as cycling.

Links: Door plaatselijk kleine voetgangersgebieden te creëren kan voorkomen worden dat auto's gebruik gaan maken van doorgaande fietsroutes. Fietzers (geen bromfietzers) en voetgangers laten zich redelijk mengen.

Onder links: Geen voorzieningen is overlast! Onder rechts: De fietser achter de verkeerslichtenpaal moet links af en kan dat doen als het verkeer, dat voor hem van rechts komt, groen licht krijgt. Door het verschil in startsnelheid komt de man net op gang in een gasbrakende autostrroom en voelt hij zich niet veilig.



De gevolgen van de massale opmars van de auto zijn merkbaar in de vorm van aantasting van het leefmilieu.

Mede daardoor en door de gebleken onbruikbaarheid van de auto in speciale situaties (spitsverkeer/woon-werkverkeer/centrumverkeer) is een bezinning nodig over de plaats die het langzame verkeer (weer) kan innemen.

Een dergelijke bezinning zal zich primair moeten richten op het opheffen van de belemmerende factoren die een massaal fietsgebruik in de weg staan.

Deze belemmerende factoren zijn duidelijk aanwezig en het opmerkelijke is, dat ze veelal zijn ontstaan als gevolg van maatregelen die tot doel hadden het gemotoriseerde verkeer meer ruimte te geven. (In feite zijn de meeste in de Haagse Nota Langzaam Verkeer voorgestelde maatregelen ook weer het verder inperken van de fietsmogelijkheden onder het mom van verhoogde veiligheid en met als gevolg betere doorstroom-mogelijkheden voor het snelverkeer).

Daarom is het ook niet verwonderlijk dat de tendens van vermindering van het fietsgebruik zich kennelijk nog steeds doorzet, dit ondanks het feit, dat door grotere aandacht voor het milieu en de onderkenning van de bewegingsarmoede waarmee onze maatschappij te kampen heeft, de bereidheid om de fiets in het stadsverkeer te gebruiken groter aan het worden is. (Verkoopcijfers spreken duidelijke taal.) Dat geen toename van het gebruik te constateren valt is kennelijk te wijten aan verdergaande prioriteit voor het autoverkeer met allerlei frustrerende gevolgen voor de fietser zoals:

— Overlast door gemotoriseerd verkeer in

de vorm van geluid en stank.

- Steeds langere reistijd door steeds meer obstakels in de vorm van verkeerslichten (rode golf). (In feite zijn alle kortste routes ingenomen door het gemotoriseerde verkeer).
- Levensgevaarlijke situaties op kruispunten, die steeds grootschaliger worden.
- Invoering éénrichtingverkeer, ook voor fietsers, waardoor o.a. geen continuïteit in de fiets-routes bestaat (als die er al zijn).

Onveiligheid

De consequente prioriteit voor het snelverkeer heeft trouwens niet alleen gevolgen voor de omvang van het fietsgebruik,

autogebruik blijft toenemen o.a. doordat alle verkeersmaatregelen gericht zijn op een optimaler autogebruik. Zelfs op een moment dat duidelijk wordt dat de auto m.b.t. woon-werk- en centrumverkeer in stedelijke gebieden toch niet zo'n bruikbaar vervoermiddel is en openbaar vervoer en fiets in vele gevallen geschikter lijken, omdat ze weinig plaats vragen (geen doorbraken, parkeerterreinen, enz.) en de fiets reuk- en geluidloos is en bovendien een goede lichaamsbeweging geeft. Vooral het gebruik van het laatste vervoermiddel zou dus krachtig gestimuleerd moeten worden en dat wordt niet bereikt door alleen maar een verhoging van de veiligheid. Zeker niet als maatregelen worden getroffen, die de veiligheid misschien verhogen

maar ook voor de veiligheid van het fietsgebruik.

In feite is door het toegenomen autogebruik de onveiligheid van de fietser schrikbarend toegenomen.

Het aantal dodelijke ongevallen in Den Haag bij de fietsers is in de periode van 1965 tot 1970 gelijk gebleven nl. 17% van het totaal aantal ongevallen. Als hierbij echter in aanmerking wordt genomen dat in diezelfde periode het gebruik van de fiets is teruggelopen van 28,5% tot 14,8% is er dus duidelijk sprake van een verslechterde situatie bij de fietsers.

Het gevolg van deze verslechtering is dat, zelfs op een moment dat de tijd rijp schijnt voor een toename van het fietsgebruik (o.a. door meer milieubewustzijn), het

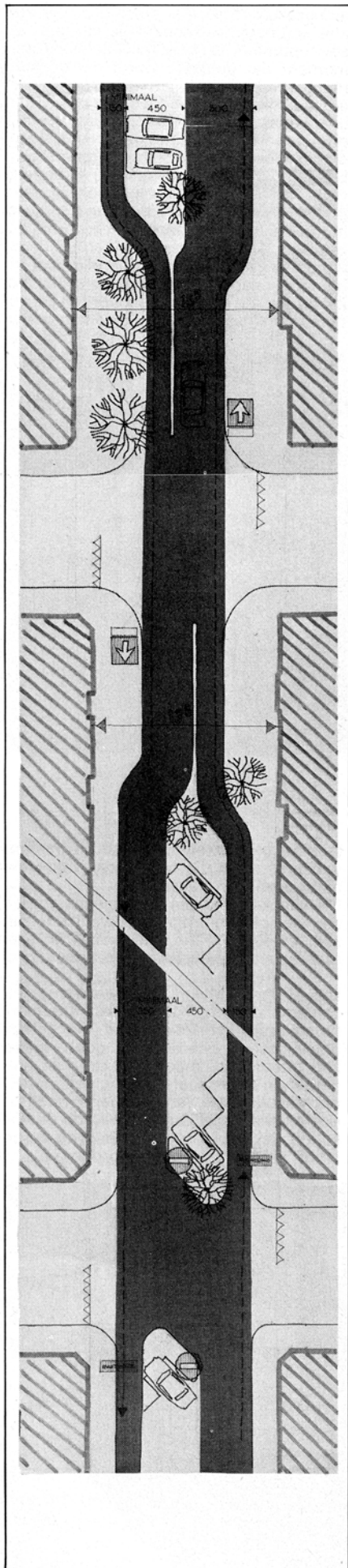
(sommige profielwijzigingen zijn zeer dubieus), maar die het fietsen zeker niet aantrekkelijker maken.

Men denke maar aan de suggestiestrepen, die overigens bij regen nauwelijks te zien zijn, en waarbij de fietser vaak links en rechts wordt opgesloten door auto's.

De Gemeentelijke Verkeersdienst beschouwt de ontwikkeling van afnemend fietsgebruik en toenemend autogebruik als gegeven, waarop men geen invloed kan uitoefenen, maar door de door haar genomen maatregelen stimuleert zij deze ontwikkeling. De verkeersdienst heeft o.i. echter wel degelijk invloed op de ontwikkeling van het verkeer. Die invloed zou positief gebruikt moeten worden om het



Auto's parkeren op suggestiestroken.



Links: Detaillering van een doorgaande fietsroute. De automobilist moet duidelijk worden gemaakt dat hij zich op het territorium van de fietser bevindt.

Rechts: Weven vraagt gelijkwaardigheid; de fietser is hier altijd verliezer.



gebruik van die middelen van vervoer, die het minste hinder geven te stimuleren en het gebruik van hinderverwikkende vervoermiddelen te beperken. Daarom zal gestreefd moeten worden naar:

DOORGAANDE (niet noodzakelijk aparte) **ROUTES** met voorrang voor de fietser.

Hierbij zouden de volgende uitgangspunten kunnen gelden:

1. directe verbinding wonen - werken;
2. zo weinig mogelijk omrijden (maaswijdte);
3. zo weinig mogelijk psychische/fysieke overlast van het snelverkeer;
4. zo weinig mogelijk gecombineerde verkeerskruisingen; voor snel- en langzaam verkeer;
5. goede aansluiting op buiten(recreatie) gebieden.

Directe verbinding

Omdat het wonen en werken nooit in duidelijke concentraties voorkomen in de stad kan ook nooit worden vastgesteld wat de meest directe verbinding tussen deze twee elementen is; deze is voor bijna iedereen verschillend.

Een oplossing hiervoor kan zijn het creëren van een stramien van doorgaande fietsroutes met niet al te grote maaswijdte. Deze fietsroutes zullen in eerste instantie worden geleid over het bestaande stratenet. Nu is de moeilijkheid, dat de meeste doorgaande routes in de loop van de tijd steeds meer zijn gebruikt door snelverkeer (Loosduinseweg, Laan van Meerdervoort) waarbij vaak fietspaden werden opgeofferd.

Waar het enigszins mogelijk is zouden deze fietspaden weer moeten worden aangebracht. In principe is het mogelijk dat straten, die parallel aan de doorgaande wegen lopen, geschikt worden gemaakt voor fietsroute. Dit houdt in, dat in deze straten absolute prioriteit wordt verleend aan de fietser en dat het verkeer van de kruisende dwarsstraten hem voorrang moet verlenen (de bromfietser blijft op de doorgaande „hoofd”route).

Om te voorkomen dat in deze straten ook het snelverkeer van deze doorgaande route gebruik gaat maken, kan steeds tegengesteld éénrichtingverkeer voor motorrijtuigen worden ingesteld.

Echter met deze maatregelen is nog lang geen aantrekkelijke fietsroute gecreëerd, zeker niet in de smalle straten.

Door aanpassing van bijv. de bestrating moet psychologisch worden duidelijk gemaakt dat de automobilist zich op het territorium van de fietser bevindt en zich derhalve niet agressief moet gedragen

(vgl. automobilistengedrag in voetgangersgebieden).

De fietser zal in dat geval aangepast gemotoriseerd verkeer verwachten zodat geen onverwachte situaties behoeven te ontstaan.

Welke straten zich uiteindelijk het beste lenen voor doorgaande fietsroutes hangt nauw samen met de mogelijkheid van het doorbreken van barrières.

Gesloten bouwblokken geven de grootste problemen, maar als met aandacht de kaart wordt bekeken, staat men soms te kijken welke mogelijkheden er zijn over binnenterreinen, onder poorten door enz.

Geen overlast van snelverkeer

Als een route direct langs een snelverkeersweg loopt zal dat op zichzelf een argument kunnen zijn om er geen gebruik van te maken én, omdat een andere weg veelal omrijden betekent, wat onaanvaardbaar is voor de fietser, ook een argument om de fiets niet te gebruiken. Daarom zal er naar gestreefd moeten worden de routes los van de bestaande doorgaande autoverkeersaders te situëren. Zoals overlast onderweg negatief kan werken op het gebruik van een route, kan het opnemen van groengebieden zoals het Haagse Bos, Paleistuin, e.d. positief werken.

Hierdoor zou dan tevens het Haagse Bos op een „natuurlijke” manier ontsloten worden, wat het ongunstige imago zou kunnen verbeteren.

(N.B. Fietsen door de Paleistuin wordt door de betrokken instanties om (staats) veiligheidsredenen ontoelaatbaar geacht.)

Geen gecombineerde kruisingen

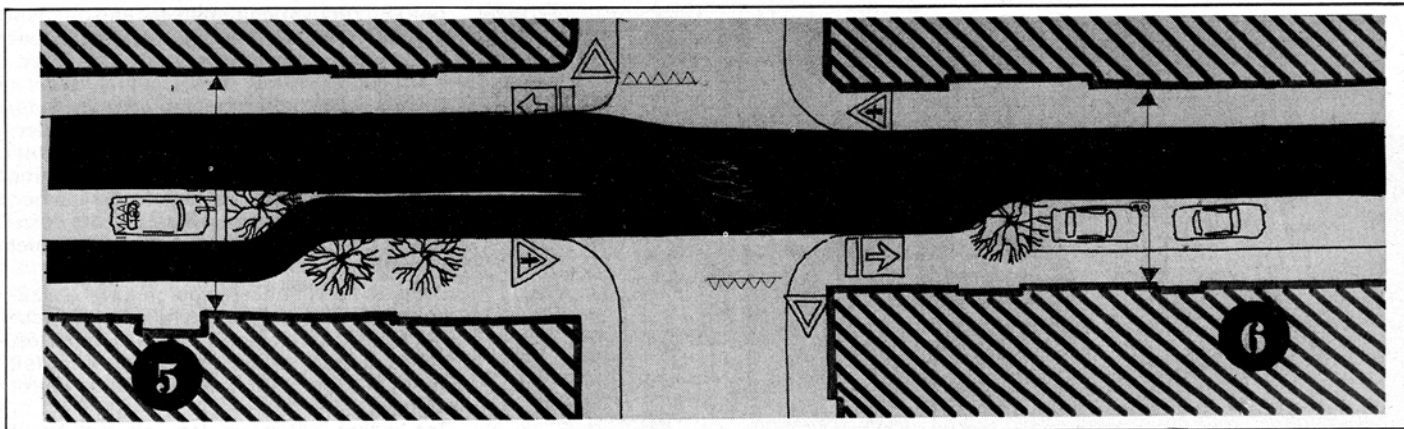
De in de nota voorgestelde maatregelen ter verhoging van de veiligheid op kruispunten blijven (kostbare) noodmaatregelen.

De effectiviteit van de fiets wordt n.l. steeds minder omdat bij volledig beveiligde kruispunten relatief lange wachttijden ontstaan, waarbij opgemerkt moet worden dat het terugbrengen van de wachttijden door het laten voorsorteren van alle verkeerssoorten onaanvaardbaar lijkt i.v.m. het aantal ongelukken.

De fiets is ongeschikt om zich met het snelverkeer te weven.

Daarom moet vermeden worden dat ook de fietsroutes gebruik maken van kruisingen van stadsautowegen.

De kruisingen van de fietsroutes met de hoofdverkeersaders zouden moeten worden voorzien van verkeerslichten. De kruisingen met de secundaire wegen moeten o.i. worden uitgevoerd als voorrang-



Boven en onder: Kruisingen met secundaire wegen moeten worden uitgevoerd als voorrangskruisingen voor het fietsverkeer.

kruisingen voor het fietsverkeer.

Aansluiting op buitengebieden

Niet alleen het woon-werkverkeer, maar ook de massale uittocht uit de stad op een aanvankelijk zonnige zondagmiddag stelt de stad voor enorme problemen.

(N.B. Aanvankelijk zonnig, want aan het eind van de dag geldt waarschuwingfase 3).

Het vervelende is, dat alles steeds meer pleit voor die uittocht per auto. Eigenlijk is er alleen langs de invalswegen gelegenheid voor de fietser om de stad te verlaten en dat is op het moment dat men naar buiten gaat om van het mooie weer of de natuur te genieten geen pretje i.v.m. de stank- en lawaai-overlast op die wegen bij mooi weer.

Alleen het fietspad richting Katwijk maakt op deze regel een uitzondering. Jammer genoeg blijft het feit dat met gevaar van eigen leven de Van Alkemadelaan overgestoken moet worden.

Het fietspad door de duinen richting Monster staat wel op de kaart aangetekend, maar is inmiddels voorbij Ockenburg verdwenen.

Nieuwe aanleg stuit op verzet van vogelvrienden.

Wil het fietsen op een zomerse dag werkelijk tot de alternatieven gaan behoren dan zullen naast de betere mogelijkheden in de stad ook de aansluitingen op de omringende landelijke gebieden meer aandacht moeten krijgen.

Het is eigenlijk hoogst bevreemdend, dat in een tijd waarin miljoenen uitgegeven worden aan recreatiegebieden, de simpele

recreatie van het fietsen en het op die manier bereiken van natuurgebieden tot de bijna onmogelijkheden behoren.

Ook de groengebieden in de stad worden consequent door de auto's verziekt terwijl de mogelijkheden om er te fietsen steeds verminderen.

Als „voorbeeld“ hiervan moge gelden de situatie bij de Haringkade. Hier is het fietspad opgeheven en wordt inmiddels voor parkeerruimte gebruikt, terwijl de hele Haringkade éénrichtingverkeer is geworden.

(N.B. De aantasting van de natuurgebieden door fietsers is te verwaarlozen in vergelijking met de aantasting veroorzaakt door automobilisten.

In dit verband behoort bijv. een Leidse Fietsbaan tot de wenselijkheden zoals een Leidse Baan tot de onwenselijkheden behoort.)

Naast de aanleg van doorgaande routes zal gestreefd moeten worden naar **BETERE BRUIKBAARHEID VAN DE FIETS IN HET ALGEMEEN**

Hierbij zouden de volgende uitgangspunten kunnen gelden:

6. zo min mogelijk omrijden (dus geen éénrichtingverkeer) voor de fietser;
7. het „overbruggen“ van bestaande obstakels t.b.v. fietsers;
8. het creëren van betere mogelijkheden voor het stallen van fietsen.

Niet omrijden

In Den Haag wordt in hele woonbuurten éénrichtingverkeer ingesteld om te voor-

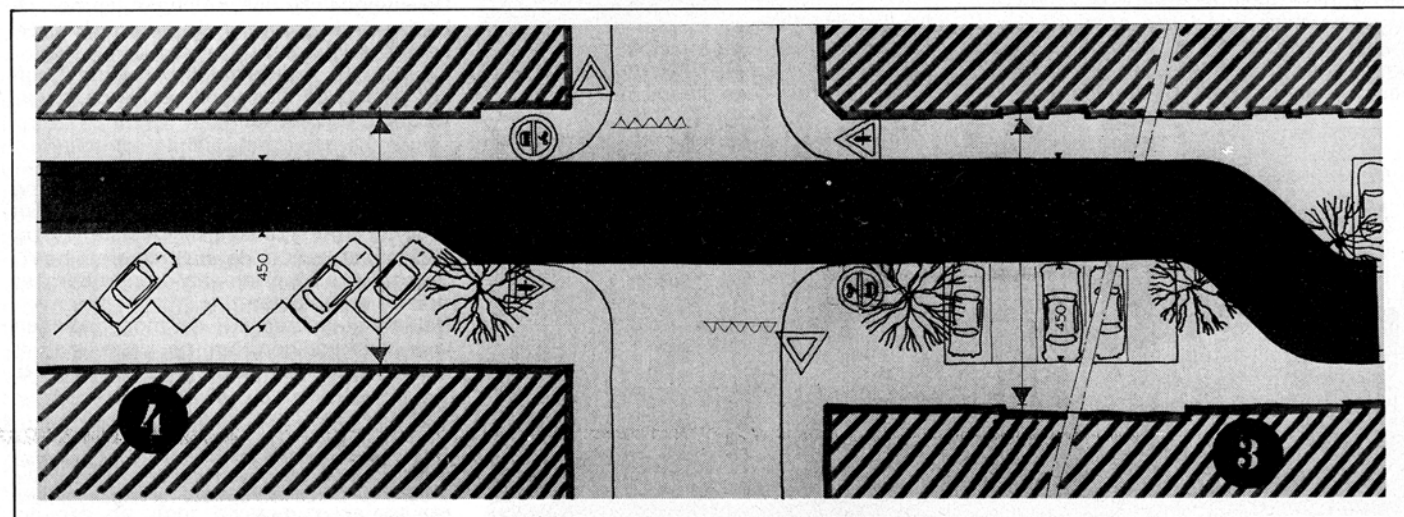
komen, dat auto's elkaar moeten passeren, wat bij parkeren aan beide zijden van de straat nogal eens moeilijk kan zijn. Als argument wordt veelal het gebruik van ambulance-, politie- of brandweerwagens aangevoerd. Echter: bij brand rijdt de brandweer vaak tegen de rijrichting in waardoor juist bij éénrichtingverkeer gevaarlijke situaties kunnen ontstaan.

Een ander argument is een betere doorstroming van het verkeer. Het directe gevolg hiervan is echter, dat veel harder gereden wordt, ook in woonstraten.

Er lijken dus redenen genoeg aanwezig om zeer voorzichtig te zijn met het instellen van éénrichtingverkeer, zeker omdat andere middelen beschikbaar zijn om de passeerhinder te beperken, zoals in lange straten het creëren van uitwijkplaatsen in het midden van de straat.

Als toch éénrichtingverkeer ingesteld wordt zal het langzaam verkeer daarvan vrijgesteld moeten zijn omdat omrijden voor de fietser in principe onaanvaardbaar is. Enerzijds zal het leiden tot verminderd fietsgebruik. Anderzijds geeft het aanleiding tot gevaarlijke situaties, vooral daar, waar scholen in éénrichtingstraten zijn gelegen. De maatregel is voor de fietser nl. zo tegennatuurlijk, dat hiermee fors de hand wordt gelicht, zodat de zg. onveilige situatie, die de gemeente wilde voorkomen, nog onveiliger wordt (de automobilist verwacht geen tegemoetkomend verkeer).

Juist daarom en ook omdat er nauwe samenwerking is tussen de verkeersdienst en de wijkbewoners, werkt o.a. de ge-





Links: Door het aanbrengen van een parkeerstrook op het fietspad en het instellen van eenrichtingsverkeer is het fietsklimaat hier verslechterd. Een goede, aantrekkelijke doorgaande fietsroute naar Scheveningen werd onbruikbaar.

Onder: De brede straat (automobilisten gaan schuin gestoken parkeren!) biedt mogelijkheden voor een doorgaande fietsroute, parallel aan een hoofdverkeersweg.

meente Rotterdam met een éénrichting-verkeermaatregel alleen voor het gemotoriseerde verkeer, met welk systeem ze goede ervaringen hebben.

De maatregel kan in Den Haag uiterst simpel verholpen worden door toevoeging aan de huidige verkeersborden met het bord: „uitgezonderd voor (event. brom) fietsers“.

„Overbruggen“ van obstakels

Obstakels kunnen bestaan uit stoplichten, water- en spoorwegen (ook vrije trambanen) en groengebieden.

Over de stoplichten kan worden opgemerkt, dat in vele gevallen het mogelijk is bij volledige kruisingen het rechtsafslaan van de fietser bij rood licht toe te staan en bij T-kruisingen zelfs het rechtdoor rijden van de fietser aan die zijde van de weg, waar geen aansluiting is.

In de meeste van genoemde gevallen heeft men bij rood licht als fietser sterk het gevoel, dat het wachten onnodig en overbodig is. Dat wekt eigenlijk geen verwondering, want niet de confrontatie langzaam verkeer - langzaam verkeer was aanleiding om verkeerslichten aan te brengen, maar de confrontatie langzaam/snelverkeer - snelverkeer.

Het is nu zo geregeld, dat het doorrijden van fietsers in de genoemde situaties verboden is en in sommige gevallen toegestaan, het zou beter zijn het doorrijden toe te staan en in sommige gevallen te verbieden (in de Ver. Staten van Amerika is het regel, dat het rechtsafslaan bij rood licht ook voor de auto is toegestaan.) Een belijning kan eventuele conflict-situaties voorkomen.

Over barrières als water- en spoorwegen kan worden opgemerkt dat er gevallen zijn, waar hemelsbreed korte afstanden zijn, maar, waar toch t.g.v. die barrières flink omgereden moet worden. Dat behoeft voor het gemotoriseerde verkeer geen be-



lemmering te zijn, maar voor de fietser (en voetganger) wel. Stimulering van het fietsgebruik kan plaats vinden door het maken van eenvoudige fiets- en voetgangersbruggen en beveiligde oversteken.

Het ontbreken van een beleid afgestemd op de stimulering van het langzame verkeer heeft tot gevolg, dat geen gelden worden vrijgemaakt voor noodzakelijke voorzieningen. Dit geldt in het algemeen (bij de totstandkoming van doorgaande fietsroutes), maar wordt overduidelijk aangevoeld bij een voorstel voor een bruggetje over het afwateringskanaal tegenover de Houtrusthallen. Door het ontbreken van geld werd het voorstel verworpen: weinig geld in vergelijking tot hetgeen nodig is voor verbetering van voorzieningen voor het autoverkeer.

Stallen van fietsen

In oudere wijken ontbreken fietsenstallingen bij de woningen vaak geheel, terwijl in het centrum deze steeds meer verdwij-

nen. Bij renovatieplannen zal aan dit facet aandacht moeten worden besteed, zo ook bij de parkeerplannen voor de binnenstad.

De wenselijkheid van doorgaande fietsroutes wordt in de Haagse nota onderschreven. Het is daarom rondit verontwaardigd dat de Dienst Stadsontwikkeling en daarmee B. en W. niet verder komen dan een constatering van het feit dat de infrastructuur van Den Haag daarvoor niet geschikt is.

Dit is o.i. een onjuiste voorstelling van zaken. Den Haag is uitstekend geschikt voor het creëren van doorgaande fietsroutes, als tenminste plaatselijk van de prioriteit voor het gemotoriseerd verkeer wordt afgezien.

Tot besluit willen we dan ook vanuit een meer maatschappelijk geïntegreerde vakuitoefening de volgende overwegingen ter

discussie stellen.

Deze overwegingen betreffen de democratisering van het verkeersplanologisch proces.

Doelstellingen

De doelstellingen voor een toekomstig verkeersbeleid behoren te ontstaan uit discussies (zowel in stedelijk- als landelijk verband). Deze discussies zijn in principe bedoeld om zoveel mogelijk mensen uit de bevolking in het proces te betrekken.

Hiermee wordt bereikt, dat niet langer technische eisen programma-bepalend zijn, doch dat de samenlevingseisen voorop staan.

Noodzakelijk voor een zinvol verloop zijn begeleiding en adequate informatie voor alle betrokkenen.

De uiteindelijke doelstellingen vormen de basis voor het programma, waarop het verkeersbeleid stoelt.

Deze wijze van planvoorbereiding heeft zijn consequenties voor het verdere verloop van de procedure.

Planontwikkeling

Noodzakelijk is in de verdere ontwikkeling dat voortdurend teruggekoppeld wordt naar de oorspronkelijke doelstellingen. Daarnaast zullen de nu actuele „hoe“-vraagstukken binnen een discussieproces aan de orde komen.

Belangrijk achten wij de mogelijkheden voor deskundigen om op deze manier maatschappelijk geïntegreerd bezig te



Links: Wanneer hier een fietser door het rode licht rechts afslaat levert dat geen gevaarlijke situatie op. De bus en de fiets vervolgen immers hun weg naast elkaar.

zijn, nl. het uitwerken, in nauwe dialoog met (groepen uit) de bevolking, van democratisch tot stand gekomen programma's. In tegenstelling tot de werkwijze waarbij de op de huidige situatie gebaseerde „hoe“-deskundigheid gebruikt wordt om nieuwe ontwikkelingen te blokkeren. De huidige situatie en werkwijze lijkt ons voor velen uitermate frustrerend, nl. de besluitvorming over het „waarom“ onttrekt zich veelal, buiten de openbare sfeer, binnen een zeer beperkte kring van enkelen, waardoor de verdere discussie zich slechts beperkt tot de „hoe“-vraagstukken. Een triest gevolg van deze procedure is vooral dat voor (grote groepen uit) de bevolking slechts confrontaties overblijven met pasklare plannen en reeds uitgemaakte zaken.

Het gevoel van „geleefd worden“ van bovenaf (d.i. het bestuur, de deskundigen) wordt hiermee versterkt en er treedt een wederzijds isolement op. Deskundigen raken gefrustreerd, doordat ze het gevoel hebben niet begrepen te worden, terwijl ze het toch goed bedoelen. Het merendeel van de bevolking reageert nog apathisch, behoudens een kleine groep van actiegroepen, hetgeen vooral te wijten is aan de gebruikelijke autoritaire planontwikkeling. Nog een negatief aspect is dat de deskundige zich ondanks de autoritaire benadering in vele gevallen op de wil van de bevolking beroept, daarmee in het midden latend of gewerkt wordt aan een gewenste ontwikkeling.

We zijn in de gevaarlijke situatie verzeild geraakt, dat het beleid bepaald wordt door deskundigen die zich, om geen uitspraak behoeven te doen over de wenselijkheid van bepaalde ontwikkelingen, beroepen op de onvoldoende geïnformeerde (onvoldoende gemotiveerde) bevolking. Wij achten dit afbraakproces een ontoelaatbare zaak en menen dat de door ons geopperde overweging de kans betekent voor de deskundige om uit zijn isolement te geraken en i.p.v. een elitaire, een dienstbare positie te bekleden.

Het opheffen van dit isolement heeft een wederzijdse betekenis, nl. voor (groepen uit) de bevolking is het dan ook mogelijk mee te werken aan het overbruggen van de kloof tussen de deskundigen t.o.v. de leek, termen die we beide zodanig zouden willen relativeren, zeker als het over kleinschalige zaken als fietsen gaat.

Meedenken

Dat bleek overduidelijk toen we d.m.v. perspublicaties de fietsende Hagenaars opriepen om mee te denken over het fietsklimaat in de residentie. Meer dan 100 schriftelijke reacties en suggesties waren het gevolg waarbij opgemerkt moet worden dat veel schrijvers niet veel verwachten van de medewerking van de gemeente.

Daarom zijn we ervan overtuigd dat, als de gemeente haar burgers opgeroepen had om mee te denken over deze zaak om zo gezamenlijk tot een beter fietsklimaat te komen, het aantal vele malen meer was geweest. (Dat zou o.a. op te maken zijn uit de massale opkomst bij de demonstratieve fietsoptocht op 9 juni jl. onder het motto WEG FIETS-NEE FIETSWEG.

Uit de reacties zoals ze nu binnengekomen zijn blijken al een flink aantal wringpunten voor de fietsers.

Het lijkt energieverlies om van deze „deskundigheid“ van de fietsers geen gebruik te maken bij een inventarisatie van de knelpunten.

Evenals het energieverlies lijkt wanneer, ondanks de door diverse raadsfracties

Veel belangstelling voor demonstratieve fietsoptocht.

wenselijk geachte prioriteit voor de fiets, de inpassing van deze gedachte in de opgang-zijnde herbestratingsprogramma's af te laten hangen van een totaalvisie op de afwikkeling van het verkeer in de binnenstad.

De fiets is al zolang vergeten dat alles wat gedaan wordt te weinig is.

Wel positief is, dat in Den Haag een werkgroep is gevormd van vertegenwoordigers van de gemeentelijke diensten, politie en onze werkgroep om de ideeën over doorgaande routes in concrete situaties nader uit te werken.

Onder: Omdat de auto's uit het bomenlaantje op de achtergrond te veel hinder opleverden voor het verkeer op de van links naar rechts verlopende hoofdweg is dit laantje gesloten. Fietsers worden nu gedwongen gebruik te maken van het fietspad, dat parallel aan deze hoofdweg verloopt, hetgeen vooral in de buurt van de verkeerslichten geen pretje is. Als er aandacht aan was besteed, had de fietser hier zijn positie kunnen behouden.



Japan: 25.000 km fietspad

Het Japanse Ministerie voor Wegenbouw heeft een plan uitgewerkt voor de aanleg van een fietspadennet ter lengte van 25.000 km.

Dit geheel van het gemotoriseerde verkeer gescheiden net moet niet alleen de verkeersveiligheid verhogen, maar tevens het fietsgebruik in de stad en op het platteland stimuleren. Japan telt momenteel 34 miljoen fietsen; het aantal is in de afgelopen vier jaren sterk toegenomen.

Men is reeds begonnen met de aanleg van een 1560 km lang fietspad langs de kust van de Stille Oceaan tussen Inubozika en Wakayama. Deze verbinding krijgt minimaal een breedte van 2 meter. Sommige gedeelten verlopen door parallelstraten, over bestaande dijken en niet in gebruik zijnde spoorbanen, andere gedeelten moeten geheel nieuw worden aangelegd.

De provincie Kasai krijgt een fietspad ter lengte van 1100 km.

Het totale plan moet in tien jaar zijn beslag krijgen. Momenteel telt Japan 1500 km aan geheel vrijliggende fietspaden. (Bus + Bahn)

Stallen van de fiets

De STICHTING: FIETS! is van mening, dat aan de voorzieningen voor het stallen van fietsen in ons land te weinig aandacht wordt besteed. Dit ondanks de sterk toenemende belangstelling voor deze tweewieler.

Daarom heeft de stichting aan het Bouwcentrum te Rotterdam opdracht gegeven tot een studie, waarvan de resultaten zijn terug te vinden in een 65 pagina's tellend boekje, dat de titel kreeg *Voorzieningen voor het parkeren en onderbrengen van fietsen.*

In de tekst wordt, ondersteund door niet minder dan 70 afbeeldingen, aandacht besteed aan situaties waar fietsen worden gestald en de technische hulpmiddelen daartoe, zoals klemmen, rekken, tegels en allerlei bevestigingen en ophangmogelijkheden. Ook worden bouwkundige aspecten behandeld, alsmede de mogelijkheden tot beveiliging tegen fietsdiefstal. Een nuttig boekje voor iedereen, die met de bouw en aanleg van stallingsvoorzieningen voor de fiets te maken heeft.

(Voorzieningen voor het parkeren en onderbrengen van fietsen kan worden aangevraagd bij de STICHTING: FIETS!, Europelein 2, Amsterdam door overmaking van f 9,75 op postgirorekening 234567 van de stichting).