



FIETSBEL

Najaar 2024

Fietsersbond afdelingen Haagse regio en Zoetermeer

Grijze wegen

Fietsvlonders

30 is het nieuwe 50



Fietsersbond
Haagse Regio



De Fietsbel is een periodieke uitgave van de Fietsersbond afdeling Haagse Regio, die de gemeenten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Wassenaar, Rijswijk en Zoetermeer bestrijkt.

website: Haagseregio.fietsersbond.nl
 redactieadres: p/a Wagenstraat 185a
 2512 AW Den Haag
 e-mail: fietsbel.denhaag@gmail.com
 redactie: Ali Molenaar

oplage: 2350 exemplaren
 issn: ISSN 0920-0363
 abonnement: minimaal €30,- per jaar. Zie voor de betalingsvoorwaarden fietsersbond.nl/word-lid



Naast de regiobijdragen hebben de volgende mensen meegewerkt aan dit nummer: Yde van der Burgh, Jos de Jong, Rob Kniesmeijer, Arthur Marquard, Nol Witte, Anke Willems en Henk Zwijnenburg.

De foto's zijn gemaakt door de auteur van het artikel, tenzij anders aangegeven

INHOUDSOPGAVE

- 3** Van de voorzitter
- 4** Nieuwe bestuursleden
- 5** Uit Leidschendam-Voorburg
- 6** Uit Wassenaar
- 7** Uit Zoetermeer
- 8** Uit Rijswijk
- 9** Tour de France Femmes en het fietsfestival
- 10** Werk in uitvoering op Scheveningen
- 11** Bijeenkomst 30 is het nieuwe 50
- 12** Niet doen alsof 'grijze wegen' verkeersveilig zijn
- 14** Den Haag enthousiast over fietsvlonders
- 16** Interview met fietsburgemeester Remco de Rijk
- 18** Zeestraat wordt veiliger en mooier
- 19** Column



Het blijft mensenwerk. Het voorjaarsnummer van de Fietsbel lag bij de abonnees en er kwamen opmerkingen binnen over de inhoud. En dan voornamelijk over het ontbreken van een naam. U had het waarschijnlijk al geraden, maar dat stuk over FOS (Fiets Onvriendelijke Situaties) was echt door iemand geschreven, namelijk Anke Willems. In deze editie hebben we ons best gedaan bij alle stukken een schrijver te noemen.

Je inzetten voor de Haagse Fietsersbond heeft onverwachte voordelen. Ik ben nooit een postduif geweest en ben in staat te verdwalen als ik vijf kilometer moet fietsen. Google maps is mijn beste vriend. Af en toe komt

er via de chat een vraag van een andere vrijwilliger om een foto te maken van een verkeerssituatie: wie heeft er tijd om naar [adres] te gaan en daar foto's te maken? Af en toe denk ik, goh, dat ken ik toch en dan fiets ik van mijn werk naar huis een extra rondje voor een foto van de Ringelwikke in Ypenburg. En jawel, het is daar wat onoverzichtelijk. Die straatnaam krijgt van mij trouwens een prijs voor de leukste straatnaam in Ypenburg. De Ringelwikke is overigens een plant uit de vlinderbloemenfamilie, die in Nederland en België vrij algemeen voorkomt.

Dit is een gevarieerd nummer, we

gaan van de Zeestraat naar Rhode Island door een ex-Hagenaartje en we fietsen door naar Leidschendam-Voorburg en Zoetermeer. De Fietsersbond laat haar standpunt over 'grijze wegen' zien. Onze fietsburgemeester Remco de Rijk is geïnterviewd. Ook de regio's laten wat van zich horen. Een goedgevuld nummer.

Ali Molenaar



OP DE VOORPAGINA

De Prins Willemstraat, onderdeel van de Sterfietsroute naar Scheveningen, een voorbeeld van een grijze weg met

fietsstroken zonder schrikstrook. Lees verder in het artikel over grijze wegen op pagina 12-13.

VAN DE VOORZITTER

Op dinsdag 24 september ging de Fietsersbond in gesprek over hoe te komen tot echte verkeersveiligheid in de Haagse regio. Wij zijn daar gestart met de campagne “30 is het nieuwe 50”. De Fietsersbond wil dat sneller in de vier gemeenten, in grote delen van het stedelijk gebied, de 30 km de nieuwe norm wordt. Dit zal het aantal verkeersongevallen sterk laten dalen. U leest in deze Fietsbel hier meer over.



FATBIKES

Zichtbaar is dat nieuwe groepen zich met een fatbike verplaatsen die anders met de scooter, auto of de tram naar school gingen.

In januari 2023 meldde Veilig Verkeer Nederland al een snelle groei van de verkoop van fatbikes. VeiligheidNL, kenniscentrum voor letselpreventie, ziet in de cijfers van 2023 en in 2024 ook een toename van het aantal Spoedeisende Hulp (SEH) behandelingen als gevolg van een verkeersongeval met een fatbike. In 2022 waren dit er zeven. In 2023 is dit aantal toegenomen tot 59, en in de eerste maanden van 2024 werden er al 33 ongevallen geregistreerd. En alleen al van april tot juni kwamen er 115 fatbikers in het ziekenhuis terecht. Bijna de helft van de slachtoffers was tussen de 12 en 15 jaar oud.

Niet zo gek dat de Tweede Kamer wil ingrijpen. De Tweede Kamer wil een helmplicht voor fatbikegebruikers en een verbod op het gebruik van de e-bike met dikke banden

voor kinderen onder de 14 jaar. Een grote meerderheid heeft een motie van VVD en NSC met die strekking aangenomen. Minister Madlener van Verkeer waarschuwde eerder dat er juridisch nog wel haken en ogen aan zitten. Madlener zegt de voorstellen te gaan bestuderen. Hij denkt dat de helmplicht en leeftijdsgrens zeker door kunnen gaan, maar dat het er dan wel op uit kan draaien dat die regels voor alle elektrische fietsen zullen moeten gelden. Dat is natuurlijk niet de bedoeling. Wordt vervolgd.

DOORFIETSRUTES IN DE STAD

Het herinrichten van straten om buurten veiliger te maken voor fietsers en voetgangers stuit in bijvoorbeeld de Schilderswijk en Transvaal op weerstand omdat men gehecht is aan de auto. Dat is begrijpelijk als je niet met de fiets bent opgevoed en je in een fietsonvriendelijke buurt woont. Hoe kunnen we laten zien dat het autoluwere perspectief, met minder parkeren en 30 km regime, uiteindelijk voor grote groepen beter is? Veiligheid verdient het niet om gepolitiseerd te raken. Dat gebeurt nu wel.

Positief dat de gemeente Den Haag is gestart met een modernisering van het parkeerbeleid. Het is ook positief dat de plannen voor de herinrichting van de Hoefkade en Pletterijkade er goed uitzien. Het is de hoop, als deze herinrichtingen klaar zijn in 2025, dat ook de buurtbewoners inzien dat hun woon- en leefomgeving zo veel beter is geworden.



Het kan ook niet anders. De mobiliteitstransitie, van minder autogebruik naar meer fietsen, lopen en openbaar vervoer, is ingezet en niet meer te stoppen. De vervoersspecialisten verwachten een groei van het fietsen in onze regio van 40 % in 2040! Dat is al over 16 jaar. Als we niet nu al onze wijken hier op voorbereiden krijgen we straks meer fietsfiles en parkeerproblemen voor fietsen in winkelstraten. Laten we al snel starten in onze plannen met “doorstroomroutes” óf doorfietsroutes voor fietsers niet in het buitengebied, maar in de stad.



Fietsersbond Haagse regio
josdejong75@gmail.com

Wilt u actief worden? Dat is in onze vrijwilligersorganisatie goed mogelijk. Meld u aan bij onze secretaris Nol Witte op Denhaag@fietsersbond.nl !

NIEUWE BESTUURSLEDEN

KELLY BOLSENBROEK, YOURI VAN NIES EN ROBBERT BOUTERSE



1) WIE BEN IK?

Mijn naam is **Kelly Bolsenbroek**, 32 jaar en ik ben één van de nieuwe bestuursleden bij de Fietsersbond Haagse regio. Na bijna tien jaar in het onderwijs te hebben gewerkt heb ik recent een master Bestuur en beleid afgerond en werk ik als beleidsadviseur onderwijs bij vakbond CNV. Ik woon nu twee jaar in Den Haag, samen met mijn partner Max, en volgend jaar zullen wij verhuizen naar Voorburg.

Hoewel ik mezelf niet als een sportief type beschouw en mezelf niet als fietser zou omschrijven, was dat ook niet mijn drijfveer om actief te worden voor de Fietsersbond. We zijn bewust op een centrale locatie gaan wonen, en omdat wij geen auto hebben is de fiets het belangrijkste vervoersmiddel in de stad. Nederland staat bekend als fietsland, maar als je naar de inrichting van sommige wegen en plekken in de stad kijkt, voelt het soms alsof fietsers geen prioriteit

hebben. Ik was verbaasd over hoe onveilig fietsen soms kan aanvoelen in de hofstad. Op meerdere plekken ben ik tegengekomen dat fietspaden plotseling ophouden en je opeens de weg moet delen met auto's die veel te hard rijden. Ook kan ik me ergeren als je even een boodschapje wil doen en er geen fietsnietjes zijn waar je je fiets aan vast kan maken. Dat kan en moet beter. Daarom zet ik me graag in voor een veiligere en fietsvriendelijkere Haagse regio.

2) WIE BEN IK?

Ik ben **Youri van Nies**, 27 jaar oud en van kleins af aan een enorme fietsfanaat. Zowel forensen, sporten, wielrennen, boodschappen, sleutelen, alles doe ik met de fiets, geholpen door het feit dat ik een hekel heb aan wandelen. In het dagelijks leven hou ik me bezig met CO2-reductie op het

gebied van internationale handel. Voor mij is het van groot belang dat fietsen voor iedereen toegankelijk is, dat het de makkelijkste maar ook veilige optie is en dat iedereen z'n fiets gemakkelijk kan repareren of laten repareren. Daarom vind ik het werk van de Fietsersbond zo belangrijk en draag ik graag m'n steentje bij. Als bestuurs-

lid van de Fietsersbond Haagse Regio ga ik me met name richten op fietsveiligheid. Uiteindelijk moet iedere fietser zich veilig voelen en veilig kunnen verplaatsen. Samen met enthousiastelingen kijken we hoe we impact kunnen maken op de fietsveiligheid van de regio Den Haag.

3) WIE BEN IK?

Hi, ik ben **Robbert Bouterse**, 29 jaar oud en een trots inwoner van het mooie Moerwijk.

In het dagelijks leven ben ik beleidsmedewerker in de Gemeente Westland binnen het sociaal domein. Specifiek ben ik actief op het gebied van de WMO. Naast mijn werk ben ik fervent sporter en heb ik een verzameling van vooral rock LP's. Waarom zit je bij de fietsersbond?

twee redenen. Ik ben gek op fietsen, niets lekkerder dan door de stad trekken op de fiets. Het geeft me de meeste vrijheid om snel van A naar B te reizen door onze mooie stad. Daarnaast geloof ik er heilig in dat het voor een stad cruciaal is dat de inwoners zich inspinnen om hun buurt te verbeteren. Als bestuurslid zet ik me specifiek in voor Den Haag Zuid-West, zo neem ik deel aan overleggen met de gemeente en bouwbedrijven om te zorgen dat dit deel van de stad fiets-

vriendelijker wordt. Ik heb voordat ik bestuurslid werd een jaar vrijwilligerswerk gedaan in Moerwijk.

Mijn fietsergernis in Den Haag is het grote aantal interacties tussen de fiets en de auto. Het gebeurt me te vaak dat een auto nog net door rood rijdt om rechtsaf te slaan, zonder na te denken over de fietser ernaast.

KOERSNOTITIE OMGEVINGSVISIE 2050

De Fietsersbond Leidschendam-Voorburg heeft met belangstelling kennisgenomen van de 'Koersnotitie omgevingsvisie 2050'. Op het gebied van mobiliteit en infrastructuur vertoont de koersnotitie veel overeenkomsten met de recent opgestelde visie van de Fietsersbond Haagse regio.

De Koersnotitie is de laatste tussenstap op weg naar de omgevingsvisie, die volgend jaar zal worden vastgesteld. In de Koersnotitie zijn de resultaten van een langdurig proces van voorbereiding, overleg en inspraak samengevat. Het gaat hierbij om het voorbereidende overleg in het kader van het Kompas van de leefomgeving en de bouwsteen Mobiliteit en Bereikbaarheid. Aan het genoemde overleg hebben wij deelgenomen.

De basis voor de Omgevingsvisie bestaat uit vijf perspectieven voor de leefomgeving. Bepalend hiervoor zijn geweest de wensen van de inwoners en maatschappelijke ontwikkelingen. De vijf perspectieven zijn:

1. Een hoogwaardig verblijfsklimaat;
2. Goed verbonden;
3. Een plek voor iedereen;
4. Economisch vitaal, passend bij een woongemeente en
5. Duurzaam toekomstbestendig.

Bij het perspectief van een **Hoogwaardig verblijfsklimaat** gaat het om een prettige, gezonde, kwalitatieve en veilige leefomgeving om in te verblijven.

In de toelichting hierop worden onder andere genoemd: duurzame mobiliteit en verkeersveiligheid met specifieke aandacht voor (locaties voor) kwetsbare groepen zoals kinderen, ouderen, mensen met een fysieke of geestelijke beperking en aan de omgeving van scholen.

In de beschrijving van het perspectief **Goed verbonden** staat dat langzaam verkeer, openbaar vervoer en schoner autoverkeer bepalend zijn voor een goede toekomstige bereikbaarheid.

Gewerkt zal gaan worden volgens het STOMP-principe. Hierbij wordt bij de planvorming achtereenvolgens gekeken naar Stappen, Trappen, Openbaar vervoer, Mobility as a service en de Privé-auto. Gestreefd zal worden naar een geleidelijke

verschuiving van de focus op het autoverkeer naar duurzame mobiliteit. Bij de stedelijke ontwikkeling wordt uitgegaan van het concept van de



Hoge verkeersbelasting Damlaan

15-minutenstad. Hierbij zijn voor de inwoners belangrijke voorzieningen dan te voet, met de fiets, met het openbaar vervoer of deelvervoer bereikbaar binnen 15 minuten van huis. Dit kan worden gerealiseerd door bij de situering van nieuwe functies te kiezen voor goed bereikbare locaties met de fiets en hoogwaardig openbaar vervoer en door versterking van fiets- en openbaar vervoerverbindingen.



Toekomstige fietsstraat Vlietweg

Voor de leefbaarheid en veiligheid worden - met uitzondering van de hoofdwegen - alle verbindingen in het bebouwde gebied 30 km/u. Dit sluit aan bij de richtlijn voor Duurzaam Veilig Verkeer van CROW. Hierbij geldt dat bij 50 km/u wegen zonder (de mogelijkheid voor) scheiding in de vorm van vrijliggende fietspaden,

de snelheid moet worden verlaagd naar 30 km/u (nieuwe wegcategorie gebiedsontsluitingsweg 30, GOW30). Wegen die voor verlagings van de

snelheid van 50 naar 30 km/u in aanmerking komen zijn onder andere de Prinses Mariannelaan, Parkweg en de Nieuwstraat.

Verder is aangegeven dat ervoor gezorgd zal worden, dat het hoofdwegennet geen barrière vormt voor langzaam verkeer. De doelstellingen en ambities in de Koersnotitie op het gebied van de



Prinses Mariannelaan: toekomstige GOW30?

ruimtelijke ordening en duurzame mobiliteit zijn voor fietsers veelbelovend. We zijn benieuwd naar de resultaten van de uitwerking van de ambities voor de transitie naar duurzame mobiliteit in de omgevingsvisie, beleidsprogramma's en het omgevingsplan.

Dick Breedevelde



Kippenbruggetje obstakel in sterroute Trekvljetracé

STRANDVISIE EN SPORTVISIE



Fietslichtjesparade in Wassenaar op 2 februari 2023

De gemeente Wassenaar is bezig om visies te bepalen op meerdere gebieden, waarbij ook de Fietsersbond een woordje mee gaat spreken. We hebben het dan over een strandvisie en een sportvisie. En dan is er nog het burgerberaad dat op 13 november gaat starten.

STRANDVISIE

Wassenaar wil, door met verschillende belanghebbenden aan tafel, een gedegen strandvisie realiseren. Namens de fietsers hebben wij gepleit voor betere stallingsmogelijkheden voor de fietsen, en -indien mogelijk- een bewaakte stalling. Uiteraard hebben we het over de onveilige plekken gehad zoals de oversteek naast hotel Duinoord naar het fietspad richting Katwijk. Ook de kruising vanuit Meijendel bij de waterpomp aan de overkant van het hotel wordt als onveilig bestempeld door de Fietsersbond. Andere belanghebbenden zoals de strandtenteigenaren en de autoparkeerplaatsbeheerder van parkeerplaats De Kuil konden ook hun zegje doen. Later dit jaar verschijnt dan de definitieve strandvisie met al de opmerkingen, een visie die vervolgens uitgevoerd moet gaan worden.

SPORTVISIE

Ook wordt een sportvisie ontwikkeld. De komende jaren wil het gemeentebestuur investeren in vitale sportverenigingen, toekomstbestendige sportaccommodaties en stimuleren dat alle inwoners gaan sporten. Ook hier is de Fietsersbond uitgenodigd om aan deel te nemen. Want je kunt wel prachtige accommodaties bedenken en bewegen op de fiets promoten, maar dan moeten de accommodaties natuurlijk veilig bereikt kunnen worden door iedereen. Met name door de fietsende jeugd. Over de veiligheid voor de (sport) fietsende Wassenaarders zullen we zeker spreken op 23 oktober in de nieuwe sporthal De Duinpan. Dan is er een bijeenkomst waar diverse groepen sprekers hun eigen mening over sporten in Wassenaar kunnen delen. Met al die meningen wordt dan de sportvisie gemaakt voor de komende jaren. Wij zullen het hebben over het veilig bereiken van de sportaccommodaties, goede stallingen en dergelijke.

BURGERBERAAD

Enige tijd geleden is het zogenaamde wegencategoriseringsplan uitgebracht. Hierin werden diverse wegen als mogelijk 30 km wegen bestempeld, en anderen weer juist als waar 50 km

mag worden gereden door automobilisten. Inwoners en belangenorganisaties konden ook hierover inspreken bij de gemeente. Hierop zou er een besluit genomen moeten worden, dat is echter helaas nog niet gebeurd. Wel heeft wethouder Koetsier toegezegd er een burgerberaad voor op te tuigen.

Voor dit burgerberaad zijn ca. 10.000 inwoners benaderd waarna er uiteindelijk met honderd inwoners aan het burgerberaad kan worden begonnen. De Fietsersbond is ook gevraagd om als 'deskundigen' deel te nemen aan dit burgerberaad. Onze rol zal dan zijn om het belang van fiets- en verkeersveiligheid toe te lichten.

LICHTJESPARADE

Behalve om overall mee te praten om de belangen van de fietsers te behartigen, organiseren we ook dit jaar weer de Fietslichtjesparade op 14 november. Iedereen is van harte welkom om met de fiets versierd met lichtjes mee te fietsen in één groep in een ronde (circa 6 kilometer) door het dorp. De start is om 18.30 bij het Van Heeckerenhuis. Kinderen uiteraard onder begeleiding van ouders.

Arno Odijk

VERKEERSVEILIGHEID

HOEKIGE FIETSPADEN OP ROTONDES

ZOETERMEER

Landelijk gebeuren er relatief veel ongevallen met fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom. Daarbij speelt ook de vorm een rol.

Wij pleiten voor rotondes met hoekige fietspaden, zodat het fietsverkeer haaks aankomt op het 'autoverkeer'¹. Bekende voorbeelden in Zoetermeer zijn de rotondes aan de Meerzichtlaan, maar ook de onderstaande rotonde in Noordhove.

Uitgangspunten zijn:

- Fietsers **in de voorrang**.
- Oversteek steeds combineren met een **zebra**. Dat verhoogt de zichtbaarheid van de oversteek voor het aanrijdende verkeer en geeft ook aan dat er overstekers uit twee richtingen verwacht kunnen worden.
- **Lage(re) snelheden** bij zowel het 'autoverkeer' als bij het kruisende fietsverkeer. De 'hoek' zorgt bij het fietsverkeer al voor afremmen, terwijl voor het remmen van de snelheid van het 'autoverkeer' de overstekende paden als drempel worden uitgevoerd.

zowel logisch, maar tegelijkertijd ook zinvol omdat men kan aangeven wat men van plan is. Bij uitvoering met twee-richtingen-fietspaden kan tevens

steken bij oversteken juist 'niet logisch' of 'overbodig' en bij afslaan 'wel gewenst' maar 'niet (goed) zichtbaar'. De automobilist krijgt



Haakse oversteek bij rotonde (Kerkenbos-Meerzichtlaan)



Rotonde met haakse oversteken (Planbaan, Noordhove)

Belangrijkste voordeel: het 'autoverkeer' kan eerder zien of een fietser gaat 'oversteken' of 'afslaan'. Het hand uitsteken door de fietser die gaat oversteken is bij een hoekig fietspad

het aantal keren dat moet worden overgestoken worden beperkt.

Bij rotondes met een "meedraaiend" cirkelvormig fietspad is het hand uit-

vaak pas op het allerlaatste moment duidelijkheid. Die irritatie kan bij een hoekige rotonde worden vermeden.

Beter een goed werkende rotonde die "afwijkt", dan een rotonde "volgens de regels" die als onveilig wordt ervaren. Zoetermeer nam al in 1994 het voortouw bij de aanleg van de rotondes op de Meerzichtlaan met hoekige fietspaden en fietsers in de voorrang. Deze positieve trend kan worden voortgezet bij het inrichten van nieuwe rotondes. Daarnaast zouden gevaarlijke bestaande rotondes moeten worden omgebouwd.

Eugène Verwiel

¹ Hiermee wordt gemotoriseerd verkeer bedoeld. Inclusief snellere (brom)fietsers e.d. voor zover die niet op het betreffende fietspad zijn toegelaten.

FIETSPLAN 2040

RIJSWIJK

Hoe kunnen we zorgen dat Rijswijkenaars vaker de fiets pakken? Ten opzichte van vergelijkbare gemeenten wordt in Rijswijk minder gefietst, dus er is ruimte voor groei. Het stimuleren van fietsgebruik is daarom een van drie pijlers onder het Rijswijkse Fietsplan 2040, naast een betere fietsinfrastructuur en een ruimere gelegenheid voor het veilig stallen van fietsen. Vooral op de korte afstand is er in Rijswijk laaghangend fruit om de keuze voor de fiets aantrekkelijker te maken.

Een deel van dat laaghangende fruit bevindt zich onder de senioren van Rijswijk. De bevolking is er relatief wat ouder dan in omliggende gemeenten. Senioren zijn daarom een van de doelgroepen waarop de campagne om fietsen te stimuleren zich in het najaar zal richten. Onder de vlag van het landelijke programma 'Doortrappen' zal het Fietscollege Den Haag vanaf 2025 trainingen voor ouderen verzorgen. Het doel is om hun fietsbehendigheid te versterken. Er wordt ook gewerkt aan een driewielertentoonstelling en spiegelactie om te kijken of aanpassingen aan de fiets zelf kunnen helpen Rijswijkse senioren meer aan het fietsen te krijgen. De interventies nemen hopelijk barrières weg bij ouderen die vanuit veiligheidsoverwegingen nu minder de fiets pakken dan ze eigenlijk zouden willen.

Ook andere doelgroepen worden bediend. Er komt een Rijswijkse invulling van de landelijke campagne 'Kort ritje? Da's zo gefietst!'. Een eerste groep waar de campagne in Rijswijk zich op zal richten is het winkelend publiek bij winkelcentra als Bogaard Stadscentrum of Oud Rijswijk. Met een ludieke fietstasactie worden zij ook aangespoord vaker de fiets te pakken. Veel winkelaars hebben onterecht de indruk dat hun aankopen alleen met de auto naar huis zouden kunnen worden vervoerd. Door het winkelend publiek uit te nodigen zoveel mogelijk boodschappen in de bij de actie aanwezige fietstassen te stoppen, ervaren ze heel direct dat daar behoorlijk veel in past. Wie de meeste boodschappen in de tassen krijgt, mag ze als prijs mee naar huis nemen.

Of de campagne snelle resultaten zal opleveren, moeten we afwachten. Het bewerkstelligen van gedragsverandering is lastig en daarmee een kwestie van lange adem. Maar het is de moeite

van het proberen wat ons betreft als Rijswijkse Fietsersbondafdeling zeker waard.

Frank Schipper

Bureau Noise in opdracht van gemeente Rijswijk



Kort ritje naar het park?
Da's zo gefietst!

Rijswijk



TOUR DE FRANCE FEMMES EN HET FIETSFESTIVAL



De wielrensters in actie

Op maandag 12 augustus was het zover, de eerste etappe van de Tour de France Femmes eindigde in Kijkduin. Rond die gebeurtenis zijn diverse activiteiten georganiseerd. Ikzelf deed op zondag 11 augustus mee aan mijn eerste fietszwerm, die op drie verschillende plekken begon. Ik begon op de Beresteinlaan, waar iedereen gele shirtjes kreeg en bloemen en spaakversierders voor de fietsen. Met tien tot vijftien mensen fietsten we naar het Zuiderpark achter de sportcampus, waar de andere groepen al waren. De volledige groep fietste op een rustig tempo de route van de Tour des Femmes, herkenbaar aan alle borden van gele truien. Die worden overigens in grote getale gejat, maar volgens wethouder Bredemeijer is dat niet erg, je ziet dat de tour leeft,

volgens onze sportwethouder. De fietszwerm eindigde bijna bij de finish, we mochten van de beveiliging niet verder. Een geslaagd fietsevenement!

Op maandag 12 augustus was de eerste etappe van de tour. Tussen het werken door hield ik de tv in de gaten, al was het alleen maar voor het toeristische beeld van Nederland dat we te zien kregen. Pas rond drie uur ging ik naar de Vreeswijkstraat, vlakbij het Zuiderpark. Ik was niet alleen, vele bewoners hadden zich op de stoep gevestigd en wachtten rustig af. Het verkeer mocht pas door nadat het peloton was gepasseerd. Op de warmste dag van deze zomer konden we alleen maar afwachten. Pas tegen half vier kwamen de dames. Drie keer zoef en het hele peloton was voorbij. De dames waren sneller dan de fietszwerm van de vorige dag. Charlotte Kool van Team dsm-firmenich PostNL won deze eerste etappe en mocht zich in het geel hijsen.

Ali Molenaar

Op 12 augustus was ook het Fietsfestival in het Zuiderpark. Honderden bezoekers waren er op af gekomen, ondanks de 32 graden. De 154 professionele wielrensters van de Tour de France Femmes kwamen



Het fietsfestival

pal langs het festivalterrein en reden verder dwars door het Zuiderpark naar de finish op Kijkduin. Op het fietsfestival kon je fietsen op een BMX baan, fietsen op fitnessracefietsen, je fiets laten repareren en natuurlijk wat eten en bij de drukste kraam een ijsje kopen. Iets verderop werd in de Sportcampus door de Fietsersbond de Driewielontdekking georganiseerd. Je kon daar een driewielers fiets uitproberen onder deskundige leiding van specialisten. Prima fietsen die driewielers fietsen, zeker als je wat meer moeite hebt met fietsen op een gewone fiets. De Haagse afdeling heeft met een paar vrijwilligers geholpen met de uitvoering van deze "ontdekking".

Jos de Jong

BERICHT VAN DE WERKGROEP FOS

23 oktober zit de werkgroep FOS (Fietsonvriendelijke situaties) weer bij de gemeente Den Haag. We hebben op de website weer een aantal nieuwe knelpunten ontvangen die we die middag gaan bespreken. Na het herinrichten van de kruising van de Zonweg en de Binckhorstlaan is er gelukkig ook weer een FOS opgelost. Eerder was het einde van het tweerichtingsfietspad onvoldoende helder. Dit leidde tot onbewust tegen de richting inrijden. Na de herinrichting is het einde van het tweerichtingsfietspad duidelijk aangegeven. Op de foto's de situatie vóór en ná de herinrichting.
Anke Willems



Zonweg situatie voor



Zonweg situatie na

Zelf een fietsonvriendelijke situatie gespot? Geef deze dan door via onze website > melden.

WERK IN UITVOERING OP SCHEVENINGEN

MOOIER WORDT HET, MAAR HET IS EVEN DOORBIJTEN



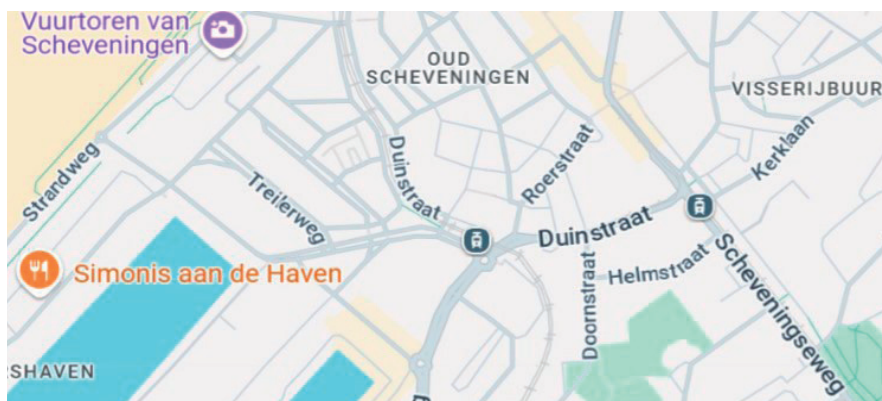
Fietsroute?!

Elke fietser kent het probleem. Werk in uitvoering betekent veelal zoeken hoe verder gefietst kan worden. Voor aannemers volstaat vaak een bord 'fietsers oversteken' of een bord 'verboden voor fietsers'. Vele fietsers zoeken daarom hun eigen weg. Dat leidt soms tot hinder voor andere weggebruikers, soms is het gevaarlijk voor fietsers en hun medeweggebruikers.



Badhuisstraat, fietsers afstappen

Haven omfietsen door krappe straatjes met flink bochtenwerk en met tegemoetkomend autoverkeer. In de andere richting van Haven naar Dorp fiets ik zeker niet de uitgezette route. Die gaat door een straatje dat ook al opgebroken is en bovendien aan beide kanten hekwerk kent om fietsverkeer af te remmen. Vele fietsers rijden tegen het verkeer in op het smalle



Heemraadstraat, beide richtingen mogen

Er wordt gewerkt aan de aanleg van een nieuwe rotonde op de kruising van de Scheveningseweg en de Duinstraat en aan vernieuwing van het tramspoor in de Duinstraat. Het werk (alweer de tweede fase) startte begin september en zal begin maart 2025 worden afgerond. De meeste verkeersoverlast zal vóór kerst eindigen. De nieuwe rotonde is voor al het verkeer een verbetering, omdat de doorstroming en de verkeersveiligheid zullen verbeteren. Fietsers krijgen op de rotonde voorrang. In de oude situatie kon de wachttijd bij de stoplichten nog wel eens hinderlijk zijn (ook voor fietsers). De omgeving van de rotonde wordt groener ingericht. Het ontwerp kost 25 parkeerplaatsen voor auto's, maar er worden er 280 voor fietsen ingetekend.

moet de infrastructuur wel aan moderne eisen voldoen om fietsers veiligheid, comfort en snelheid te bieden.

Kortom, het wordt uiteindelijk allemaal mooier. Tot die tijd is het effe doorbijten. Met name fietsers die van Scheveningen Haven naar de sterfietsroute willen fietsen of andersom, moeten zoeken welke weg zij kunnen en willen volgen. Dat is soms het volgen van de bordjes, soms een eigen weg kiezen en soms in vertwijfeling een weg volgen die niet gewenst is door de werklieden, verkeersregelaars en de verkeerskundigen van de gemeente.

Voor mijzelf betekent de uitgezette routing in de richting van Dorp naar

gedeelte van de Keizerstraat. Dat stukje is normaliter eenrichtingsverkeer en is vanwege de geringe ruimte en drukte niet veilig om tegen het autoverkeer in te fietsen. Er rijdt vanwege alle werkzaamheden bovendien momenteel nog meer autoverkeer door deze straat. Daarvoor mag de gemeente in samenwerking met onze afdeling van de Fietsersbond best nog eens een alternatief zoeken. Ik ben zelf ook nog zoekende naar de beste route.

Rob Kniesmeijer

SCHOOLSTRAAT IN WERKING

Rond de Vuurtoren op Scheveningen is het veiliger.

De gemeente Den Haag werkt aan verkeersveiligheid rond basisscholen. Bij de uitgang van basisschool de Vuurtoren is een 'schoolstraat nieuwe stijl' gerealiseerd. Dat gaat ook bij acht andere scholen gebeuren.

Stel je er niet al te veel van voor. De conciërge van de Vuurtoren zet een kwartier voor het uitgaan van de school twee paaltjes in de Haringstraat. Een paar simpele handelingen volstaan. Daarmee kunnen er een half uur lang geen auto's meer door dit deel van de straat rijden en er ook niet meer parkeren. Er is nu nog

een verkeersregelaar aanwezig die vertelde de eerste dagen niet altijd een vriendelijk antwoord te hebben gekregen op de melding dat hier niet geparkeerd mocht worden. Deze keer, bij mijn bezoek, ging het goed.

Het geheel lijkt effectief en zeer efficiënt. De straat is rustig met wachtende ouders die na het uitgaan van de school met hun kinderen voldoende ruimte hebben. De ouders met een auto staan in de omliggende straatjes geparkeerd. Daarmee is de verkeersveiligheid bij de school aanzienlijk verbeterd. Of de verkeersoverlast in de buurt ook minder is?

Rob Kniesmeijer



BIJEENKOMST 30 IS HET NIEUWE 50

Op dinsdag 24 september ging de Fietsersbond in gesprek over hoe te komen tot echte verkeersveiligheid in de Haagse regio. Wij startten daar de campagne "30 is het nieuwe 50". De Fietsersbond wil dat sneller in de vier gemeenten in grote delen van de stad de 30 km de nieuwe norm wordt. Dit zal het aantal verkeersongevallen sterk laten dalen.

In de Prael verzamelden belangstellenden, leden van de Fietsersbond en bestuurders zich om te praten over de urgentie om het versneld verlagen van de snelheid in de gemeenten in de Haagse regio. Jeroen Paar, SEH-arts verbonden aan het MCH, gaf de eerste inleiding over de wereld achter de cijfers. Zijn eerste vraag was voor het publiek: wie heeft er zelf wat meegemaakt? En dat bleken toch veel mensen te zijn. Hij gaf wat cijfers: op een normale vrijdag krijgt een SEH centrum als MCH Westeinde ongeveer 150 patiënten binnen, waarvan twaalf verkeersslachtoffers. Het aantal ongevallen met fatbikes neemt enorm toe, maar is een klein deel van het geheel. Deze ongevallen worden pas vanaf oktober 2024 apart geteld.

Zijn conclusie: de aantallen zijn groot, niet alleen doden en ernstig gewon-

den. Ook de impact voor individu en maatschappij zijn groot. Er zijn veel kansen voor preventie en gezondheid. Florrie de Pater, voorzitter van de Amsterdamse Fietsersbond vertelde over het project 30 is het nieuwe 50



Wethouder:
Arjen Kapteijns

Foto: Emma Odijk

dat gelanceerd is in december 2023. Het project kwam er door de lobby van de Fietsersbond en de wens van de bewoners.

Wordt er daadwerkelijk 30 gereden? Metingen met de lasergun bewezen van niet, maar de gemiddelde snelheid was er wel afgenomen. De verkeersveiligheid neemt toe, geluidsoverlast én autoverkeer nemen af.

De Fietsersbond heeft nog wel even veel werk te verzetten, door de misvattingen die over de inrichting van wegen leven. Auto en fiets kunnen

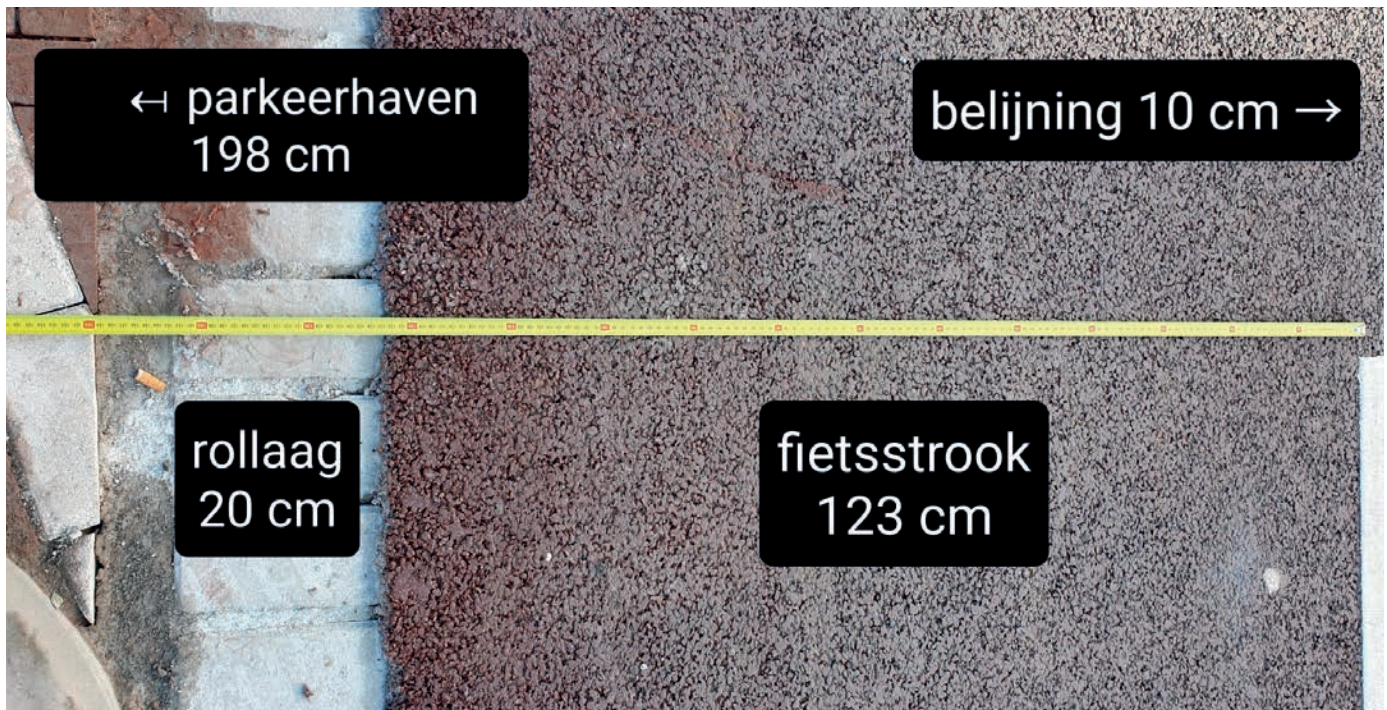
niet vanzelf mengen, fietsstroken moeten dus blijven. Opmerkelijk detail in Amsterdam: de scooters rijden nu vaak sneller dan de auto's en de indruk is ook dat scooters en brommers de straat onveilig maken. Arjen Kapteijns, wethouder Energie transitie, Mobiliteit en Grondstoffen, is het eens met de invoering van 30 km per uur, maar de praktijk is weerbarstig. Er moet onder andere met de hulpdiensten rekening gehouden worden. Handhaving is een probleem. Het eerlijke verhaal is dat er toch sneller dan 30 gereden zal worden. Regionaal zal er ook samengewerkt moeten worden, dan spreken we over Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Wassenaar. In Wassenaar komt er overigens een burgerberaad over 30 of 50 km/u.

Er komt ook een proef voor veiligheid van scholen, waarbij straten worden afgesloten tijdens begin- en eindtijden van scholen.

Bij herinrichting wordt er naar 30 km/u gekeken. Maar door beperkte capaciteit en middelen zal er dan echt naar data als verkeer, ambulance e.d. worden gekeken.

Ali Molenaar

NIET DOEN ALSOF 'GRIJZE WEGEN' VERKEERSVEILIG ZIJN



De Fietsersbond is de laatste jaren vaak betrokken bij veel herinrichtingsprojecten. Daarbij valt op dat het gemeentelijk beleid op het gebied van verkeers- en fietsveiligheid vaak met de mond beleden wordt en ook in veel beleidsstukken een sterke basis heeft gekregen, maar in de praktijk niet van de grond komt. Erger: bestaande verkeersonveilige oplossingen worden gebruikt als voorbeeld voor straten die nog heringericht moeten worden.

ACHTERGROND VAN WEGINRICHTING

Al sinds de jaren '90 werkt kennisplatform CROW aan richtlijnen voor veilig fietsen onder de noemer "Duurzaam Veilig". Er werd ingezet op herinrichting van wegen binnen de bebouwde kom als Erftoegangsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u (ETW30) of Gebiedsontsluitingsweg met een snelheid van 50 km/u (GOW50). De regel was toen al dat GOW50 wegen alleen veilig aangelegd konden worden met vrijliggende fietspaden.

Na twintig jaar beleid waren er in veel steden nog steeds veel wegen met parkeren, zonder enige fietsvoorziening, maar met een snelheid van 50 km/u. Deze worden ook wel "grijze wegen" genoemd. Zij zijn onveilig voor fietsers. Vanuit de rijksoverheid is er vervolgens nieuw beleid ontwikkeld op de

grijze wegenproblematiek, waaruit in 2023 een nieuwe categorie werd ontwikkeld: de gebiedsontsluitingsweg met een maximumsnelheid van 30 km/u (GOW30). Dit geeft gemeenten de mogelijkheid om op een Gebiedsontsluitingsweg toch de snelheid te verlagen tot 30 km/u.

GRIJZE WEGEN IN DEN HAAG

In Den Haag is de grijze wegenproblematiek omvangrijker dan elders. Dat komt door de vaak smalle straten die de stad kenmerken, maar ook omdat de gemeente zelf een categorie wijkontsluitingsweg heeft geïntroduceerd. Deze categorie wordt niet aangetroffen bij de wegategorisering van CROW, waar vrijliggende fietspaden op een 50 km/u weg worden geadviseerd. Voor de wijkontsluitingsweg werd beredeneerd dat een combinatie van parkeren, fietsstroken en een snelheid van 50 km/u toch veilig zou kunnen zijn voor fietsers omdat automobilisten rustig zouden rijden op deze grijze wegen. Helaas moet deze redenatie meer als wensdenken van de gemeente Den Haag worden gekwalificeerd, deze is niet gebaseerd op wetenschappelijke inzichten volgens CROW.

Bovenstaande is een verklaring voor het verschijnsel dat er juist in Den Haag veel straten te vinden zijn, waarbij smalle fietsstroken zón-

der schrikstroken worden toegepast in combinatie met vaak smalle parkeerstroken. Erger nog: volgens het CROW moet de veilige minimumruimte voor fietsers naast geparkeerde auto's, 2,20 meter zijn. Dat is een fietsstrook van minstens 1,70 meter plus een schrikstrook van minstens 0,50 meter tussen de fietsstrook en de parkeerstrook. CROW heeft deze minimummaten niet voor niets opgenomen in de richtlijnen: als een autoportier openzwaait voor een fietser op de fietsstrook dan is de 50 cm brede schrikstrook mogelijk van levensbelang. Helaas worden ook deze normen op veel grijze wegen in Den Haag niet gehaald.

STOMP

Opmerkelijk is dat er in het Haagse beleid het afgelopen decennia sterk voor is gekozen om fietsers en voetgangers een belangrijkere positie te geven en de auto op de laatste plaats te zetten. In de nota "Ruim baan voor de fiets" en de "Strategie Mobiliteitstransitie 2022-2040" en het "Uitvoeringsprogramma verkeersveiligheid", wordt dit principe overtuigend beschreven. De volgorde is (S)tappen, (T)rappen, (O)V, (M)obiliteitsdiensten en (P)rivé auto. Helaas staan deze beleidsprincipes in schril contrast met



Hobbemastraat met smalle fietsstroken tussen parkeervakken en tramrails

de dagelijkse Haagse praktijk. Onderstaand worden twee cases (uit een grote hoeveelheid) van bekende grijze wegen besproken: de Hobbemastraat en de Prins Willemstraat.

HOBHEMASTRAAT

De Hobbemastraat tussen Om en Bij en de Vaillantlaan is in 2013 opnieuw ingericht. De inrichting van de Hobbemastraat voldoet niet aan de CROW-richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen: de weg heeft parkeerstroken en er liggen fietsstroken van 1,60 meter breed zonder schrikstrook tussen de fietsstrook en de parkeerstrook.

De gemeente onderkent dat deze maatvoering niet voldoet aan de gemeentelijke ontwerprijrichtlijnen (zie de zienswijzebeantwoording in het kader van de invoering van de brede trams, RIS 319991), maar stelt vervolgens zonder enige onderbouwing dat de fietsstrook voldoende breed is om de verkeersveiligheid voor fietsers te waarborgen. De gemeente lijkt in het kader van de invoering van de brede trams het eigen beleid uit reeds genoemde beleidsstukken als het uitvoeringsprogramma Ruim voor de Fiets en het uitvoeringsprogramma Verkeersveiligheid niet serieus te nemen.

PRINS WILLEMSTRAAT

De Prins Willemstraat, onderdeel van de Sterfietsroute naar Scheveningen, is in 2019 opnieuw ingericht. Omdat er bij bewoners en ondernemers geen draagvlak was voor vrijliggende

fietspaden (dit zou ten koste zou gaan van straatparkeren) is gekozen, op voorstel van bewoners, voor fietsstroken zonder schrikstrook, van slechts 1,50 meter. Dit leidt, als we rekening houden met obstakelvreesafstanden links en rechts (zie Ontwerpwijzer fietsverkeer, eveneens van CROW), tot een effectieve breedte van de fietsstrook van 50 centimeter!

Na oplevering bleek de situatie nog ernstiger: de gerealiseerde breedte van de fietsstrook aan de zuidwestkant is slechts 1,30 meter. Het mag duidelijk zijn: de Prins Willemstraat is een voorbeeld van een straat waar de gemeente niet heeft durven kiezen. De straat is niet verkeersveilig. Dit geldt overigens ook voor de verderop gelegen Gevers Deynootweg, ook een prima voorbeeld van hoe het niét moet.



Smalle fietsstroken in de Prins Willemstraat

CONCLUSIE

De gemeente Den Haag heeft in haar mobiliteitsbeleid gekozen voor STOMP. Dat uitgangspunt steunt de Fietsersbond van harte. Het principe staat in schril contrast met het grote aantal “grijze wegen” in Den Haag, die onder de noemer ‘Wijkontsluitingsweg’ abusievelijk als veilig worden aangemerkt en in stand worden gehouden. Er is dus nog veel werk te verzetten om de stad toegankelijker en veiliger te maken voor voetgangers, fietsers en mindervaliden. Veel wegen zijn nog niet veilig voor fietsers, laat staan dat ze fietsvriendelijk zijn ingericht.

Het grote aantal grijze wegen in Den Haag, GOW50 zonder veilige fietsvoorziening is een groot probleem dat om een oplossing schreeuwt.

De herinrichting van wegen is een proces dat tijd kost. Maar het kan wat ons betreft voortaan niet meer zo zijn, dat grijze wegen die in de afgelopen jaren onvoldoende verkeersveilig zijn ingericht, binnen projecten aangehaald worden als goede voorbeelden of, in strijd met alle wetenschappelijke inzichten en richtlijnen, worden aangeduid als verkeersveilig. Voorbeelden als de Hobbemastraat en de Prins Willemstraat zijn niet fietsvriendelijk en niet verkeersveilig. Deze wegen mogen geen model meer staan voor nieuw in te richten wegen.

Nol Witte en Arthur Marquard

DEN HAAG ENTHOUSIAST OVER FIETSVLONDERS

Onder grote belangstelling van de buurt en andere betrokkenen heeft wethouder Arjen Kapteijns van Mobiliteit woensdag 18 september in de Perponcherstraat de 75e Haagse fietsvlonder opengesteld. Hij deed dat door samen met enkele kinderen een groengeel lint tussen de vier nietjes op de vlonder te ontknopen. Daarna parkeerde hij er zijn eigen fiets.

De opening van nummer 75 is illustratief voor het succes van de vlonders in Den Haag. De aanleg ervan krijgt steun van gemiddeld bijna 80% van de omwonenden.

De wethouder gaf bij de opening een indruk van de ruime belangstelling voor vlonders en schetste de voordelen. Ook vertelde hij over de ervaringen in de afgelopen vijf jaar. De eerste fietsvlonder is namelijk in 2019 aangevraagd door bewoonster Marjan van de Marcellisstraat in Scheveningen. Zij was bij de opening van nummer 75 aanwezig.

ACHT OP DE PLEK VAN ÉÉN

Een fietsvlonder is een constructie met vier fietsbeugels (nietjes) die op één parkeerplaats wordt neergelegd, zodat mensen er acht fietsen kunnen parkeren en verankeren. De wethouder toonde zich bij de opening van de 75e trots op de mijlpaal: "Met elke vlonder creëren we meer ruimte voor de fiets en doordat fietsen vervolgens minder wild worden geparkeerd, zoals tegen bomen, ontstaat ook meer ruimte voor voetgangers." Projectleider Yvonne Schutte benadrukte dat het initiatief altijd vanuit de bewoners zelf komt: "Het verbindt mensen, ze ontmoeten burens en worden zich



Wethouder Arjen Kapteijns parkeert zijn fiets op de nieuwe vlonder

meer bewust van hun omgeving. Dat is onderdeel van het succes".

VRAAG NAAR VLONDERS NAUWELIJKS

BIJ TE BENEN

Iedere bewoner zonder berging voor zijn fiets kan een fietsvlonder aanvragen voor zijn straat. Voor zo'n aanvraag moet de bewoner de steun krijgen van vijf naaste burens. Bewoners van Den Haag maken er zodanig gretig gebruik van, dat de gemeente het nauwelijks kan bijbenen. Voor de procedure rond elke aanvraag is namelijk tijd en menskracht nodig.

Proefperiode met enquête

De procedure begint met de plaatsing van een vlonder op een parkeerplek; die blijft drie maanden liggen. Halverwege de periode houdt de gemeente in de straat een enquête. Als meer dan de helft van de bewoners die reageren vóór de vlonder is, verdwijnt

de parkeerplek definitief, wordt de vrijgekomen ruimte in het trottoir geïntegreerd en komen daar vier fietsbeugels (nietjes) te staan.



Bijna 80% is vóór

De ervaring in vijf jaar fietsvlonders leert dat 90% van de vlonders uiteindelijk permanente fietsparkeerplekken worden. Dat komt doordat in de enquêtes gemiddeld bijna 80% van de stemmers uit de buurt er positief over zijn. Dat wil niet zeggen dat alle burens altijd enthousiast zijn. Sommige omwonenden zijn in het begin kritisch en wijzen op de hoge parkeerdruk. Toch hebben sinds het begin van het project in 2019 slechts zeven vlonders de eindstreep niet gehaald doordat de buurt in meerderheid 'tegen' stemde. Het fietsfeestje rond nummer 75 viel midden in de Europese mobiliteitsweek, die veel steden op 22 september afsloten met een autoloze dag.

Henk Zwijnenburg



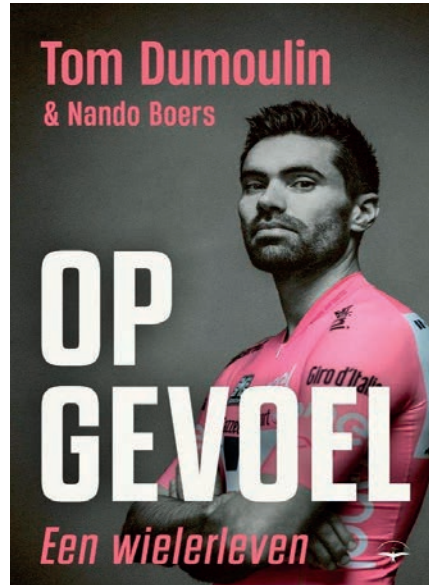
Rechts van de wethouder gemeentelijk projectleider Yvonne Schutte, geheel links Marjan, de aanvrager van de eerste vlonder in 2019

“OP GEVOEL” GAAT OVER DE INNERLIJKE WORSTELING VAN EEN WIELRENNER

Op gevoel, is de titel van het boek over de Nederlandse wielrenner Tom Dumoulin, dat eind mei van dit jaar verscheen. Het betreft een intieme en openhartige biografie, die de lezer een verrassend kijkje geeft in het leven en de carrière van één van de grote talenten in de Nederlandse wielwereld. Omdat het relaas een sterke focus heeft op Dumoulin's professionele maar ook persoonlijke worstelingen, biedt het meer dan een overzicht van zijn prestaties. Het boek neemt je mee op reis door de psyche van deze topsporter, die telkens balanceert tussen succes en tegenslag.

De loopbaan van Dumoulin kent vele hoogtepunten, zoals bijvoorbeeld zijn overwinning in de Giro d'Italia van 2017 of zijn tweede plaats in de Tour de France. Onder de oppervlakte blijkt er echter sprake te zijn van innerlijke worstelingen, twijfels en psychologische druk, vooral in de periode waarin Dumoulin besloot zijn carrière tijdelijk op te schorten. Dumoulin: “Het vat was leeg, de benen voelden zwaar, en de trainingen brachten niet het gewenste gevoel van frisheid.” Het bijzondere van het verhaal is de aandacht die wordt gegeven aan de menselijke kant. Dumoulin wordt niet neergezet als de bereke-

nende analytische renner die we kennen van zijn tijdritten, maar meer als iemand die worstelt met zijn mentale gezondheid. Verrassend is bijvoor-



beeld dat hij zichzelf als zondagskind beschouwde, maar daardoor tegelijk gebukt ging onder een gebrek aan aandacht van zijn familie en vrienden. Was het wielrennen een poging om zichzelf te bewijzen en om aandacht te vragen? De nadruk op de mentale kant van Dumoulin's carrière zal door sommigen worden gezien als de zwakke

kant van het boek. Het geheel voelt soms wat zwaar aan en er is minder aandacht voor het sportieve deel van zijn carrière.

Gelukkig heeft Dumoulin zich na het stoppen van zijn carrière mentaal weten te herstellen, we kennen hem inmiddels als een bevlogen wielerverslaggever voor NOS Sport en als kritisch commentator bij het wielertalkshow De Avondetappe.

De titel Op gevoel is treffend: Dumoulin maakt vaak keuzes op basis van intuïtie, een eigenschap die zowel aan zijn kracht als aan zijn kwetsbaarheid raakt. Het is al met al een oprechte biografie. Voor wielervrienden is dit een must om te lezen, maar ook voor minder snelle fietsers die geïnteresseerd zijn in het menselijk aspect van topsport, worden waardevolle inzichten geboden, al was het maar om de constatering dat zelfs de grote kampioenen vaak op gevoel handelen.

Tom Dumoulin & Nando Boers.
Op gevoel: een wieleren.
Thomas Rap, 2024.
978-940-00410800. 256 p.
Prijs € 23,99

Arthur Marquard

FIETS EN TREIN

De zeventigjarige Jan Ploeger wijdde zijn proefschrift aan de kansrijke en unieke openbaarvervoerketen in Nederland sinds 1900. In zijn proefschrift reconstrueerde hij de geschiedenis van de combinatie fiets en trein en geeft hij beleidsaanbevelingen om deze combinatie zo goed mogelijk te laten werken. De verkeerskundige is eigenlijk zijn hele werkzame en hobbyleven bezig geweest met mobiliteit met bijzondere belangstelling voor de fiets en daar is dit proefschrift uit voortgekomen. Hij reconstrueert hierin de geschiedenis van de combinatie fiets en trein en geeft beleidsaanbevelingen om deze combinatie zo goed mogelijk te laten werken. Het verstandshuwelijk tussen fiets en trein kent een zeer lange voorgeschiedenis. De vroege invloed van fietsers speelt hierbij een rol, en ook de ruimtelijke ordening: stations lagen vaak op fietsafstand.

Verkeerskundigen definiëren ketenmobiliteit als de reeks verplaatsingen die reizigers gebruiken om met meerdere vervoermiddelen van hun vertrekpunt naar de bestemming te komen. De reeks verplaatsingen (de reis) bestaat - in vereenvoudigde vorm - uit het vervoer, de hoofdvervoerwijze en het natransport.

Een belangrijk punt daarbij is overstappen: zorg voor korte loopafstanden naar en korte overstaptijden binnen het station, want wachten, daar heeft de reiziger een broertje dood aan. In Ploegers woonplaats Delft is dat goed geregeld, daar ben je met goede fietsroutes zo bij en in het station. Wil je meer lezen? In de Vogelvrije Fietser van zomer 2024 en de Ventiel (regionaal blad van Zuid-Oost Brabant) van juni 2024 is uitgebreid aandacht besteed aan dit proefschrift.



Het proefschrift is ook downloadbaar: <https://research.tue.nl/nl/publications/het-verstandshuwelijk-van-fiets-en-trein-kansrijke-ketenmobiliteit> Jan Ploeger. *Het verstandshuwelijk van fiets en trein: kansrijke ketenmobiliteit sinds 1900*. Stichting Historie der Techniek, Eindhoven 2024.

Ali Molenaar

HET FIETSBURGEMEESTERSCHAP BEVALT MIJ

Interview met de Haagse fietsburgemeester Remco de Rijk



Remco de Rijk spreekt de Fietszwerm toe.

Remco de Rijk is inmiddels tweeënhalft jaar fietsburgemeester van Den Haag. In 2022 had ik het genoeg hem ter kennismaking te mogen interviewen over zijn ambities met betrekking tot het verbeteren van de fietssituatie in Den Haag, enkele dagen na zijn benoeming. In dit interview is het tijd voor een update: hoe kijkt hij terug op de afgelopen periode van zijn fietsburgemeesterschap?

Het gesprek vindt plaats op een druilerige ochtend bij café Fleur, op de hoek van de Weimarstraat en de Van Bylandtstraat. Remco wijst naar een voorbijrijdende fatbike en valt meteen met de deur in huis met een publiek gezien tegendraadse mening: “Eigenlijk ben ik helemaal niet zo negatief over fatbikes. We zijn al heel lang op zoek om fietsen voor jongeren aantrekkelijker te maken en om fietsen in die groep te bevorderen, misschien is hier -onbedoeld- een oplossing gevonden. De discussie zou wat mij betreft veel meer moeten gaan over de vraag hoe we de fiets veiliger kunnen maken en het rijgedrag van de berijders minder roekeloos.”

Desgevraagd geeft hij aan er geen enkele moeite mee te hebben om deze mening op te nemen in het interview.

BEPERKTE MAAKBAARHEID

Het gesprek komt al snel op de vraag wat hem het meest is opgevallen tijdens zijn burgemeesterschap. “Toen ik begon was ik erg overtuigd van de maakbaarheid van het fietsbeleid. Ik zette in op veiligere omfietsroutes bij bouwwerkzaamheden en op veilige straten bij scholen. Ik ging vol voor gesprekken met beleidsmakers en dacht dat het daarmee geregeld zou zijn. Dat viel helaas soms wat tegen. Voorstellen werden enthousiast ontvangen maar werden daarna dikwijls geparkeerd, afgewezen, doorverwezen naar andere projecten, doorverwezen naar andere afdelingen of uitgesteld. Na een jaar dacht ik: wat heb ik nou eigenlijk bereikt? Ik raakte een beetje gedemotiveerd door de bureaucratie en vooral de versnippering van het gemeentelijk fietsbeleid.” Hij denkt even na en vervolgt: “Ik neem de gemeente overigens niets kwalijk hoor. Ze doen ook altijd hun best om mij zo goed mogelijk te helpen, dat waardeer ik zeer. Sommige dingen gaan nu eenmaal niet sneller. En ik heb in de loop der tijd ook wel een bepaalde oplossing gevonden: zo heb ik veel vaker direct contact met de werkvloer, met wegbeheerders. Die gaan veel praktischer met meldingen om, gaan ter plekke kijken naar knelpunten en kunnen dan sneller handelen. Om de maakbaarheid te

vergroten ben ik dus wat meer afgedaald op microniveau. Daar komt bij dat de gemeente de laatste tijd veel effectiever omgaat met Meldingen Openbare Ruimte (MOR) - de website is toegankelijker gemaakt.” Met een knipoog: “Ook al krijg ik niet altijd mijn zin, ik krijg wél altijd een reactie.”

SOCIAL MEDIA

Het fietsburgemeesterschap gaat Remco goed af. Hij kan onafhankelijk opereren en oppakken wat hij leuk vindt. “Zo ben ik gegroeid qua volgers op social media, vooral op Instagram en X. Toen ik begon waren er slechts een paar volgers, nu zijn dat er meer dan 2500. Hoe groter je wordt, hoe meer aandacht je krijgt en hoe meer reacties. De reacties op filmpjes en berichtjes zijn overigens niet altijd positief. Eerst was ik daarvan onder de indruk, maar zoals een jonge volger tegen me zei: als er geen ‘haters’ reageren op je berichten, zijn het geen goede posts.”

De sociale mediakanalen en zijn actieve houding hebben hem ook een groeiende bekendheid opgeleverd: “Als je een paar jaar fietsburgemeester bent, word je steeds serieuzer genomen, mensen gaan je zien als een soort adviseur.”

Remco de Rijk: Ik ben niet anti-auto, ik ben pro-fiets

Veel van de discussies en thema's gaan daarbij over het spanningsveld tussen auto en fiets. Remco: “Ik ben niet zozeer anti-auto, maar ik ben wel pro-fiets. Ik ben voor verlaging van de snelheid van 50 naar 30 km/u, een maatregel die ook de Fietzersbond sterk aanhangt. Bovendien zijn er eigenlijk te veel auto's in Den Haag, dat leidt tot congestie en gebrek aan parkeerplaatsen.” Lachend: “Maar ik heb gemerkt dat voor een grote groep mensen geldt: kom niet aan de auto, kom niet aan de heilige koe! Als je dan toch die suggestie wekt, roept dat soms heftige reacties op.”

DE ZWERM EN “THE RAVE”

De sociale mediakanalen en zijn actieve houding hebben hem ook bekendheid opgeleverd: “Als je een

paar jaar fietsburgemeester bent, word je steeds serieuzer genomen, mensen gaan je zien als een soort adviseur, een professional van naam en faam.”

Die status komt hem goed van pas. Hoewel hij zichzelf niet ziet als een activist is hij immers een belangrijke aanjager van de Haagse Fietszwerm. Remco: "De Haagse fietszwerm sluit eigenlijk aan bij de wereldwijde critical mass beweging, fietsers laten zichzelf zien en claimen hun ruimte. In totaal heeft de Fietszwerm nu dertien keer plaatsgevonden. Deelnemers hebben diverse motieven: het promoten van de fiets, aandacht vragen voor de milieuvriendelijke of gezonde kant van fietsen, of gewoon het vieren van een leuk feestje." Onlangs vond zelfs een bijzondere editie plaats van de Fietszwerm, "The Rave" genaamd. "Dat was een idee van Jelle Veersema, er is samenwerking gezocht met het Clubhopping Festival. Het evenement vond plaats op 7 september dit jaar. Er waren eerder al DJ's meegefietst met de zwerm, dan zetten we geluidsapparatuur op bakfietsen. Met The Rave

hebben we dat gewoon nog grootser aangepakt, het was geweldig! Hoe beter te clubhoppen dan op de fiets, onder begeleiding van DJ's?



"Fietsprofessor Marco
Te Brömmelstroet is mijn voorbeeld"

Hierin ziet hij ook de toekomst van de Haagse Fietszwerm. Het is de bedoeling deze niet meer maandelijks te organiseren (zoals afgelopen jaar

het geval was), maar het aantal momenten te beperken en dan aan te sluiten bij festivals of – bijvoorbeeld- de Fietslichtjesparade die op 12 december weer plaatsvindt. Op die manier kan naar verwachting nog meer massa worden gecreëerd. De komende tijd hoopt Remco nog fietsburgemeester te blijven. "Het burgemeesterschap bevalt mij, het gaat mij goed af. Ik ben onafhankelijk, ik doe bovendien wat ik leuk vind, ik kan tussen partijen door laveren.

En ik denk dat ik steeds meer in staat ben om verbeteringen voor fietsers te bereiken."

Even is het stil en dan volgt zijn slotakkoord: "Ik wil gewoon een pleitbezorger zijn van de fiets... uit liefde voor de stad Den Haag!"

Arthur Marquard

HOLLANDSE STALLING IN RHODE ISLAND

Sebastian Costello (9) is geboren in Den Haag, maar zijn ouders zijn Amerikaans en hebben voor hun werk een tijd hier in Den Haag gewoond. De familie heeft heel de hofstad rondgefietst, dus bij terugkeer naar de VS was het logisch dat Sebastian op de fiets naar school zou gaan. Er was echter nog geen geschikte fietsenstalling aan de veilige fietskant van zijn basisschool in Portsmouth (Rhode Island), dus wat te doen? Gelukkig wist de schooldirecteur nog een geldpotje te vinden, en hij bood aan om een nieuwe stalling te bouwen. Sebastian en zijn ouders toeverden foto's van degelijke Hollandse overdekte fietsenstallingen tevoorschijn en aldus werd een prachtige nieuwe stalling gebouwd bij de school. Een groot succes: doordat de buurkinderen zagen dat Sebastian naar school fietste, wilden zij ook met de fiets. En vervolgens sloten zich meer leerlingen aan. Op dit moment is er zelf een heuse 'bicycle bus' gestart.



Sebastian en zijn ouders
hebben deze stalling naar Nederlands voorbeeld ontworpen.

Een stoet jonge fietsers die zich onder leiding van één of meerdere ouders in de ochtend náár school, en in de middag weer terug naar huis beweegt. En dat ondanks de heuvel die ze op de terugweg weer op moeten! Maar een

volgend probleem lijkt zich nu aan te dienen: de stalling is al bijna te klein voor het aantal fietsers dat er gebruik van maakt. Tijd voor een tweede! ;)

Anke Willems

ZEESTRAAT WORDT VEILIGER EN MOOIER

VEEL VERBETERINGEN VOOR FIETSERS EN VOETGANGERS

Het is een hele klus, maar die gaat veel moois opleveren. De Zeestraat en de verbinding met de Scheveningseweg wordt fietsveiliger, groener en voor voetgangers ook deels breder. Wethouder Arjen Kapteijns kwam vrijdag 11 oktober naar de bouwlocatie om de start van dit veelomvattende project met een fotomoment een officieel tintje te geven.



Wethouder Kapteijns mag me rijden met Kelly Bolsenbroek, bestuurslid Fietsersbond regio Den Haag (foto gemeente Den Haag)

Doel gemeente: Den Haag een aantrekkelijker fietsstad

In het persbericht van de gemeente toont Kapteijns (wethouder Mobiliteit) zich ingenomen met het project: "Met de aanleg van het nieuwe fietspad op de Scheveningseweg en de aanpassingen aan het kruispunt Javastraat-Zeestraat en de Zeestraat zelf, verbeteren we de veiligheid en ervaring van fietsers aanzienlijk. Dit sluit aan bij de ambitie van Den Haag om een nog aantrekkelijker fietsstad te worden."

WAT STAAT ER OP STAPEL TUSSEN NU EN JUNI 2025?

Bouwbedrijf KWS is al een paar weken bezig op het Carnegieplein, vooral ondergronds voor vernieuwing van de riolering. Bovengronds wordt gewerkt aan de aanleg van nieuwe stukken fietspad ten behoeve van een veilige aansluiting voor fietsers vanaf de Scheveningseweg naar het centrum via de Anna Paulownastraat en de Zeestraat.

ZEESTRAAT IN 2025 AAN DE BEURT

Begin 2025 verhuizen de werkers met hun materieel naar de andere kant van de Javastraat en is de Zeestraat aan de beurt.

- Het kruispunt Javastraat/Scheveningseweg wordt veiliger en aantrekkelijker voor fietsers. Autoverkeer kan daarna vanaf de Laan van Meerdervoort niet meer linksaf naar de Scheveningseweg. Geen probleem, want de Carnegieel aan biedt die mogelijkheid al, net als de route via het Alexanderveld en de Laan Copes van Cattenburch.

voetgangers de verbinding tussen Javastraat en Zeestraat.

AANVULLENDE MAATREGELEN

- De maximumsnelheid gaat van 50 naar 30 km/u; de smallere rijstrook nodigt daar ook toe uit.
- Er komen historisch ogende lantaarnpalen.

In de Zeestraat en Bazarstraat worden de werkzaamheden gecombineerd met vervanging van het riool. Om ruimte te maken voor de verbeteringen vervallen dertien parkeerplekken.

VAN PALEIS NAAR PALEIS

Als het werk eind juni 2025 klaar is, sluit de uitstraling van de Zeestraat beter aan bij die van het Noordeinde en krijgt de wandelroute 'van paleis naar paleis' vorm. De gemeente verwacht dat door de maatregelen meer mensen gaan fietsen op de route Noordeinde - Scheveningseweg - Zeestraat.

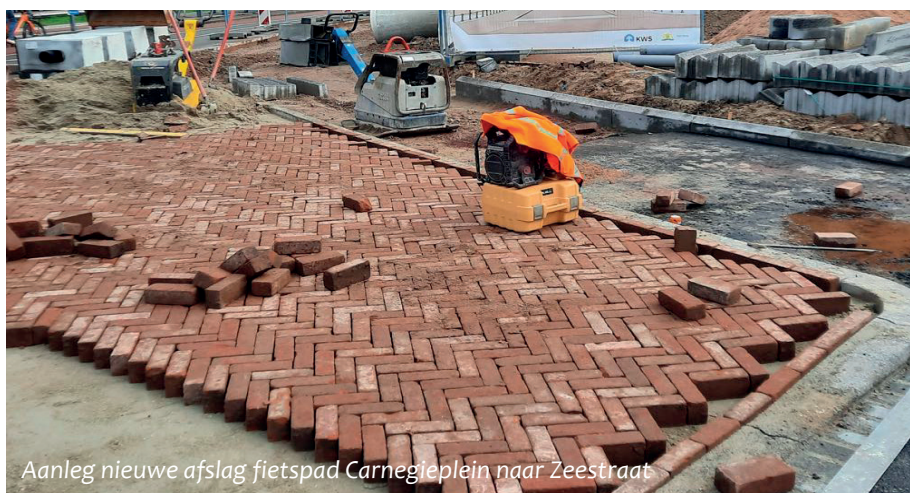
In deze publicatie van de gemeente Den Haag staan enkele aardige plaatjes van de 'nieuwe' Zeestraat, te downloaden op https://denhaag.raadsinformatie.nl/document/10890047/1?connection_type=16&connection_id=709174

Henk Zwijnenburg

- De Zeestraat krijgt bredere trottoirs en het asfalt maakt plaats voor klinkers.
- In het brede deel van de straat komen nieuwe groenvakken en enkele extra bomen.
- Het kruispunt Sophialaan/Bazarstraat wordt verkeersveiliger ingericht.

AANPASSINGEN DANKZIJ INSPRAAKRONDE

- Fietsers die vanuit de Zeestraat de Javastraat willen oversteken, krijgen meer ruimte om veilig te wachten.
- Een extra oversteekplaats op de Scheveningseweg verbeterd voor



Aanleg nieuwe afslag fietspad Carnegieplein naar Zeestraat

OP PAD MET FIETSMATJES DEN HAAG: SAMEN GENIETEN VAN FIETSTOCHTEN!

“Voor veel mensen is fietsen een dagelijkse bezigheid, maar voor sommigen wordt dit door fysieke beperkingen een onmogelijke uitdaging. Gelukkig zorgt Fietsmaatjes Den Haag ervoor dat ook zij kunnen blijven genieten van de vrijheid op twee wielen.”

Bij Fietsmaatjes draait het om samen fietsen, zodat iedereen kan blijven genieten van fietstochten, ongeacht eventuele fysieke of cognitieve beperkingen.

Fietsmaatjes Den Haag richt zich op mensen die door bijvoorbeeld verminderde mobiliteit, evenwichtsproblemen, gehoor- of zichtbeperkingen niet meer zelfstandig kunnen fietsen. Deze deelnemers, onze ‘gasten’, worden gekoppeld aan enthousiaste vrijwilligers. Samen stappen zij op een comfortabele duofiets met elektrische trapondersteuning. De vrijwilliger neemt het stuur en trapt, terwijl de gast kan meetrappen als hij of zij dat wil.

Fietsmaatjes Den Haag is de lokale invulling van het succesvolle concept van Fietsmaatjes. Vijf enthousiaste bestuursleden zijn van start gegaan om naast een bestaande duofiets in Laak een tweede duofiets te laten rijden in Loosduinen. De geïnteresseerden stromen binnen.



Ken jij zelf iemand die wel een gezellig fietstochtje kan gebruiken? Misschien een buurvrouw, een familielid of een vriend die niet meer zelfstandig durft te fietsen? Laat het ons weten! Of ben je zelf geïnteresseerd om als vrijwilliger aan de slag te gaan? Ook dan ben je van harte welkom!

Naast fietsvrijwilligers is Fietsmaatjes Den Haag ook op zoek naar een tech-

nische topper die de rol van technisch beheerder op zich wil nemen. Als technisch beheerder ben je verantwoordelijk voor het onderhoud van de duofietsen en zorg je ervoor dat ze in topconditie blijven. Reparaties? Die worden netjes geregeld door een professionele fietsmaker, maar jij bent degene die het overzicht houdt en zorgt dat alles soepel loopt.

Heb je interesse om vrijwilliger te worden – als fietsvrijwilliger of technisch beheerder? Of ben/ken je iemand die graag als gast deelneemt? We horen het graag! Neem contact op via fietsmaatjesdenhaag@gmail.com.

Samen zorgen we ervoor dat iedereen zo lang mogelijk kan blijven genieten van het fietsen. Stap op de duofiets en beleef het plezier van samen fietsen!

RIJWIEL EN ACCU'S

Het is een helse periode voor het Oudere Rijwiel. Aan de ene kant word ik steeds vaker voorbijgereden en afgesneden door kekke jonge fietsjes met een accu. Eerst waren de accurijders nog gehelme ouden van dagen, die merkwaardig rechtop en duidelijk in doodsangst langsflitsen. Tegenwoordig zijn het steeds vaker jonge kinderen op afschuwelijk lelijke, plompe fietsen met dikke banden. De kinderen rijden zonder helm met 40 of 50 kilometer per uur over de Suezkade, één hand aan het stuur en in de andere een mobieltje waarop het kind rustig aan het kijken is, terwijl het de Weimarstraat oversteekt. Ik word daar zenuwachtig van, ook al omdat mijn eigen Berijder zich niet al te druk lijkt te maken. Hij mompelt dat de jeugd vroeger net zo goed de brommer opvoerde en de helmplicht ontdukte. Een buurman vertelde hem pas geleden nog (naar zijn zeggen) hoe hij in de jaren '70 op zijn Zundapp liefst 60 kilometer per uur reed, ook zonder helm, en pas tot bezinning kwam toen hij moest constateren dat het frame van de brommer begon te desintegreren.

Elke elektrische fiets haalt mij intussen in, en dan ben ik nog wel enigszins genezen na een zomer waarin ook ikzelf de controle over mijn frame leek te verliezen. Ik had problemen aan het achterwiel. Te veel speling zorgde ervoor dat het wiel aanliep. Bij een zwakke poging van mijn Berijder (tevens Verzorgende) de speling te verhelpen, draaide mijn wiel zelfs helemaal vast. Het gevolg was een tijdelijke amputatie van het wiel en een kuur bij de echte fietsmaker (een vriendelijke man overigens, die elk jaar op vakantie gaat naar een dorpje in Drenthe). Bij het terugzetten van mijn wiel schoot mijn achterspatbord los. Weken heb ik voor gek gereden te midden van het nieuwe technische spul: rammelend, roestig, langzaam voortbewogen door de Berijder. Het enige goede nieuws was dat ik in datzelfde achterwiel een nieuw tandwiel had gekregen en dat de ketting vervangen is door een soepel bewegende nieuwe. Het was een schrale troost.

Je wordt er niet jonger op. Het steekt, dat je gebreken zo duidelijk aan het licht treden. Ik tob nu nog weer met



de trapas en de trappers zelf, die beginnen te kraken. Laatst kwam een jongeman langslopen toen mijn Berijder naast me stond om het kettingslot vast te maken. De jongeman riep uit: “Wat heb jij een...” (hij aarzelde even) “... fiets!” Het was een hard gelag. Voor een keertje voelde de Berijder mijn pijn.

Yde van der Burgh

INFORMATIE VOOR FIETTERS

HANDIGE ADRESSEN

Fietsersbond Haagse regio
p/a Wagenstraat 185a
2512 AW Den Haag
denhaag@fietsersbond.nl
haagseregio.fietsersbond.nl

Stichting Duurzaam Den Haag
Guntersteinweg 377
2531 KA Den Haag
☎ 070 - 3643070
info@duurzaamdenhaag.nl
duurzaamdenhaag.nl

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

Fietsersbond, Landelijk Bureau
Nicolaas Beetsstraat 2a
3511 HE 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
<https://www.denhaag.nl/nl/meldingen/melding-openbare-ruimte.htm>

Leidschendam-Voorburg

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

Rijswijk

Bogaardplein 15
2284 DP Rijswijk
☎ 14070
rijswijk.nl

Wassenaar

Johan de Wittstraat 45
Postbus 499
2240 AL Wassenaar
☎ 14 070
wassenaar.nl

Zoetermeer

Stadhuisplein 1
2711 EC Zoetermeer
Bezoekersingang: Markt 10
☎ 14 079
zoetermeer.nl

MELDINGEN OPENBARE RUIMTE

UITNODIGING

ALGEMENE LEDENVERGADERING

Datum : 27 november 2024

Tijd : 19:30

Plaats : Stayokay, Scheepmakersstraat 27, Den Haag

Agenda:

1. Opening
2. Mededelingen
3. Vaststellen verslag algemene ledenvergadering 12 juni 2024*
4. Vaststellen jaarplan en begroting 2025*
5. Rondvraag
6. Sluiting

* De stukken zijn t.z.t. te vinden op <https://haagseregio.fietsersbond.nl/>

Na de ALV volgt een themabijeenkomst over fietsparkeren. Of het nu gaat om het fietsparkeren rond de Grote Marktstraat in Den Haag, de ondermaatse fietsparkeervoorzieningen bij de Mall of The Netherlands in Leidschendam, het gebrek aan veilige stallingruimte in het winkelhart van Wassenaar of het fietsparkeren bij de NS stations en andere OV knooppunten in de Haagse regio: er is een enorme verbetering nodig zowel in de hoeveelheid plekken als in de kwaliteit. De gewenste “modal shift” van automobilititeit naar lopen en fietsen, zeker voor ritjes onder de vijf kilometer, vergt ook een andere blik op fietsparkeren. Waar moeten Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Rijswijk en Wassenaar aan de slag om meer inwoners te laten kiezen voor de fiets? We gaan er graag over in gesprek.

WORD LID

De Fietsersbond zet zich al 45 jaar in om van Nederland een veiliger fietsland te maken. Word nu lid op fietsersbond.nl/word-lid en maak kans op een luxe elektrische fiets van Batavus.

Verder ontvangt u als lid van de Fietsersbond:

- Twee keer per jaar de “Fietsbel”
- Elk kwartaal de “Vogelvrije Fietser”
- Korting op fietsproducten, fietskaarten en -gidsen

Stuur uw reactie of bijdrage voor het volgende nummer voor **15 april 2025** naar fietsbel.denhaag@gmail.com.



Fietsersbond
Haagse Regio