

RUIM DERTIG JAAR ONDERAFDELING RIJSWIJK

Toen we zo'n dertig jaar geleden in Rijswijk begonnen met een onderafdeling van de ENFB, kon een verkeersambtenaar nog zeggen: "fietsers vinden hun weg wel, daar hoef je niet veel voor te doen" of een wethouder Verkeer: "Prima, al die fietsers, dan heb ik meer ruimte met de auto". Rijswijk was een autogemeente. Wel had Rijswijk ook toen al een wegenstructuur met in de stadsgedeelten van na 1950 ruime fietspaden langs de belangrijkste wegen. Maar er was geen gemeentelijk beleid voor fietsers. In dit artikel schets ik wat het bestuur van de onderafdeling daaraan gedaan heeft en wat er voor fietsers verbeterd is.



Bestuur 2018:

vlnr Erwin Ruitenbergh, Harke Heida, Joleen Weststeijn, Ingrid Sijlbing, Johan van Popta

ONDERZOEK KWALITEIT

FIETSVERBINDINGEN 1994; FIETSBALANS

Omdat er geen vastgestelde wegenstructuur voor fietsers was, heeft het eerste bestuur van de onderafdeling een net van wenselijke fietsverbindingen gekozen, waarover de ENFB aan de gemeente zou rapporteren. De negen routes die zijn beoordeeld op type fietspad, breedte, verkeersdruk, bestrating, verkeerslichten, verlichting, onderhoud, en windhinder. Daaruit zijn voor wegvakken en kruispunten lijsten met beoordelingen samengesteld. Deze routes zijn met ambtenaren van de verantwoordelijke afdeling besproken en gaf een basis voor vele jaren regelmatig en constructief overleg met de gemeente.

In 2004 zijn de knelpunten uit 1994 opnieuw onderzocht. Van de 206 knelpunten waren er 108 opgelost; 64 punten konden worden gesloten omdat het ongerief klein was, omdat de gemeente niet bevoegd was of omdat er (zoals bij windhinder) geen oplossing was. Van de overgebleven 34 zaten oplossingen in 15 gevallen

in de pijlpijn en heeft de gemeente in zes situaties de oplossing geweigerd. We hebben de lijst met knelpunten nog tot 2014 bijgehouden en bij de gemeente gemeld.

In 2003 heeft Rijswijk meegedaan aan de "Fietsbalans". Dat was een benchmark (vergelijkend-) onderzoek door de landelijke Fietsersbond, waarmee in kaart werd gebracht hoe fietsvriendelijk een gemeente is. Er was o.a. een meetfiets, waarmee snelheid en effenheid werden gemeten. Dus overkoepelend aan al die losse punten: hoe fietsvriendelijk is Rijswijk, ook ten opzichte van soortgelijke gemeenten. Daar kwam een sterkte-zwakke

analyse uit. Sterke punten: veilig, fiets sneller dan auto. Verbeterpunten: trillingshinder door slecht wegdek en veel omrijden. In de discussies met de gemeente over asfalteren van fietspaden, hebben we veel aan dit rapport gehad. Daarbij was een keerpunt de aangenomen motie van GroenLinks, waarin de Raad onder meer uitsprak, dat fietspaden waar mogelijk geasfalteerd moeten zijn. De Fietsbalans was ook een van de uitgangspunten van het Fietsbeleidsplan 2008-2015.



Onze eerste actie 1993: "Twaalf op de plek van één"

ACTIES

In die beginjaren hebben we verschillende acties gevoerd. In 1993 een actie in de Colijnlaan voor meer en betere fietsparkeerplaatsen onder de naam van "twaalf in plaats van één", dus twaalf fietsrekken op één autoparkeerplaats. De actie bestond eruit dat een gele opblaasauto leeg werd gelopen en dat daar twaalf (gesponsorde) fietsrekken geplaatst werden. Ze hebben er jaren gestaan, maar zijn vervangen door andere omdat ze slecht schoongemaakt konden worden. Het fietsparkeren is pas serieus beter geworden na ons onderzoek in 2007. Er was ook een actie waarin de Van Vredenburgweg bij Te Werve werd afgesloten omdat we vonden dat auto's geweerd moesten worden en het wegdek beter moest. Later is daar een knip voor auto's gekomen door middel van een fietspad.

MEEDENKEN MET DE GEMEENTE

De gemeente vroeg nu en dan onze mening over plannen. Die hebben we altijd graag gegeven omdat het beter is vooraf te zeggen wat je wilt dan achteraf te mopperen. Denk aan de voorgenomen herinrichting van het kruispunt op het Ruysdaelplein, waarbij fietsers van de Van Vredenburgweg naar de Steenlaan aan de linker kant het plein omgaan en aan het tunneltje onder de Haagweg. Over de laatste werden we het onderling niet eens, vermoedelijk omdat het door fietsers niet veel gebruikt wordt. Maar er zijn ook grotere projecten geweest waarover de gemeente onze inbreng wilde. Het project over de Pr. Beatrixlaan en de alliantiegesprekken over de stationsomgeving (2016). Bij dat soort projecten zijn er veel belanghebbenden en doe je mee omdat je presentie het belang van fietsers op tafel legt.

Het inhoudelijke nut ervan? Na het project over de stationsomgeving was er wel een gratis bewaakte stalling aan het Eisenhowerplein!

BEÏNVLOEDING VAN “DE POLITIEK”

Gedurende de hele periode hebben we bij partijen, gemeenteraadsleden en colleges aangedrongen op fietsvriendelijk beleid. We brachten elke vier jaar wensen in, we vergeleken verkiezingsprogramma's en gingen daarover in discussie met partijen. We hebben zelfs aan het einde van een raadsperiode in 2017 geanalyseerd hoe vaak partijen hun eigen verkiezingspunten in debatten hebben genoemd. Dat viel tegen. D66 en VVD hebben in de periode 2014-2017 nooit een fietsonderwerp aangekaart. We hebben elke vier jaar in het najaar na de verkiezingen de raadsleden uitgenodigd voor een kennismaking en een gesprek over wat voor fietsers belangrijk is. Voor ons waren Rijswijkse politici in het algemeen goed toegankelijk. Uiteraard spraken we ook in bij raads- en commissievergaderingen.

ONDERZOEK FIETSPARKEREN

In 2007 hebben we ons eerste thematische onderzoek gehouden, naar de capaciteit en de kwaliteit van fietsparkeerplaatsen. We hebben geïnventariseerd bij 64 locaties bij winkelcentra, sport- en recreatievoorzieningen, culturele voorzieningen, gezondheids- en verzorgingsvoorzieningen, kerken en nutsvoorzieningen. We noteerden hoeveel plaatsen er zijn, hoeveel fietsen er buiten het rek stonden en of het veilige rekken zijn. Van de 64 locaties waren er 13 vol (meer dan 85% bezet). Dat is rondom De Bogaard (7 locaties), bij het station (Eisenhowerplein) bij het winkelcentrum Irenelaan (2 locaties) bij de zorgcentra Westhof(1) en Vredenburg(1) en in de Herenstraat (1). In het winkelcentrum Lindelaan zijn geen fietsparkeervoorzieningen en stonden er 15 fietsen. Er zijn 2910 fietsparkeerplaatsen geteld op 64 locaties waarvan 1942 veilig, en 968 onveilig, dus zonder aanbindmogelijkheid. In 2014 hebben we een dergelijk onderzoek opnieuw uitgevoerd. Rondom De Bogaard en bij wijkwinkelcentra waren fietsklemmen vervangen door betere en

nieuwe bijgeplaatst. Ook bij een aantal tramhaltes en bushaltes waren rekken geplaatst. Verder zijn er grote tekorten in de woonwijken Cromvliet en Bomenbuurt geconstateerd; daar heeft de gemeente toen snel een behoorlijk aantal rekken geplaatst. Alles bij elkaar hebben deze onderzoeken behoorlijk geholpen.



Pontje bij Pasgeld helaas uit de vaart genomen

FIETSBELEIDSPLAN 2008-2015 EN RAPPORTAGES.

Al eerder had de gemeente een fietsbeleidsplan uitgebracht, dat weliswaar erg pro fiets was, maar kleine doelstellingen had die dikwijls niet gehaald werden. Het fietsbeleidsplan van 2008 had wel een uitvoeringsplan, zodat we konden volgen of de geplande verbeteringen ook tot stand kwamen. Dat deden we en rapporteerden daar ook van 2009 t.m. 2019 elk jaar over aan de gemeenteraad, omdat die het College zou kunnen bijsturen. De terreinen waarover werd gerapporteerd waren fietsparkeren, de directheid van het fietsroutenet, de wachttijden bij verkeerslichten, oplossing van knelpunten bij infrahinder en asfalteren van fietspaden. Er is pas aan het eind van de planperiode reële vooruitgang geboekt. Geasfalteerde fietspaden, bruggen over de Dulder en over de Vliet, goede fietsparkeerplaatsen m.n. bij winkelcentra, bij OV-haltes en in woonwijken. Onze laatste rapportage betrof 2018. We zijn daar toen mee opgehouden omdat er geen concrete planning meer was en ook vanwege corona. We kregen vanuit de gemeente slechts soms een reactie op de rapportages (ook een geïrriteerde van wethouder Jense, “we houden zelf onze planning wel bij”) maar onze rapportages zullen het fietsbeleid wel hebben gestimuleerd. Voor de ontwikkeling van de infrastructuur zijn

de regionale Metropoolregio Rotterdam Den Haag en diens voorganger van doorslaggevend belang geweest. Voor het opwaarderen van fietspaden en b.v. bruggen zijn behoorlijke subsidies. Dat heeft het fietsklimaat in Rijswijk zeker positief beïnvloed. Een dikke tegenval was er ook. Het pontje bij Pasgeld

raakte bij een aanvaring in 2012 beschadigd en werd na veel ophef, toch niet meer in de vaart genomen.

ONDERZOEKEN BEWEGWIJZERING EN PAALTJES IN FIETSPAD

Omdat veel ANWB wijzers ontbraken en met name bij nieuwe verbindingen, hebben we in 2010 alle wijzers in kaart gebracht en aangegeven waar wijzers bij moesten komen of moesten verdwijnen. We deden dat op verzoek van de gemeente omdat een onderzoek dat men zelf had laten doen, niet compleet was.

Met onze bevindingen is jaren niets gebeurd, zodat we in 2016 actie hebben gevoerd. Zelf “ontbrekende” wijzers laten maken, ter plaatse opgehangen en met raadsleden, fietsersbondleden en pers langs die wijzers gefietst. Uiteindelijk is in 2019 de bewegwijzering geactualiseerd.



Fietsersbond-wijzers bij de Oversteek

In 2014 hebben we de paaltjes op fietspaden geïnventariseerd. Het doel van die paaltjes was het voorkomen dat auto's het fietspad oprijden. Het grootste deel kon was ons betreft weg, de rest moest worden beveiligd met ribbelstroken. Dit is in 2016 uitgevoerd.

PUBLIEKSACTIES

Elke paar jaar hebben we geprobeerd het publiek te informeren met een kraam. Dat kon zijn op koninginnedag, op het strandwalfestival, op een 'bewegen is gezond' manifestatie. Naast de landelijke spullen maakten we een vouwblad met twee kolommen: "Bereikt" en "Te bereiken". Daarover kon je leuk praten. Met medewerking van een scoutinggroep hebben we een paar keer een fietscircuitje voor kinderen gehad en met medewerking van fietshandelaren een paar keer een uitstalling van fietsen en fietsassessoires voor ouderen. Bij onze jubileumviering 2017 (op het strandwalfestival, kon je je fiets op veiligheid laten keuren met medewerking van fietshandelaar Van Ruiten en "Testkees" van het landelijk bureau en hadden we een puzzelroute met prijzen uitgezet, Voor deze acties konden we altijd een beroep doen op vrijwilligers, die met enthousiasme aan de gang gingen. Deze vrijwilligers helpen ook bij de bezorging van de Fietsbel bij de leden.



TestKees controleert de fiets van de wethouder op veiligheid

VERKEERSVEILIGHEID-ONGEVALSLOCATIES

Recent hebben we een studie gemaakt van ongevalslocaties in Rijswijk en op grond daarvan aanbevelingen gedaan voor het Actieplan Verkeersveiligheid 2020-2025 van de gemeente. De belangrijkste gegevensbron is de website star-verkeersongevallen.nl. Daar kunnen betrokkenen bij ongevallen zoals hulpdiensten, maar ook verkeersdeelnemers, ongevallen melden. Opvallende concentraties van fietsongevallen worden een voor een concreet toegelicht met behulp van foto's. Wij concluderen o.m. dat op

wegen met een toegestane maximumsnelheid van 50 km/u veel meer slachtoffers onder kwetsbare verkeersdeelnemers vallen dan op 30 km/u wegen. Wij bevelen aan het aantal wegen waar 50 km gereden mag worden sterk te verminderen, in elk geval waar geen vrijliggende fietspaden zijn (bijvoorbeeld Van Mooklaan, stukje Churchilllaan naar de Strijkkade, Wethouder Brederode laan), waar veel oversteekplaatsen zijn en in de nabijheid van scholen. Een andere aanbeveling is het organiseren van educatieve programma's als "Doortrappen voor ouderen". Verder moet regionaal helderheid komen over speedpedelecs en snorfietzen naar de rijbaan.

RECONSTRUCTIE PR. BEATRIXLAAN

Binnenkort gaat de uitvoering van de herinrichting van de Beatrixlaan vanaf de A4 tot en de kruising met de Generaal Spoorlaan van start. De gemeente heeft hierbij een aantal ambities waarvan twee van betekenis zijn voor fietsers, namelijk het verbeteren van de oversteekbaarheid van de Beatrixlaan voor voetgangers en fietsers en het verbeteren van de kwaliteit van de fietspaden. Als belanghebbende werd de fietsersbond uitgenodigd mee te denken tijdens het ontwerpproces door het indienen van 'klanteisen'. Onze belangrijkste klanteis was het verbreden van de fietspaden langs de Churchilllaan over de gehele lengte van de oversteek met de Beatrixlaan van 220 cm tot ten minste 360 cm om de doorstroming gedurende de korte tijd van groen licht zo groot mogelijk te maken. Dit is vooral belangrijk voor de drukke ochtend- en avondspits. Na een langdurige discussie heeft de gemeente deze klanteis toegekend onder de voorwaarde dat deze ingepast kan worden. Het definitieve ontwerp is nog niet gereed gekomen.

NAMEN

Een paar namen van leden die veel hebben bijgedragen: Menno Spaan (secretariaat, routeverkenningen en William Nederpelt (opzet onderafdeling, routeverkenningen, relaties), Miel Struve (achergrondkennis, fietstochten en publieksacties), Henk Beindorff (nauwgezet secretariaat), Frans Botma (infrastructuur, verkeerssituaties), Machel Nuyten (Ypenburg), Frans Botma (verkeerskundige inbreng), Harke

Heida (publieksacties, bestuurlijke visie), Han Bik (secretariaat, publiciteit, publieksacties). Ian Bennett (Kenniss over de fiets, cursuscyclus met het Nivon over de fiets), Ingrid Sijlbing (secretariaat, fietsparkeren in woonwijken, inbreng in inspraaktrajecten, puzzeltocht bij Jubileum), Johan van Popta (kernpunten voor fietsers, inspraak herinrichting Beatrixlaan, onderzoek fietsongevallen) Joleen Weststeijn (fietstrommels en fietsparkeren in woonwijken, veiligheid fietsstraat Haagweg, inspraak tunneltje en Geestbrugweg, puzzeltocht bij Jubileum).

GRAAG GEDAAN

Dit was allemaal leuk om te doen. We hebben steeds een gemotiveerd team gehad, waarin mensen hun eigen belangstelling konden volgen en waarin onderlinge afspraken werkten. Als iets eens moeilijk was voor één van de bestuursleden, sprong een ander in. We hadden mensen die publieksacties leuk vonden en mensen die het leuk vonden een probleem in de praktijk uit te zoeken. Of met politici te communiceren. Of een administratie bij te houden. Er waren ook altijd gemotiveerde vrijwilligers van buiten het bestuur. Ingrid en ik gaan uit het bestuur, maar blijven nog wel de bezorging van de Fietsbellen behartigen. Gelukkig heeft het bestuur ook weer versterking in de personen van Ria Hartvelt en (waarschijnlijk) Quan van der Knokke. Zelf vind ik het bevredigend na al die jaren, resultaat van je werk te zien, fietsers hebben een serieuze plaats in het gemeentelijk beleid. Rond te fietsen en te denken: dat hebben we toch maar voor elkaar gekregen. In mijn geval gaat dat bijvoorbeeld over de heerlijk strak geasfalteerde fietspaden op veel plekken of over het tweerichtingsfietspad tussen de Sammersweg langs de Schaapweg en Mgr. Bekkerslaan naar de fietsbrug over de Dulder.

Erwin Ruitenbergh,

ex-voorzitter onderafdeling Rijswijk