

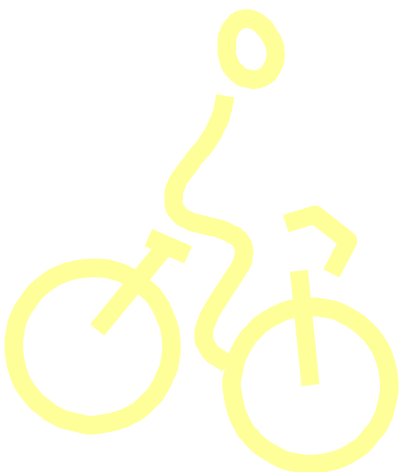
2008



Nieuwsberichten archief 2008

In dit document vind je de meeste artikelen die wij in 2008 op de site onder NIEUWS hebben geplaatst.

Kijk ook eens bij de diverse werkgroepen om nieuws van deze werkgroepen te vinden.



Inhoudsopgave

Rechten en plichten	3
Besluit over Rode Loper uitgesteld	3
Fietsbeleidsplan Zandvoort.....	3
Rode Loper maakt Jansweg autoluw	4
Waarderbrug blijft toch open voor auto's	5
Los verkeersonveiligheid Waarderbrug op!.....	5
Goed nieuws uit Haarlem	6
Definitief ontwerp Binnenweg Heemstede	6
Bussen op de Rode Loper.....	7
Fietsersbond tegen aangepast ontwerp Raaksrotonde.....	7
Het nut van de Fietsersbond: Kruisstraat, Herensingel en Buitenrustbruggen.....	8
Tunnelstudie Zuidtangent.....	9
Fietsverlichtingsacties geslaagd.....	9
Gevaar op de Rode Loper: fiets en voetgangers in de knel door bus.....	9
Fietsen onder de Buitenrustbruggen	10
Impasse rond fietsbrug Houtvaart.....	11
Inspraakreactie ontwerp Binnenweg Heemstede	11
Dodehoekspiegels in Haarlem	12
Waarderbrug toch weer open voor alle verkeer?	12
Herensingel fietsstraat?.....	13
Smedestraat-succes: Vrijbaan voor fietsers over de Rode Loper	13
Fietsbalans-2	14
Motie Schalkstad.....	14
Opnieuw motie 'Asfalt tenzij'	14

Haarlem, 18 december 2008

Rechten en plichten

W. Antonisse stelt in Haarlems Dagblad van 17 december dat fietsers (en met name Fietsersbondleden) denken alleen rechten te hebben en geen plichten. Ze rijden tegen de richting in, door rood en altijd zonder licht, dat is het beeld dat Antonisse stelt. Nou, ik kan u uit de droom helpen: Fietsersbondleden hebben alleen recht op korting bij diverse fietsenwinkels. Niet meer en niet minder.

De politie heeft de laatste tijd regelmatig gecontroleerd op fietsverlichting. Geen licht? 40 euro boete. Door rood gefietst? 60 euro boete. Forse boetes als je dat vergelijkt met snelheidsovertredingen: 9 km/u te hard, 40 euro boete.

De Fietsersbond behartigt de belangen van fietsers. Wij bepleiten kortere wachttijden bij verkeerslichten. Onlogisch eenrichtingsverkeer moet worden opgeheven. (In 2010 gaat dat ook gebeuren op Kruis- en Jansstraat).

De Fietsersbond heeft in het najaar in Haarlem, Heemstede, Bloemendaal en Velsen fietsverlichtingsacties gehouden. Vrijwilligers van de bond repareerden gratis de verlichting van honderden fietsers. Mede dankzij deze acties van de Fietsersbond is het aantal fietsers zonder licht de laatste jaren sterk afgenomen. Uw beeld van de werkelijkheid doet geen recht aan de vele fietsers en Fietsersbondleden (1300 in Haarlem en omstreken) die zich netjes aan de regels houden.

En is het onze schuld als fietsers zich niet aan de regels houden? Heeft de Fietsersbond alleen recht van spreken op het moment dat alle fietsers zich aan de regels houden? Stuur u dan ook een ingezonden brief als de ANWB opkomt voor het autobelang met de titel: 'Automobilisten aanpakken?' Miljoenen auto's rijden te hard. Ook dat is gevaarlijk.

Haarlem, 18 december 2008

Besluit over Rode Loper uitgesteld

Tijdens de raadsvergadering van deze donderdag zou in een discussie over de zogeheten Rode Loper een knoop worden doorgehakt over de route van het busverkeer: over de Rode Loper op de Kruisweg of alleen door de Jansstraat. PvdA, VVD en SP laten het onderwerp echter van de agenda laten halen. Volgens PvdA'er Marjan Zoon is de agenda te vol om de discussie hierover de aandacht te geven die het verdient.

Zandvoort, 15 december 2008

Fietsbeleidsplan Zandvoort

In oktober werd de Fietsersbond uitgenodigd deel te nemen aan een klankbordgroep voor het fietsbeleidsplan van Zandvoort. Helaas hebben we (nog) geen actieve leden in Zandvoort. Omdat het zo'n ambitieus plan is met aandacht voor zowel de dagelijkse fietser als de recreatieve fietser is Yvonne Hassing van werkgroep Bloemendaal naar de bespreking geweest.

Ze is eerst met een kritisch oog door Zandvoort gefietst en heeft in overleg met Eelco Langerijs (Heemstede) en Jaap Moerman (Haarlem) een schriftelijke reactie gegeven. In de nieuwste versie van het plan zijn een aantal

aanbevelingen van de Fietsersbond overgenomen. Het is begin december gepubliceerd en zaterdag 13 december is Yvonne een kwartier lang op de lokale radio geweest om vragen over het plan te beantwoorden. Zoals we al hebben aangegeven in een brief die de Zandvoortse leden bij het afdelingsblad hebben gekregen, zijn we dringend op zoek naar Zandvoorters die zich met het fietsbeleid willen bemoeien. Het klimaat is nu gunstig.

De verkeersambtenaren hebben ambitieuze plannen en kunnen de steun van de Fietsersbond daarbij goed gebruiken. Stuur gauw een mailtje naar bloemendaal@fietsersbond.nl en meld je aan!

Als je het Concept Fietsbeleidsplan wil lezen, ga dan naar www.zandvoort.nl. Type bij zoeken fietsbeleidsplan en je vindt alle informatie.

Haarlem, 16 december 2008

Rode Loper maakt Jansweg autoluw

In het Haarlems Dagblad van 16 december stond een ingezonden brief van René Rood van de Fietsersbond: Rode Loper maakt Jansweg autoluw.

Ik woon aan de Kinderhuisvest waar toen de Gedempte Oude Gracht was afgesloten 108 bussen per uur hebben gereden. Dus ik weet waarover ik spreek. Vanaf 2010, als de Rode Loper er komt, rijden er in de Jansweg 100 bussen per uur in de spits. Mijn stelling is dat de Jansweg rustiger, veiliger en schoner wordt. Want het beeld dat nu van de Jansweg geschetst wordt is eenzijdig (Haarlems Dagblad 10 december: Wij zijn het haasje als de Rode Loper komt). Er wordt in dit artikel met geen woord gesproken over de compensatie die aan de Jansweg bewoners wordt aangeboden. Het Rode loper plan houdt ook in dat het Jansweg viaduct wordt afgesloten voor autoverkeer. Het aantal bussen verdubbelt, maar de Jansweg wordt autoluw. Van de 325 auto's per uur die nu door de Jansweg rijden blijven er 100 auto's over die niet verder rijden dan van en naar de parkeergarage. Toegegeven, een bus is geen auto, maar de oversteektijd neemt behoorlijk toe. Een bus levert per definitie niet meer overlast op, wel andere: trillingshinder en geluidshinder.

Met gebruik van hoogwaardig asfalt is trillingshinder heel goed binnen aanvaardbare normen te krijgen. Ik had destijds op de Kinderhuisvest alleen last van de Zuidtangent. Die denderde met 50 km/u over slecht wegdek. Vanaf 2010 rijden alle bussen van Connexion op aardgas en zijn daarmee schoner dan de 325 benzine/diesel auto's die nu door de Jansweg rijden. Het siert de gemeente niet dat zij geen onderzoek heeft gedaan naar de geluidshinder van 100 bussen per uur. Mochten de bussen met een snelheid van max. 30 km p/u boven de wettelijke norm komen, dan zijn maatregelen als dubbele beglazing of isolatie alleszins redelijk.

Niet alleen vermindert het aantal motorvoertuigen, ook de snelheid wordt verlaagd van 50 naar 30 km. Dat maakt oversteken veiliger dan nu het geval is. Zeker als ter hoogte van de Parkstraat een zebra en stoplicht worden aangelegd voor de kinderen van de basisschool De Kring. Op de Parklaan wordt het bij de school rustiger: aan de zuidkant rijden met de komst van de Rode Loper helemaal geen bussen meer. De bussen richting oost zullen straks via het Jansweg-viaduct en Prinsen Bolwerk gaan rijden. Met de komst van de Rode Loper op de Kruisweg wordt het gebied rondom het station heel overzichtelijk. De bussen die het station verlaten, draaien alle rechtsaf de Parklaan in. Het kruispunt Kruisweg-Parklaan wordt niet drukker, zoals wordt gezegd, maar wordt simpeler: alleen oost-west verkeer (auto's en bussen) en noord-zuid verkeer (fietsen en voetgangers). Omdat er geen bussen op de Kruisweg rijden, hoeft er geen rechtsaf

regeling gemaakt te worden en wordt op die kruising de wachttijd voor bus, auto en langzaamverkeer veel korter en dus veiliger.

Tot slot, mensen die er voor kiezen in de binnenstad te gaan wonen, hebben naast de voordelen, ook te maken met nadelen, in het bijzonder hinder die samenhangt met de stedelijke infrastructuur. Dat is soms onvermijdelijk. Het autoverkeer op de Parklaan neemt toe, dat is de consequentie van de keuze voor een autoluwe binnenstad maar staat los van de vraag of de Kruisweg Rode loper wordt.

Als bewoner van de Kinderhuisvest zie ik nu 650 auto's en bussen p/u voor mijn deur voorbij komen (drie keer het aantal dat, met de Rode Loper, op de Jansweg komt te rijden) en wonen naast mij in het Magdalenaklooster 150 dak- en thuislozen die dagelijks veel overlast en criminaliteit veroorzaken. Ben ik nu ook 't haasje?

Rene Rood, bewoner Kinderhuisvest en lid van de Fietsersbond

Haarlem 12 december 2008

Waarderbrug blijft toch open voor auto's

In de raadscommissie van 11 december bleek dat er een nipte meerderheid is voor een motie van de SP waarmee het besluit de Waarderbrug voor gemotoriseerd verkeer af te sluiten wordt teruggedraaid. Zoals je op deze nieuwspagina kan lezen is de Fietsersbond daar fel tegenstander van! De brug is beruchte blackspot waar jaarlijks meerdere ernstige ongelukken plaatsvinden, vaak met fietsers als slachtoffer.

De SP dient de een motie in op de eerste raadsvergadering van het nieuwe jaar. Hopelijk komt de raad voor die tijd nog tot inkeer!

Haarlem, 10 december 2008

Los verkeersonveiligheid Waarderbrug op!

De Fietsersbond vraagt de gemeente dringend om het knelpunt bij de Waarderbrug nu op te lossen. Jaarlijks vinden twee ernstige ongelukken plaats op het kruispunt van de Waarderbrug en de Spaarndamseweg. Ook zijn er verschillende dodelijke ongevallen te betreuren. In bijna alle gevallen is het slachtoffer een fietser.

De gemeente is dit al lang van plan. Deze black spot staat hoog in de prioriteitenlijst van de nota Uitwerking Verkeersveiligheid uit 2006 en in de nota Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur uit 2007. Meest eenvoudige en goedkope oplossing is het afsluiten van de Waarderbrug voor (vracht)autoverkeer op het moment dat de Schoterbrug opengaat: een paaltje in de weg, klaar.

Dit was het besluit van de gemeente toen tot de aanleg van de Schoterbrug werd besloten. Ook toen 3 jaar geleden het college dat besluit weer oprakelde werd door de gemeenteraad vast gehouden aan dit eerdere besluit. Verkeerstechnisch is er geen noodzaak om de Waarderbrug open te houden voor autoverkeer. Simulaties in de regeling van de verkeerslichten laten zien dat er geen problemen zijn te verwachten met de doorstroming, aldus de nota die wethouder Divendal nu doet verschijnen. Alleen als de Waarderpolder en de Spoorzone volledig zijn bezet zijn met arbeidsplaatsen, alleen dan zou misschien in de toekomst de doorstroming kunnen afnemen. Dat is een opeenstapeling van als, als, als.

Opmerkelijk is dat de wethouder nu zelfs met een optie komt die nog slechter uitpakt voor de doorstroming: een om-en-om variant zoals bij de Catharijnebrug. Hierbij nemen de wachttijden bij de verkeerslichten alleen maar toe. En de verkeersveiligheid verbetert niet.

Met de afsluiting van de Waarderbrug voor autoverkeer wordt het kruispunt Waarderbrug/Transvaalstraat/Spaarndamseweg heel eenvoudig. Dat betekent korte wachttijden. En dat is goed voor de doorstroming van alle verkeer.

Maar er staat niets in de nota over gemeentelijke doelstellingen: bijvoorbeeld Haarlem Klimaatneutraal en het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan, waarvan de doelstelling is: minder autogebruik en meer fietsgebruik op de korte afstand. Dat lukt alleen met het realiseren van goede en veilige fietsroutes.

Donderdag 11 december bespreekt de commissie Beheer dit onderwerp.

Haarlem, 6 december 2008

Goed nieuws uit Haarlem

In de commissievergadering in Haarlem was er geen meerderheid om de bus op of naast Rode Loper in de Kruisweg te laten rijden.

Helaas was er ook nog (net) geen meerderheid om de bussen in twee richtingen door de Jansweg te laten rijden. De SP, D66, GL, CU, Actiepartij stellen dat wel voor. De VVD wil is ook voorstander van het scheiden van verkeersstromen. Wethouder Divendal vindt de raad mans genoeg om met een amendement te komen en als daar een meerderheid voor is, dan voert het college dat uit. Het verhaal wordt dus op 18 december vervolgt in de gemeenteraad.

De Fietsersbond is aan het lobbyen om dan een goed voorstel op tafel te hebben, zodat de VVD ook kan instemmen.

Ook bij het voorstel voor een fietsoversteek bij de Raaksrotonde was er geen steun voor het collegevoorstel. Ook hier geen steun voor het collegevoorstel. De raadsleden zagen in dat het ontwerp gevaarlijk was en weggegooid geld. Wethouder Van Velzen gaat nu verder met oude plan.

Heemstede, 6 december 2008

Definitief ontwerp Binnenweg Heemstede

De raadscommissie in Heemstede heeft een laatste oordeel gegeven over het ontwerp voor de nieuwe inrichting van de Binnenweg. De definitieve beslissing volgt in de raadsvergadering van 18 december. De Fietsersbond heeft bij de commissievergadering nogmaals ingesproken. Wij nog steeds dat de positie van de fietser op de nieuwe Binnenweg beter kan, maar er zijn geen grote wijzigingen in de plannen meer te verwachten. Wij verwachten wel dat er een begeleidingsgroep voor de uitvoering wordt ingesteld en zullen daaraan deelnemen wanneer we daarvoor een uitnodiging krijgen. Een verslag van de commissievergadering kun je vinden op www.heemsteder.nl (laatste nieuws, week 49).

Haarlem, 2 december 2008

Bussen op de Rode Loper

Op 4 december wordt er in de raadscommissie Beheer weer gesproken over de Rode Loper. Burgemeester en wethouders kiezen voor een busbaan op de Kruisweg met een extra verkeerslicht om de veiligheid te waarborgen. De Fietzersbond vraagt zich af of we met dit voorstel niet nog verder afdwalen van de Rode Loper visie: een hoogwaardige entree van de binnenstad!

De Provincie, Connexxion en de Politie vinden de variant waarbij bussen in twee richtingen over de Jansweg rijden, met een fietspad in noordelijke richting, een goed en veilig voorstel vinden. De bus op de Rode Loper wijzen zij af.

De bus over de Rode Loper betekent dat er smalle fietspaden en voetpaden op de Kruisweg komen; er lange wachttijden bij verkeerslicht Kruisweg-Parklaan zullen zijn en er geen laad- en losmogelijkheid meer is in de Kruisweg. De aanvullende nota bij het voorstel van burgemeester en wethouders laat zien dat er qua geluidsbelasting en nadeelcompensatie geen bezwaren zijn tegen een dubbele busafwikkeling op de Jansweg. Immers het aantal autobewegingen neemt met 200 per uur af. De oversteektijd voor voetgangers neemt daarmee toe. Er is eigenlijk geen enkel argument om de bus via het drukste voet- en fietspad van Haarlem te laten rijden. Verkeerslichten moeten nu de veiligheid op de Kruisweg garanderen; maar die veiligheid is schijnveiligheid. Twee verkeerslichten op 100 meter afstand van elkaar, dat werkt niet.

ROVER en Fietzersbond roepen de commissie op om vast te houden aan het oorspronkelijke concept Rode Loper: een eigen voetgangers- en fietsstraat op de Kruisweg.

Haarlem, 2 december 2008

Fietzersbond tegen aangepast ontwerp Raaksrotonde

Vorige week stond in de krant het aangepaste ontwerp voor de Raaksrotonde. In dit ontwerp zullen fietsers gebruik kunnen maken van deze rotonde. Dit is wel comfortabel maar niet veilig. Op de afrit van de turborotonde richting Zijlsingel moeten fietsers twee rijstroken oversteken. De Fietzersbond kiest voor veiligheid boven de directe fietsroute. Donderdag 4 december praat de raadscommissie over het ontwerp en de Fietzersbond pleit ervoor niet te kiezen voor deze onveilige en overbodige oplossing. Het geldt dat bespaard wordt door het niet aanleggen van een extra brug kan veel beter besteed worden aan het fietsveilig en fietsvriendelijk maken van de fiets toegangswegen naar de binnenstad.

Dit voorjaar werd het eerste ontwerp van de rotonde door de commissie afgewezen omdat er een fietspad oost-west ontbrak. Wij vonden dat het ontwerp, zonder fietsoversteek dus, wel goed. Het bleek dat in dit eerste ontwerp fietsers in alle richtingen (noord-zuid maar zelfs ook oost-west) sneller de Raaksbruggen zullen kunnen passeren dan in de huidige situatie. Wel zijn er een aantal verbeteringen nodig voor de toeleidende fietsroutes. Zo moet onder meer de oversteek Zijlbrug - Zijlstraat veiliger gemaakt worden door de helling ter verkleinen en de oversteek in tweeën knippen (middeneiland of anders verkeerslichten). Het tweerichtingen fietspad langs de Leidsevaart moet doorgetrokken worden tot aan de Westergracht. De Barrevoetestraat moet verbreed worden door de parkeervakken daar op te heffen. De Barrevoetestraat, Keizerstraat en Zijlstraat moeten autoluw worden.

In het nieuwe ontwerp is er een fietsoversteek tussen Raaks en Brouwersgracht/-vaart via een nieuwe fietsbrug. Dit is wel comfortabel maar niet veilig. Op de afrit van de turborotonde richting Zijlsingel moeten fietsers twee rijstroken oversteken. Aan het oversteken van twee rijstroken kleven verschillende gevaren, die samenhangen met de oversteeklengte, de kans op afdekongevallen en onduidelijkheid over de manoeuvres van

automobilisten. De nadelen kunnen niet weggenomen worden door fietsers uit de voorrang te halen. De Fietsersbond kiest voor veiligheid boven de directe fietsroute.

De nieuwe fietsbrug is op circa 60 meter van de bestaande Zijlbrug en daarmee een verspilling van schaarse fietsbudgetten. Dit geld kan veel beter besteed worden aan het fietsveilig en fietsvriendelijk maken van de fiets toegangswegen naar de binnenstad.

Velsen, november 2008

Velsenaren moeten vaker op de fiets

Ook in Velsen is de fiets een vaak gebruikt vervoermiddel. Maar burgemeester en wethouders van Velsen vinden dat het nog beter kan. Minder druk op het wegennet en een betere gezondheid en conditie van de inwoners is dan het gevolg. De gemeenteraad had gevraagd maatregelen om het fietsen te stimuleren. Burgemeester en wethouders geven nu een eerste aanzet met een discussiestuk.

In het discussiestuk staan nog weinig concrete voorstellen. Alleen veilige fietspaden, ook naar de scholen en goede parkeermogelijkheden voor de fiets worden concreet genoemd. Het is nu aan de gemeenteraad om meer maatregelen te bedenken. Die worden dan verwerkt in een uitvoeringsplan waarover de gemeenteraad weer zal praten (waarschijnlijk in het tweede kwartaal van 2009). Meer informatie is te vinden op de website van de gemeente Velsen (www.velsen.nl). Geef als zoekterm 'fiets' en je komt bij de informatie.

Haarlem, 17 november 2008

Het nut van de Fietsersbond: Kruisstraat, Herensingel en Buitenrustbruggen

De Fietsersbond komt op voor de belangen van fietsers. Dat we dat succesvol doen blijkt uit de volgende berichten: Wethouder Divendal is door de commissie teruggestuurd met het plan de bus over de Rode Loper in de Kruisstraat te laten rijden. Hij moet zijn huiswerk overdoen, de fracties houden vooralsnog vast aan de bus in twee richtingen op de Jansweg. Een voorlopig succes. Voor de Herensingel, waar wij eerder over schreven, heeft hij inmiddels opdracht gegeven een fietsstraat te ontwerpen! Goed resultaat voor de fietsers! Maar successen komen niet altijd zo snel!

In het Haarlems Dagblad van 15 november stond een ingezonden brief van Roel van Beek, destijds voorzitter van de ENWB Haarlem, voorloper van de Fietsersbond, die we je niet willen onthouden.

Het zal ongeveer in 1980 zijn geweest dat de afdeling Haarlem van de ENWB (eerste, enige echte wielrijdersbond) een plan presenteerde in de toenmalige raadscommissie verkeer en vervoer om een fietsverbinding te realiseren onder de Buitenrustbruggen door. Een plan met begroting (350.000) om het fietsverkeer veilig te laten plaatsvinden tussen Schalkwijk en de binnenstad en terug.

De raadscommissie wees in haar wijsheid dit plan af, met als een van de argumenten dat bij hoge waterstand de bak wel eens vol zou kunnen lopen, van een vuilwaterpomp hadden de raadsleden toen nog nooit gehoord. Het plan van de ENWB was een onderdeel van een door haar gemaakte fietsnota waarvan een groot deel van de aanbevelingen in de loop der jaren in Haarlem zijn gerealiseerd. De raadsleden en de afdeling verkeer van de gemeente waren toen in het bezit van deze nota.

Nu wordt er weer een van deze aanbevelingen gerealiseerd, waaruit mag blijken dat de visie van het toenmalige bestuur van de ENWB Haarlem ver voor de (kennis van de raad en de afdeling verkeer) muziek uitliep. Het is ook

leuk om te constateren dat het actievoeren van toen tot op de dag van vandaag zijn vruchten afwerpt.

Zo zie je, het kan even duren maar belangenbehartiging heeft zijn nut! Voor de recente successen zie:

Haarlem, november 2008

Tunnelstudie Zuidtangent

In het Haarlems Dagblad van 9 november stond een stuk van Rover. Onhaalbaar, onbetaalbaar en bovendien: onzinnig, dat vindt reizigersvereniging Rover de bustunnel ten behoeve van de Zuidtangent die de provincie Noord-Holland en Haarlem onder de binnenstad willen aanleggen. Rover-voorman Han van Spanje: 'Het is een oplossing voor een probleem dat niet bestaat.' En het alternatief biedt voordelen voor het openbaar vervoer en voor de fietser. Rover heeft gelijk: de studie leidt tot niets, en blijkt 15 jaar geleden al uitgevoerd te zijn in de gemeentelijke nota Haarlem Centrum Autoluw uit 1994.

Een ondergronds tramtracé via Verwulft en Houtplein naar de Schipholweg was toen al bedacht. De studie is ook nu niet nodig, er is een betaalbaar alternatief om de Zuidtangent door de stad te loodsen. Dat is aldus Rover een verbrede Lange Brug (Verfroller). Dit plan lag 2 jaar geleden op tafel, inclusief tweerichtingen fietspaden aan beide zijden van de brug. Een win-win situatie voor het openbaar vervoer én voor de fiets. Het tweerichtingen fietspad langs de Spaarnwouderstraat kan dan over de brug worden doorgetrokken langs de Kampersingel en -vest tot aan de Gedempte Oude Gracht.

Regio, november 2008

Fietsverlichtingsacties geslaagd

De Fietsersbond heeft dit jaar vijf fietsverlichtingsactie gehouden, de eerste twee op 11 oktober in Bloemendaal en Vogelenzang, met stralend weer. De andere drie, in Haarlem, Heemstede en IJmuiden, op 1 november, toen het al een stuk kouder was. De acties begonnen om elf uur 's ochtends, maar de eerste klanten stonden soms al om half elf in de rij. Alles bij elkaar hebben we zo'n 275 fietsen van goed werkende verlichting voorzien!

We waren dit jaar extra goed voorbereid dankzij een praktische cursus van Sander Tweewielers, die voor alle 13 cursisten een handig doormeetapparaatje heeft gemaakt. Daardoor hadden we ook geen gebrek aan goede reparateurs. De samenwerking met Mobike en Sander Tweewielers verliep uitstekend. Die namen tijdens de acties de moeilijke gevallen voor hun rekening. De stemming was prima. Het is natuurlijk ook heel leuk als je van zoveel fietsen de verlichting weer aan de praat krijgt. Soms hoefden we alleen maar uit te leggen hoe de dynamo werkt, of bleek de batterij op te zijn, terwijl het in andere gevallen echt een uitdaging was om te ontdekken waar het probleem lag. We hebben vanzelfsprekend flink reclame gemaakt voor de Fietsersbond en ook nog een aantal nieuwe leden geworven. Die kregen een gratis voor- en achterlicht tijdens de actie.

Dankzij onze acties rijden er nu minder fietsers zonder licht rond, maar nog altijd veel te veel! En dat is helemaal niet nodig is. Sinds 1 november zijn losse lampjes ook toegestaan en een setje kost maar 5 euro. Gauw even naar de winkel dus, al is het maar voor noodgevallen, want een gewoon voor- en achterlicht is beter. Maar omdat achterlichten het meest problemen geeft raden we daar wel een batterijlamp aan.

De nieuwe regels voor de losse fietsverlichting staat op deze site: www.losselampjesmogenook.nl.

Haarlem, oktober 2008

Gevaar op de Rode Loper: fiets en voetgangers in de knel door bus

Vorige week besloot het college om de bus geheel of gedeeltelijk op de Rode Loper te laten rijden. Voor de

Fietsersbond en Rover onbegrijpelijk en onaanvaardbaar, omdat een gevaarlijke black-spot wordt gecreëerd op de Kruisweg: bussen moeten zich wringend een weg gaan banen tussen grote stromen fietsers en voetgangers.

De Fietsersbond en Rover vragen de gemeenteraad in een brief vast te houden aan het al jaren geleden vastgestelde plan: de Rode Loper voor alleen fietsers en voetgangers. Door deze in het Masterplan Spoorzone vastgelegde ontvlechting van verkeer ontstaat een aangename, veilige route op dit drukke stukje Haarlem. De Rode Loper is de fiets- en wandelroute van Stationsplein naar het centrum via de Kruisweg. Hij gaat worden gebruikt door lopende en fietsende forensen en bezoekers van de Haarlemse binnenstad. De Rode Loper vormt tevens, met de nieuwe fietsbrug over de Schotersingel in het verlengde van de Kruisweg, een directe fietsroute naar Haarlem-Noord.

Onze argumenten:

1. De verkeersveiligheid is niet onderzocht:

Op het punt waar bussen het busstation verlaten en linksaf de Kruisweg in moeten, kruisen bus, fietsers en voetgangers elkaar. Dit levert een zeer gevaarlijke black-spot situatie op: 54 bussen per uur zullen zich in de spits door grote aantallen voetgangers en fietsers moeten gaan wringen.

2. Te smalle voetpaden:

De Kruisweg wordt het afvoerputje van Haarlem; daar moet alles in: de bus, de voetganger en de fietser. Door de smalle voetpaden zullen mensen op het fietspad lopen.

3. Geen cijfers over fietsers:

Aantallen fietsers zijn niet onderzocht, wij schatten een verdubbeling in naar 1200 fietsers in de spits door fietsers twee richtingen naar de fietsparkeerkelder en Haarlem Noord. Waar vrachtverkeer met de problematiek van de dode hoek zit, wordt de bus nu een heel erg druk fietspad op gestuurd.

4. Kruispunt Kruisweg/Jansweg is niet onderzocht:

De wachttijden op dit moment zal al onacceptabel lang, wat leidt tot door rood rijden. Met de verdubbeling van het aantal fietsers wordt dit nog slechter.

5. Movares concludeert dat Jansweg beter scoort:

Onderzoeksbureau Movares concludeert op pagina 11 van de nota dat het oorspronkelijk plan (alle bussen via Jansweg) beter scoort op ruimtelijke kwaliteit en comfort voor de busreiziger.

6. Variant Jansweg ongunstig onderzocht:

De Jansweg variant is onderzocht met fietsstroken, waardoor deze gevaarlijk lijkt.

Raadsc commissie, Rover en Fietsersbond vroegen echter om bussen in twee richtingen en uitsluitend een vrij fietspad in noordelijke richting. Plus 30 km/u en veilige voetgangersoversteekplaatsen voor de kinderen die naar de Beyneshal gaan.

Het kan: op de Jansweg neemt het autoverkeer sterk af (in de spits van 325 naar 100 auto's per uur, 's nachts auto- en busvrij). Alleen tussen de parkeergarage en de Parklaan zal er autoverkeer blijven bestaan (zie schetsen volgende pagina).

Haarlem, oktober 2008

Fietsen onder de Buitenrustbruggen

In het Haarlems Dagblad lezen wij een artikel over de aanleg van een fietsonderdoorgang bij de Buitenrustbruggen. De Fietsersbond heeft 20 jaar geleden al gepleit voor deze onderdoorgang om een veilige oversteek tussen de Schalkwijkerstraat en de Schipholweg te maken. Wij zijn blij dat dit knelpunt eindelijk opgelost gaat worden.

De bezwaren die het hoogheemraadschap van Rijnland tegen de aanleg had zijn kennelijk van tafel. Het

kruispunt is voor fietsers een van de gevaarlijkste van Haarlem, er gebeuren ieder jaar wel een aantal ernstige ongelukken op deze belangrijke fietsroute tussen Schalkwijk en de Binnenstad.

Regio, 16 oktober 2008

Impasse rond fietsbrug Houtvaart

De Fietsersbond Haarlem en omstreken heeft een open brief naar de provincie en de gemeenten Bloemendaal, Heemstede en Haarlem gestuurd in een poging de impasse rond de fietsbrug over de Houtvaart te doorbreken. De gemeente Bloemendaal heeft namelijk besloten niet langer mee te werken aan de aanleg van de fietsbrug.

De kwestie van de Fietsbrug over de Houtvaart speelt al jaren. De provincie wil deze brug graag realiseren. Hij maakt onderdeel uit van een bovengemeentelijk plan en is belangrijk voor de Oost-Westverbindingen. Bovendien is de brug belangrijk voor de schoolkinderen uit het Ramplaan- en het Oosterduinkwartier die naar het Coornhertlyceum gaan en voor de kinderen van de nieuwe wijk Vogelpark die naar de scholen in Aerdenhout fietsen. De brug wordt gesteund door de Fietsersbond, de gemeente Haarlem en de gemeente Heemstede. Tot afgelopen juni stond de gemeente Bloemendaal er ook achter, ondanks protesten van de bewoners van het Rijnegom- en Spieghelenburgkwartier in Aerdenhout, die bang zijn dat forenzen die gebruik maken van station Aerdenhout in hun wijk hun auto zullen parkeren. Ook zijn ze bang dat de fietsbrug later zal worden vervangen door een autobrug.

De gemeente Bloemendaal is overstag gegaan omdat ze bang zijn dat de bouw van een nieuw kantorencomplex in Haarlem en de nieuwe wijk Vogelpark zullen leiden tot veel extra verkeer in Aerdenhout, omdat de ontsluiting van deze wijken nog onduidelijk is. Met de gemeenteraadsverkiezingen in Bloemendaal in het vooruitzicht (op 17 november in verband met de fusie met Bennebroek) heeft de gemeente duidelijk voor de eigen bewoners gekozen, helaas ten koste van de veiligheid van de schoolkinderen van Haarlem en Heemstede.

Gedeputeerde Mooij van de provincie wilde de fietsbrug graag over de verkiezingen heen tillen, omdat hij anders inzet van de verkiezingen zou worden. Dat waren wij ook van plan, maar toen er achter elkaar artikelen van de VVD en het CDA verschenen waarin stond dat deze partijen uitdrukkelijk de bewoners steunden, en toen we bovendien allerlei mailtjes kregen van de toekomstige bewoners van de wijk Vogelpark, konden we het niet laten ons in de discussie te mengen en een tegengeluid te laten horen in de krant. De Fietsersbond roept de provincie en de drie belanghebbende gemeenten op om de impasse te doorbreken.

Download [Open brief Houtvaartbrug](#) (size 564.0 Kb)

Heemstede, 15 oktober 2008

Inspraakreactie ontwerp Binnenweg Heemstede

Over de herinrichting van de Binnenweg in Heemstede wordt al een tijdje gesproken. Op 15 oktober heeft de Fietsersbond gereageerd op het voorlopig ontwerp. Wij zijn en blijven van mening dat er niet voldoende recht wordt gedaan aan het uitgangspunt dat de auto een stapje terug doet ten gunste van voetganger en fietser. Vooral op de gedeeltes waar een krap profiel voorhanden is, neemt de voetgangersruimte amper toe. Zelfs waar het fietspad verdwijnt, komt die ruimte niet ten goede aan de voetganger en/of fietser.

De Fietsersbond is verbaasd dat er geen opgave is van het aantal fietsparkeerplaatsen en waarop het aantal is gebaseerd. Wij pleiten voor een echte fietsstrook met fietssymbool. Dat schept helderheid en de weggebruiker wordt daarop geattendeerd.

Lees hieronder de volledige inspraakreactie.

Download [Inspraakreactie Binnenweg](#) (size 27.4 Kb)

Haarlem oktober 2008

Dodehoekspiegels in Haarlem

In Haarlem zijn op vijf plaatsen dodehoekspiegels geplaatst. De Fietsersbond is daar blij mee. Op deze plekken is het risico op ongelukken met fietsers en vrachtauto's gelukkig verkleind. De spiegels zijn geplaatst op de kruising Spaarndamseweg en Paul Krugerkade; Kleine Houtweg en Rustenburgerlaan; Waarderbrug; Kleine Houtweg en Kampersingel; en Jansweg en Parklaan. De spiegel bij de Waarderbrug staat op een plek die bij ons bekend staat als een black-spot; daar gebeuren teveel ongelukken met fietsers.

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft het effect van dodehoekspiegels op vrachtwagens onderzocht. Het blijkt dat, ondanks de verplichting voor vrachtwagens om deze spiegels te hebben, het aantal doden niet is verminderd. Uit een analyse van de gegevens blijkt dat (dodelijke) ongelukken gebeuren omdat de fietsers soms voor de vrachtwagen gaan staan. Zij zijn dan niet zichtbaar in de dodehoekspiegel. Een frontspiegel of camera kan ongelukken voorkomen. De SWOV pleit ook voor de beste oplossing: verkeersstromen van vrachtauto's en fietsers moeten gescheiden worden. Als je elkaar niet tegenkomt, gebeuren er ook geen oplossingen.

De Fietsersbond Haarlem en omstreken vindt dat laatste ook de beste oplossing en blijft bij de gemeenten pleiten voor het plaatselijk weren van (grote) vrachtauto's. In bepaalde straten hoeven vrachtwagens helemaal niet te komen. In onze ogen is de Kleine Houtweg, waar nu een dodehoekspiegel is geplaatst, een goed voorbeeld van een weg waar vrachtauto's helemaal niet hoeven te komen. Gelukkig wordt de Kleine Houtweg in 2009 omgebouwd tot een fietsstraat waar auto's te gast zijn

[Link naar SWOV](#)

Haarlem oktober 2008

Waarderbrug toch weer open voor alle verkeer?

Op initiatief van de SP in Haarlem gaat de raadscommissie Beheer praten over het openblijven van de Waarderbrug voor alle verkeer. De afspraak is dat deze brug, als de Oostweg klaar is, dicht zou gaan voor gemotoriseerd verkeer. Alleen voetgangers en fietsers kunnen de brug dan nog gebruiken. De SP stelt dat nu dus ter discussie. Is men dan opeens vergeten dat de Waarderbrug een black spot is, dat er veel ernstige en dodelijke ongelukken met fietsers zijn gebeurd (twee per jaar)? Dat de Spaarndamseweg minder druk moet worden (geluid, uitstoot, fijnstof). Dat er zeer beperkt autoverkeer is tussen de Indische en Transvaalbuurt en de Waarderpolder (en als er al verkeer is, dat dat beter op de fiets kan gaan)?

In 2005 besloot het college al, in strijd met het coalitieprogramma, de brug open te houden voor het bestemmingsverkeer. In het collegeprogramma is juist afgesproken dat de Waarderbrug bij opening van de Schoteroogbrug bestemming zou krijgen voor fietsverkeer en openbaar vervoer.

Uiteindelijk werd gelukkig toch besloten de brug af te sluiten voor gemotoriseerd verkeer. En nu gaat de raad toch weer discussiëren over dat besluit. Terwijl alle argumenten om de brug te sluiten nog steeds even sterk zijn: Het openhouden van de brug betekent dat er feitelijk niets veranderd aan de gevaarlijke situatie op het kruispunt Waarderbrug - Spaarndamseweg. De Waarderbrug is gewoon te smal voor auto- en fietsverkeer. De brug openhouden om het autoverkeer op de korte afstand te faciliteren?! Dat is de wereld op z'n kop. De doelstelling van het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan was juist: meer fietsgebruik op de korte afstand.

Haarlem, 17 oktober 2008

Herensingel fietsstraat?

In de Raadscommissie Beheer van 16 oktober 2008 is gesproken over de herinrichting van de Herensingel (Raadsstuk Oude Amsterdamsebuurt: DO fase 2). In het voorstel staan alleen maar klinkers ingetekend. De erg hobbelige fietsdoorsteek van tegels tussen Volhardingsstraat en Teylerstraat is buiten het plan gehouden. De Fietsersbond is overvallen met dit plan. Wij zijn niet bij eerdere fases van dit plan betrokken, en hebben ook geen uitnodiging ontvangen voor de info/inspraakavond. Daarom heeft de Fietsersbond een mail naar de raadsleden gestuurd en ingesproken tijdens de commissievergadering.

De Herensingel is een belangrijk onderdeel van een Oost-West fietsroute en bezit alle argumenten om als fietsroute te worden ingericht. Bij de reconstructie van Lange Herenvest (ongeveer 10 jaar geleden) is de toezegging gedaan om van de Herensingel een goede kwaliteit fietsroute te maken. Richting Amsterdamse poort was er namelijk geen ruimte voor een fietspad op de Lange Herenvest. De Herensingel is een fietsroute volgens het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP) en opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur.

Omdat het een fietsroute is zou de Herensingel een fietsstraat worden: een smalle asfaltloper omzoomd met klinkerbestrating. Dit concept is al bekend in Haarlem en kan o.i. moeiteloos op de Herensingel worden toegepast. De eerste 50 meter vanaf de Schalkwijkerstraat liggen er al.

Tijdens de commissievergadering is er stevig over gedebatteerd. De SP en VVD leken aanvankelijk vergeten te zijn dat ze een motie "Asfalt tenzij" hadden aangenomen dit voorjaar. GL en PvdA waren heel duidelijk naar wethouder Divendal: "De Herensingel begint met een fietspad (in asfalt) en eindigt met een fietspad (in tegels); er tussenin is niets. Hoe kunt u dan beweren dat dit geen fietsstraat is?"

Het lukte de wethouder niet dit te weerleggen. Wordt vervolgd in de gemeenteraad op donderdag 30 oktober.

Haarlem, september 2008

Smedestraat-succes: Vrijbaan voor fietsers over de Rode Loper

De plannen voor de Rode Loper voor fietsers en voetgangers door de binnenstad zijn op initiatief van de Fietsersbond aangepast. In de gemeenteraadsvergadering waarin de Rode Loper werd besproken heeft de Partij van de Arbeid een motie ingediend waarin tweerichtingsverkeer voor fietsers in de Smedestraat gelijk in 2010 mogelijk is, en niet zoals de gemeente voorstelde pas in of na 2014. De hele gemeenteraad heeft de motie van de PvdA overgenomen. Het wordt nu mogelijk van de Damstraat naar de HEMA te fietsen en de fietsenstalling aan de Smedestraat wordt beter bereikbaar.

De gemeente Haarlem heeft het plan een Rode Loper tussen de Grote Markt en het Stationsplein te realiseren. Deze Rode Loper is bedoeld als een exclusieve voorziening voor fietsers en voetgangers om snel, veilig en comfortabel een route door de binnenstad te hebben. Goed voor bereikbaarheid van de stad, leefbaarheid, milieu en gezondheid. Het plan dateert uit het begin van de jaren 90 en wordt alom omarmd. De Rode Loper loopt van de Grote Markt via de Smedestraat, Kruisstraat, de Kruisweg naar het station, alwaar aan de Kruiswegzijde nieuwe fietsenstallingen komen. De Rode Loper loopt vervolgens door via een nog te bouwen brug over de Schotersingel naar Haarlem Noord.

De gemeenteraad heeft in september het plan omarmd. De uitvoering begint in 2009 en een jaar later moet het klaar zijn. In het plan zoals de gemeenteraad het voorgeschoteld kreeg zat echter een onderbreking. De Smedestraat bleef namelijk eenrichtingsverkeer voor fietsers. Zo lang de Nieuwe Gracht parkeergarage er niet is zal er (onnodig) autoverkeer blijven rijden in Kruisstraat, Smedestraat en Jansstraat. De gemeente denkt dat in 2014 die garage er al ligt. Maar de Fietsersbond vreesde eindeloos uitstel van een echte rode loper en kwam daarom in actie. Het is namelijk zonder meer mogelijk tweerichtingsverkeer voor fietsers in de Smedestraat te

realiseren, ook als er nog auto's moeten rijden. De Smedestraat moet namelijk openblijven voor autoverkeer zolang de Nieuwe Groenmarkt een parkeerterrein is. Dat levert een hoop zoekverkeer op in de Smedestraat, Kruisstraat en Janstraat. In de Smedestraat was gekozen voor een hele smalle rode loper van 2,50 meter. Dat is gevaarlijk smal voor auto's en fietsers in 1 richting, laat staan in twee richtingen. Door de rode loper in de Smedestraat te verbreden en zes parkeerplaatsen van de Smedestraat naar de Kruisstraat te verplaatsen, is het prima mogelijk in twee richtingen te fietsen zonder in conflict te komen met de auto's.

Regio, 15 mei 2008

Fietsbalans-2

De Fietsersbond presenteerde de Fietsbalans-2 aan de leden van de gemeenteraad. De conclusie van het rapport is dat er sinds de eerste Fietsbalans (uit 2000) weinig voortgang is geboekt. Haarlem doet het wel beter, maar scoort nog steeds geen hoog cijfer. Haarlem zou op basis van de compactheid van de stad een veel hoger fietsgebruik moeten hebben. Het fietsgebruik is 36%.

Vergelijkbare steden als Zwolle en Groningen hebben een veel hoger fietsgebruik (49%). In die steden is jarenlang geïnvesteerd in een fietsnetwerk met korte snelle verbindingen van hoge kwaliteit. Dit door fietsbruggen en fietstunnels aan te leggen en de belangrijkste fietsroutes te verharderen met asfalt.

Haarlem, 27 maart 2008

Motie Schalkstad

De Fietsersbond heeft de gemeenteraad geïnformeerd over de fietsonvriendelijkheid van het ontwerpplan Schalkstad. Dat leverde het volgende succes op. Ons vernietigende oordeel over de infrastructuur rond Schalkstad sloeg aan. Waarna een op initiatief van D66 ingediende motie Fiets Schalkstad door de gemeenteraad met algemene stemmen werd aangenomen. Deze motie verplicht de projectgroep Schalkstad om met onze wensen rekening te houden.

Haarlem, 6 maart 2008

Opnieuw motie 'Asfalt tenzij'

De gemeenteraad nam opnieuw een motie aan waarin B&W nadrukkelijk wordt gevraagd om fietspaden te verharderen met asfalt. De motie werd ingediend door GroenLinks en PvdA en werd gesteund door de voltallige raad met uitzondering van D66 en CU. In november 2006 was al een motie aangenomen waarin gezegd wordt dat fietspaden zoveel mogelijk in asfalt moeten worden. Een tenzij geldt voor waar ondergrondse bekabeling moeizaam is of asfalt het historische karakter aantast.

De Fietsersbond is heel blij met deze motie. De herhaling was hard nodig, want de betekenis van het woord 'tenzij' was kennelijk onbekend bij de uitvoerders van de gemeente. Tot onze grote irritatie wordt vrijwel zonder uitzondering bij ieder nieuw ontwerp dat wij onder ogen krijgen het fietspad of fietsroute voorzien van klinkers.