

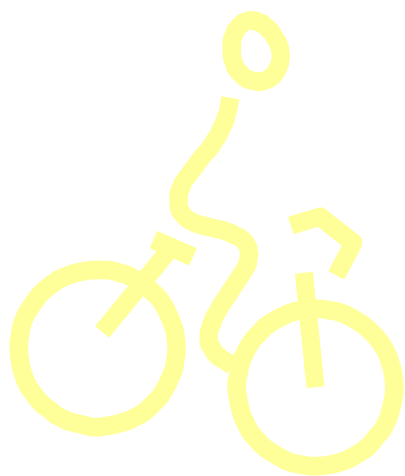
2010



Nieuwsberichten archief januari t/m maart
2010

In dit document vind je de meeste artikelen die wij van januari tot en met maart 2010 op de site onder NIEUWS hebben geplaatst.

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



Inhoudsopgave

Regio, januari 2009 - Betaalde fietsenstallingen?	3
Haarlem, januari 2010 - Fietsstroken Waarderbrug niet veilig	3
Haarlem, januari 2010 - Alternatief plan Kleine Houtbrug	3
Haarlem, januari 2010 - Alternatief plan Kleine Houtbrug krijgt brede steun	4
Haarlem, januari 2010 - Fietsenstalling in Tempelierstraat	4
Regio, 16 januari 2010 - Algemene ledenvergadering 24 januari 2010	5
Haarlem, februari 2010 – Open brief aan de heer Divendal in Haarlems Dagblad.....	6
Haarlem, februari 2010 - Reactie op Open brief aan Dhr. Divendal over pontje Belgiëlaan - Spaarnelaan	7
Haarlem, februari 2010 - Oproep naar commissie voor behoud fietspad Schipholweg noordzijde	7
Regio, februari 2010 - Wereldrecordpoging Heel Nederland Fietst	7
Heemstede, februari 2010 - De fiets in de verkiezingsprogramma's van Heemstede	8
Haarlem, februari 2010 - Wat willen ze met de fiets?	9
Regio, maart 2010 - Fietspad Waterleidingduinen	11
Regio, maart 2010 - Heel Nederland Fietst 31 maart.....	12
Haarlem, maart 2010 - Sint Nicolaasbrug	13
Haarlem, maart 2010 - Bushokjes Leidsevaart op z'n plek!	14
Haarlems Dagblad 31-03-2010 - Haarlems: Goten Jansstraat te diep.....	15
Regio, maart 2010 - Fietspad Waterleidingduinen	16
Haarlem, maart 2010 - De fiets in het nieuwe collegeprogramma.....	16
Haarlems Dagblad, 31-03-2010 - Bericht uit de krant: Pontje over het Spaarne	22

Regio, januari 2009 - Betaalde fietsenstallingen?

In een interview in de Vogelvrije Fietser kwam Herman Gelissen, directeur van NS Fiets, met het idee het ruimtegebrek rondom stations op te lossen met het verplicht betaald stallen van fietsen. Het idee leidde plaatselijk en landelijk tot nogal wat commotie. Ook de Haarlems Fietsersbond reageerde bij monde van Jaap Moerman met grote verbazing. Je kunt op de site www.fietsersbond.nl meer informatie vinden over dit onderwerp.

Haarlem, januari 2010 - Fietsstroken Waarderbrug niet veilig

Met provisorische maatregelen zijn fietsstroken aangebracht op de Waarderbrug, nu de brug is opengesteld voor auto's. De Fietsersbond vindt dat rommelig en niet veilig. De fietsstroken zijn nu afgescheiden met rubberen banden. Dat is materiaal dat gebruikt wordt bij wegwerkzaamheden zoals tot voor kort op de Schoterweg. Dat was niet veilig. Eén auto ertegenaan en het is verschoven. In het verkeersbesluit van 11 januari is wel sprake van "vrijliggende fietspaden". Waarom worden die dan niet aangelegd?

De tekst van het verkeersbesluit luidt: 'dat volgens de principes van duurzaam veilig langs gebiedsontsluitingswegen voorzieningen voor fietsers gewenst zijn; dat om deze ongevallen te voorkomen er op de brug aparte voorzieningen voor de fiets worden gerealiseerd; dat dit in de vorm van een vrijliggend fietspad en een vrijliggend bromfietspad zal gebeuren.'

De Fietsersbond bepleit de aanleg van verhoogde fietspaden. Dat geldt zeker voor de richting oost naar west met tegenverkeer van auto's. En in de toekomst ook voor west naar oost bij wisselende rijrichtingen voor auto's. Dan is het extra verwarrend.

Overigens vindt de Fietsersbond het niet nodig dat de brug open gaat voor autoverkeer. Zeker niet voor autoverkeer vanaf het noorden. Dat verkeer kan net zo goed rijden via de Schoterbrug. Het openstellen van de brug voor autoverkeer heeft het nadelige effect dat het drukker wordt op de Spaarndamseweg. Het autoverkeer verschuift van het ene stuk Spaarndamseweg naar het andere (zwaarder belaste) deel. Een verplaatsing van verkeer uit de Zaanenstraat van linksaf naar rechtsaf. En het autoverkeer neemt toe op de Orionweg en Zaanenlaan. Extra belasting dus voor het kruispunt met de Rijksweg met druk OV- en fietsverkeer. Waarom niet gekozen voor een openstelling alleen vanaf de zuidzijde?

Jaap Moerman

Haarlem, januari 2010 - Alternatief plan Kleine Houtbrug

In het Haarlems Dagblad heeft een artikel gestaan over een alternatief plan voor de herinrichting van de Kleine Houtbrug. Dit plan is opgesteld door de Fietsersbond in samenwerking met Rover en de wijkraden Kleine Hout en Welgelegen.

'Trek fietsstraat door over Kleine Houtbrug'

DOOR HENK GEIST

HAARLEM - De Fietsersbond, reizigersvereniging Rover en de wijkraden Welgelegen en Heiliglanden/De Kamp hebben een alternatief plan gemaakt voor de herinrichting van de Kleine Houtbrug. Het voorstel is vorige week door verkeerswethouder Maarten Divendal in eerste instantie van de hand gewezen.

De gemeente wil de verkeerssituatie op de Kleine Houtbrug veranderen om het sluipverkeer terug te dringen. Te veel autover-

keer rijdt nu nog vanaf de Buitenrustbruggen via de Kleine Houtweg (onlangs ingericht als fietsstraat), de Gasthuis- en de Raamvest naar de Wilhelmijnstraat. Door op de Kleine Houtbrug de afslag naar de Gasthuisvest op te heffen moet die sluiproute onaantrekkelijk en dus nutteloos worden. Er is op de Kleine Houtbrug dan alleen nog sprake van eenrichtingsverkeer de stad uit. Daarmee zouden ook de verkeerslichten rond de Kleine Houtbrug overbodig worden, stelt de gemeente.

Maar die laatste maatregel stuit op bezwaren bij de Fietsersbond en de wijkraden. Zij voorzien gevaarlijke situaties voor overstekende fietsers en voetgangers tussen Kleine Houtstraat en Kleine Houtweg. Het autoverkeer op de kruisende vesten en singels krijgt namelijk voorrang en hoeft dan niet meer af te remmen of te stoppen bij het kruispunt. Aanvankelijk pleitte de Fietsersbond daarom voor een omkering van de voorrangssituatie, maar dat was voor gemeente en Connexxion onbe-

spreekbaar.

Met de wijkraden en Rover komt de Fietsersbond nu met een alternatief plan. Bepleit wordt om de fietsstraat door te trekken over de brug tot aan de Kleine Houtstraat. Het verkeer op de singels en vesten behoudt voorrang, maar verkeerslichten moeten zodanig worden afgesteld dat fietsers en voetgangers tussen Kleine Houtstraat en -weg korte wachttijden hebben. Bussen krijgen wel prioriteit dankzij een detectiesysteem.

Om de doorgetrokken fiets-

straat mogelijk te maken moet het autoverkeer grotendeels van de brug verdwijnen. Niet alleen van Kleine Houtweg naar Gasthuisvest, maar ook omgekeerd van Kampervest naar Kleine Houtweg, de binnenstad uit dus. In dit alternatief is er op de brug alleen ruimte voor een autolus die auto's van de Kampervest direct naar de Kampersingel brengt. Volgens de Fietsersbond gaat het om een voorstel dat veilig en gunstig is voor voetgangers, fietsers en bussen.

Haarlem, januari 2010 - Alternatief plan Kleine Houtbrug krijgt brede steun

Het alternatieve plan van onder meer de Fietsersbond heeft in de gemeenteraad brede steun gekregen.

Alternatief plan voor Kleine Houtbrug krijgt brede steun

DOOR RICHARD STEKELENBURG

HAARLEM - Het alternatieve plan van Fietsersbond, reizigersorganisatie Rover en omliggende wijkraden om de fietsstraat Kleine Houtweg door te trekken over de Kleine Houtbrug krijgt brede steun van de gemeenteraad.

Die steun is er ondanks de openlijke twijfel van wethouder Maarten Divendal over de verkeersveiligheid van het plan.

Genoemde organisaties zeg-

gen juist bijzonder veel bezwaren te zien in het plan van de wethouder zelf. Dat voorziet ondermeer in het weghalen van de verkeerslichten. In hun plan blijven die staan, zij het dat ze dusdanig worden aangepast dat fietsers en voetgangers tussen Kleine Houtstraat en -Houtweg soepel de singel en vest kunnen oversteken. De bussen op de singel krijgen dankzij een detectiesysteem voorrang.

Divendal heeft inmiddels een

deel van zijn verzet ertegen laten varen. Aanvankelijk gaf hij aan het alternatief hoe dan ook niet uit te voeren, al ging de hele gemeenteraad er achter staan. De politie had het plan immers als onveilig bestempeld. Dat lijkt nu mee te vallen. de politie heeft weliswaar een voorkeur voor het inrichtingsplan van Divendal, maar noemt het alternatief niet expliciet 'onveilig'. Divendal wil het alternatief nog wel een keer met de politie bespreken.

Haarlem, januari 2010 - Fietsenstalling in Tempelierstraat

In januari 2010 is er in de Tempelierstraat een nieuwe fietsenstalling geopend. In het Haarlems Dagblad is daarover een uitgebreid verslag verschenen dat u op de volgende bladzijde kunt lezen.

De Blauwe Tram hart van de Tempelier

DOOR JOHN OOMKES

HAARLEM - Even over half negen, maandagmorgen. Verkeerswethouder Maarten Divendal (PvdA) levert zijn geleende elektrische bakfiets af. Het is openingshandeling van de nieuwe, grotere fietsenstalling aan de Tempeliersstraat. Een uitkomst, niet alleen voor de vele gebruikers van Haarlems verkapte busstation, maar ook voor veel krap behuilde buurtbewoners.

De (gratis) fietsenstalling in het appartementencomplex De Blauwe Tram komt in de plaats van een veel kleinere voorziening die zich tot voor kort aan de overkant, in het voormalige postkantoor bevond. De gemeente haakt daarmee goed in op een initiatief van projectontwikkelaar Frans Gaanderse en zijn adviseur Frans Herben - die voorzagen een eigen stalling in De Blauwe Tram.

Edwin Claassen, eigenaar van de aanpalende snackbar, geeft lucht aan de positieve houding van veel middenstanders in de buurt: „Dit is een geweldige ontwikkeling. De buurt gaat er door op vooruit, want ze wordt veiliger.”

En zo denkt een fors deel van de burens nu, na eerst de ontwikkeling nog even te hebben aangezien.

Mogelijk slaat de balans nog verder door naar een positieve grondhouding. De drie Paswerkmedewerkers die de stalling draaien, hebben aangegeven binnen enkele weken ook 's avonds De Blauwe Tram te willen openhouden. De gemeente heeft hun voorstel overgenomen.

Die avondlijke openstelling vormt niet alleen voor het winkelend publiek (de Grote Hout-



Wethouder Maarten Divendal stalt zijn bakfiets in De Blauwe Tram.

UNITED PHOTOS/FOTO KOEN SUYK

straat is vlakbij) een uitkomst, maar ook voor de forensen - vele busreizigers komen na 20 uur aan en moeten hun fietsen vaak nog noodgedwongen op straat achterlaten. Nog twee weken terug troffen buurtbewoners hun rijwielen 's nachts gesloopt aan. Corrie Goedemans (49) en Jan

Schipper (53), beiden uit Haarlem, en Jan Haakma (59) uit Zandvoort hebben de afgelopen weken de stallingruimte uit eigen beweging opgeruimd en in overleg ingedeeld. Jan Schipper: „Zo voorkom je dat iemand dat vanachter zijn bureau doet. Zo bereik je ook dat je het beste

overzicht krijgt.”

André van Maris, de teamleider van de drie Paswerkmedewerkers, knikt goedkeurend toe. „Zodra we de vervanging van de beide Jannen en Corrie bij vakantie of ziekte hebben geregeld, kan je dat behappen en gaan we beginnen.”

Corrie Goedemans vertelt hoe blij de buurt is met de nieuwe stalling: „Ze reageren massaal. Juist omdat ze nu even niet om hun plekkie hoeven te vechten.” Jan Haakma: „Je merkt dat veel klanten hun oude fiets inruilen voor een gloednieuw exemplaar. Hier is ie veilig.”

Regio, 16 januari 2010 - Algemene ledenvergadering 24 januari 2010

De jaarverslagen van de afdelingen Haarlem, Bloemendaal, Heemstede en Velsen van de Fietsersbond vindt u op de site van de Fietsersbond afdeling Haarlem. Links naar de verslagen van de diverse onderafdeling zijn te vinden bij de informatie over die afdelingen. Het verslag van de coördinatiegroep en het verslag van de jaarvergadering vindt u ook op deze site bij de rubriek Jaarverslagen.

109-2-2010

Open brief aan Dhr. Divendal

Geachte wethouder Divendal, ik wil u oproepen het uitvoeringsbesluit veerdienst Belgielaan-Spaarnelaan in te trekken. U bent van mening: „Dat wij de burgers zouden belazeren als wij vastgesteld beleid elke keer opnieuw participatie en inspraak gaan verlenen zodat de burgers denken dat het nog geen vastgesteld beleid is." Ik ben echter van mening dat u ons juist wél belazert als u het project uitvoert. Ten eerste heeft u in november in de commissie Beheer ten overstaan van raadsleden, de wijkraad en bewoners, gezegd dat u met dit besluit van 13 oktober eerder genomen beleid uitvoert. U zegt dat het hierbij gaat om het Uitvoeringsprogramma Fietsinfrastructuur, HVVP 2003, Recreatienota en Structuurplan. Ik heb inmiddels deze beleidsplannen bestudeerd en kan met 100% zekerheid zeggen dat er geen beleid in opgenomen is voor een veerdienst. Ook na herhaaldelijk aandringen heeft u mij tot op heden nog geen beleid kunnen laten zien waarop u uw uitspraak baseert. Vervolgens hebben 220 bewoners be-

zwaar gemaakt tegen deze veerdienst. Deze bezwaren zijn echter niet in behandeling genomen. Van diverse ambtenaren heb ik moeten vernemen dat u vindt dat tegen dit besluit geen bezwaar gemaakt mag worden. Ten derde is een van onze bezwaren, namelijk het volkomen gebrek aan inspraak, wél door de Klachtencommissie Inspraak in behandeling genomen. In december heeft zij ons gehoord en de klacht van 167 burgers bevestigd. Tot slot constateer ik dat er met project 215 van het uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur 2007 is gesjoemeld. Het ter inspraak gelegen project 'Fietspaden Donkere Spaarne' is op mysterieuze wijze veranderd in 'Nieuwe oeververbinding Spaarne t.h.v. Belgielaan'. Hieruit kun je concluderen dat door deze verandering de veerdienst op oneigenlijke wijze mogelijk wordt gemaakt. Met bovengstaande heb ik aangetoond dat de veerdienst ten onrechte wordt uitgevoerd en er sprake is van onzorgvuldig en ondemocratisch bestuur.

Welna Buwalda
Haarlem

Haarlem, februari 2010 - Reactie op Open brief aan Dhr. Divendal over pontje Belgiëlaan - Spaarnelaan

Pondje?

Beste Welna Buwalda,

Wij zouden veel brieven kunnen schrijven aan wethouder Divendal, maar over het voet/fietspontje Belgiëlaan - Spaarnelaan? Wat is toch uw bezwaar tegen het pontje? U stelt dat u in diverse beleidsplannen niets kon vinden over een voet/fietsverbinding over het Spaarne. Dat is vreemd. De oeververbinding was al opgetekend in het Verkeerscirculatieplan uit 1987; En in het HVVP 2003 en op de Structuurplankaart uit 2006 opgenomen als nieuwe fietsverbinding. Of bedoelt u dat u bezwaar heeft tegen een pontje? Dat u dáár niets over heeft kunnen terugvinden? U heeft liever een fietsbrug? Als u het om het pontje is te doen: Dat is de gemeente al van plan sinds 2006. In een bijlage van het Uitvoeringsprogramma fietsinfrastructuur staat bij de uitwerking van de prioriteit 1 maatregelen: "Oeververbinding Spaarne t.h.v. Belgiëlaan (pondje)". Nu kan je de spelling van het woord zwaar laten wegen, maar het lijkt me toch duidelijk wat bedoeld is.

Haarlem, februari 2010 - Oproep naar commissie voor behoud fietspad Schipholweg noordzijde

Terwijl de gemeente en de Fietserbond hun best doen om langs hoofdfietsroutes veilige vrijliggende fietspaden te realiseren wordt er in het Ontwerpbestemmingsplan Slachthuisbuurt Zuidstrook een belangrijk 2 richtingen fietspad langs de Schipholweg opgeheven!

Regio, februari 2010 - Wereldrecordpoging Heel Nederland Fietst

Van Haarlem tot aan Maastricht en van Middelburg tot aan Stadskanaal, heel Nederland stapt op 31 maart tussen 12.00 uur en 13.00 uur minimaal een half uur op de fiets. Overal zie je geel met oranje gekleurde lintjes wapperen en meer dan één miljoen mensen ondervinden hoe plezierig het is om in beweging te komen, hoe fijn het is om te fietsen. Gemeenten presenteren nieuwe fietsroutes, kinderen crossen op de driewielers en werknemers ontdekken 'lunchfietsen'. Kortom: Nederland is gegrepen door het fietsvirus. Het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen en de Fietserbond laten op een ludieke manier zien dat fietsen een gemakkelijke manier is om aan de dagelijkse dosis 30 te komen. Ook u kunt een belangrijke bijdrage leveren aan deze wereldrecordpoging. Hoe? Gewoon door op de fiets te stappen!

De Wereldrecordpoging is onderdeel van de landelijke campagne Heel Nederland Fietst. Met deze campagne willen het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen en de Fietserbond mensen, overheden en organisaties activeren om het fietsverkeer 5% te laten groeien. Ook willen we stimuleren dat bij ritten tot 7,5 kilometer minimaal 3% meer op de fiets wordt gestapt dan in de auto. De recorddag is de eerste grote publieksactie van de campagne.

Het startschot voor deze wereldrecordpoging

In het Olympisch stadion te Amsterdam wordt op 31 maart het officiële startschot gegeven en openen ca. 500 kinderen en volwassenen al fietsend een nieuwe verbinding naar het Amsterdamse bos. Tegelijkertijd stappen in Nederland meer dan 1 miljoen mensen op de fiets.

Doet u en uw organisatie mee?

Via de website www.heelnederlandfietst.nl kunnen organisaties zich aanmelden. Organisaties

ontvangen een herkenbaar geel met oranje fietslint voor iedere deelnemer (op = op) en een vermelding op de website. Op de site staan tevens verschillende downloadbare promotiematerialen en (pr-)tips.

De officiële uitnodiging die de afdeling Haarlem aan haar leden heeft verzonden vindt u elders in dit document.

Heemstede, februari 2010 - De fiets in de verkiezingsprogramma's van Heemstede

We hebben ook de Heemstedse verkiezingsprogramma's vergeleken op het punt van de fiets. Wat hebben de partijen de fietsers te bieden? Wat kunnen we na 3 maart 2010 van ze verwachten?

De fiets in de verkiezingsprogramma's van Heemstede

We hebben de Heemstedse verkiezingsprogramma's vergeleken op het punt van de fiets. Wat hebben de partijen de fietsers te bieden? Wat kunnen we na 3 maart 2010 van ze verwachten?

Algemeen

Eerst de algemene uitgangspunten. De *PvdA* stelt: 'Van de verschillende vervoermiddelen wil de *PvdA* vooral het openbaar en de fiets bevorderen'. En 'Bij herinrichting van de openbare ruimte wordt meer dan voorheen ruimte voor de fietser en speelvoorzieningen geschapen'.

GroenLinks schrijft: 'Heemstede is nu een autogemeente', men wil 'aandacht voor het langzame verkeer. *GroenLinks* zet zich daarmee in voor voetgangers, fietsers, mensen met rollators of anderszins op kleine wielen'. (Autopedters?)

D66 spreekt zich uit voor 'duurzaam transport' en dan 'mag de fiets in het rijtje niet ontbreken'.

Veilig fietsen voor de scholieren

Alle partijen zijn voor fietsroutes. De *VVD* spreekt zich uit voor 'Het opheffen van onveilige situaties op de fietspaden'. Men wil 'Veilige fietsroutes en –oversteekplaatsen, vooral rondom scholen en op wegen met veel doorgaand verkeer'.

Ook de *PvdA* denkt aan de kleintjes: 'Onze kinderen moeten veilig in de buurt kunnen spelen en naar school kunnen lopen of fietsen'.

GroenLinks 'wil voorrang voor fietsers en voetgangers tijdens de tijden "van en naar school".'

Heemstedes Burger Belang wil 'goed met verkeerslichten gereguleerde oversteekplaatsen op alle doorgaande wegen voor fietsers en voetgangers. Vooral op de routes van en naar school'.

D66 is hier concreter en spreekt zich uit voor 'het verbeteren van het kruispunt Lanckhorstlaan-Zandvoortselaan-Herenweg. Hier komen dagelijks vele honderden scholieren en andere fietsers op een gevaarlijke situatie terecht, die naar onze mening snel moet worden opgelost'.

Heemstedes Burger Belang is voor 'zoveel mogelijk gescheiden fietspaden'.

Herenweg, Binnenweg

Verschillende wegen houden de gemoederen bezig. De Herenweg bijvoorbeeld: *GroenLinks* wil 'ervoor zorgen dat auto's die er niet moeten zijn, wegblijven. Voor fietsers en voetgangers zijn vergelijkbare voorzieningen nodig als op de Wagenweg in Haarlem (brede stoepen, fietspaden en oversteekmogelijkheden)'.

En het *CDA* schrijft: 'De Herenweg wordt in een aantal fases opnieuw ingericht. Hierbij staat veiligheid (juist ook voor fietsers) en doorstroming voorop, te beginnen met de kruising met de Kerklaan'.

D66 is ook niet tevreden met hoe het er nu is. Men wil 'gescheiden verkeersstromen met vrijliggende fietspaden en aparte trottoirs. Dat betekent dat auto's niet over de trottoirs kunnen

rijden en de fietsers niet meer als handrem voor de automobilisten ingezet moeten worden, zoals gebeurd is bij de reconstructie van de Binnenweg'. *GroenLinks* ziet zoals gezegd Heemstede als autogemeente: 'Dat merk je aan de Binnenweg, die op de eerste plaats voor auto's toegankelijk is ("winkels bereikbaar" en "fietsers afstappen")'. Men wil 'de Binnenweg minimaal drie dagen in de week (desnoods alleen op de middagen) vrij van auto's'.

Fietsenstallingen bij het station

Bijna alle partijen willen meer stallingmogelijkheden voor de fiets, vaak met concrete aanwijzingen waar en hoe.

De *PvdA*: 'Wij zijn voor extra fietsenstalling in de omgeving van de DekaMarkt. Ook aan stallingmogelijkheden voor bakfietsen moet worden gedacht'. En: 'Fietsenstallingen bij het station en in de winkelcentra moeten worden uitgebreid'. De partij verbindt dit met arbeid: 'Wij zijn voor het creëren van lokale werkgelegenheidsprojecten met een maatschappelijk nut, zoals bewaking van fietsenstallingen (station), ... (etc.)'.

Ook de andere partijen noemen hier het station; het *CDA*: 'Bij winkels en het NS-station moeten voldoende fietsenrekken staan ...'.

De *VVD*: 'Uitbreiding van de bewaakte en onbewaakte fietsenstalling bij het station'.

En *D66*: 'Ook vinden wij dat de fietsenstalling bij het station uitgebreid moet worden, het liefst op innovatieve en fraaie wijze. Gezien het grote aantal losse fietsen bij het station is een verdubbeling van het aantal plaatsen niet ondenkbaar'.

En verder...

... vragen drie partijen aandacht voor het vrachtverkeer. *GroenLinks* wil 'alternatieven voor het zware vrachtverkeer' en 'winkels etc. bevoorraden door kleinere vrachtwagens'; het *CDA*: 'er moet een eind komen aan het vrachtverkeer dat dwars door Heemstede rijdt'. En *Heemsteeds Burger Belang* wil 'een vrachtwagenverbod voor doorgaand verkeer door het centrum. Dit draagt bij aan de veiligheid van fietsers en voetgangers'.

... komt de fiets in het verkiezingsprogramma van Nieuw Heemstede alleen voor om de recreatiemogelijkheden in de gemeente aan te prijzen. 'Tal van de basiselementen zijn al aanwezig, zoals een groot recreatiegebied met veel water, mooie fietspaden, prachtige landschappen, statige landgoederen, ...'.

... vraagt *Heemsteeds Burger Belang* aandacht voor 'problemen met opkruipende boomwortels die trottoirs en fietspaden ongelijk maken en zorgen voor gevaarlijke situaties (die) moeten worden opgelost'.

... en nog eenmaal de *PvdA*: 'Bij nieuwbouw letten we niet alleen op het aantal parkeerplaatsen maar tevens op goed openbaar vervoer en goede fiets- en loopverbindingen'.

Haarlem, februari 2010 - Wat willen ze met de fiets?

We hebben de Haarlemse verkiezingsprogramma's vergeleken op het punt van de fiets. Wat hebben de partijen de fietsers te bieden? Wat kunnen we na 3 maart 2010 verwachten? Download hieronder het document.

We hebben de Haarlemse verkiezingsprogramma's vergeleken op het punt van de fiets. Wat hebben de partijen de fietsers te bieden? Wat kunnen we na 3 maart 2010 verwachten?

Vaker de fiets

De meeste partijen stellen het fietsgebruik (en openbaar vervoer) boven dat van de auto. Dat geldt voor de *PvdA*: uit oogpunt van duurzaamheid heeft 'verplaatsing per fiets, te voet of openbaar vervoer ... de voorkeur boven de auto'. De *SP* zegt 'ruim baan voor de fiets' en 'het fietsen in Haarlem moet verder gestimuleerd worden'.

'Vaker de fiets', schrijft *D66*, 'meer geld en aandacht voor de fiets en het openbaar vervoer'. Het

aandeel van het autoverkeer in de stad 'kan en moet lager, wil de stad niet dichtslippen'. 'Haarlemmers kunnen meer van de fiets gebruik maken. D66 wil daar doorlopend aandacht aan geven'.

'De gemeente Haarlem ... stimuleert het fietsgebruik', schrijft *GroenLinks* en voegt eraan toe: 'in alle verkeersnota's staat al jaren dat Haarlem voorrang geeft aan fiets en openbaar vervoer'. En de *Actiepartij* vindt, vanwege leefbaarheid en milieu 'dat het accent in het beleid verschuift naar ... openbaar vervoer en fiets'.

Bij het *CDA* vinden we dit punt meer impliciet: 'Hoe beter de fietsinfrastructuur is, des te meer mensen de fiets pakken.' Alleen de *VVD* vindt dat het bij de bereikbaarheid gaat om 'een én-én benadering': zowel auto, openbaar vervoer als fiets. Het hoofdstukje 'speerpunten autobereikbaarheid' is echter wel vier keer zo lang als de 'speerpunten fiets'.

Rode lopers

Bij de uitwerking van een beter fietsbeleid worden vaak de doorlopende fietsroutes genoemd. De *PvdA* is voor 'het aanleggen van veilige en aantrekkelijke routes door de stad', met name 'naar scholen, sportvelden en groen'. Concrete voorbeelden bij de *PvdA* zijn een fietsbrug over het Spaarne (Nicolaasbrug), vrijliggende fietspaden op het Staten Bolwerk, een veilige Waarderbrug voor fietsers en een doorgetrokken fietspad langs de Leidsevaart.

Ook het *CDA* wil 'meer aandacht voor veilige fietsroutes naar scholen; om te beginnen bij het Badmintonpad'. Men is echter 'tegenstander van een eventuele aanleg van de Nicolaas(fiets)brug over het Spaarne'. En 'een fietsbrug over de Schotersingel leidt volgens het *CDA* tot onveilige situaties bij de verkeerslichten aan de noordkant van het station en bederft het aanzien van de monumentale Bolwerken. Een beter alternatief is om de rode loper door te trekken naar de Kennemerbrug'.

De *Actiepartij* sluit hierbij aan. Men is 'tegen de aanleg van nog meer fietsbruggen, zoals die dwars door de monumentale Bolwerken'. Gewezen wordt op alternatieven die bewoners hebben aangedragen.

GroenLinks wil 'slimme doorsteken, veilige en aangename routes', als voorbeeld wordt genoemd 'een fietsonderdoorgang onder de Amsterdamsevaart die de Waarderpolder verbindt met de Amsterdamse buurt.' In het algemeen wordt gepleit voor 'meer doorgaande fietsroutes en zgn. "fietsnelwegen" door de stad'. Ook bij *D66* komen we de uitdrukking "fietsnelweg" tegen. 'Door de forse forensenstroom Haarlem – Zuid-As Amsterdam komt deze verbinding als fietsnelweg zeker in aanmerking'. Het *CDA* over deze route: 'Het tracé ligt er al, maar het wegdek en de kruispunten moeten fietsvriendelijk ingericht worden.'

De uitdrukking 'rode loper' komt een paar keer voor, zoals bij de *SP*: 'Fietspaden en "de rode lopers" moeten verder ontwikkeld worden'. 'De *SP* kiest voor veilige fietspaden ... op alle doorgaande routes ... die goed worden onderhouden'. Het *CDA* wil de rode loper doortrekken naar de Kennemerbrug. Ook de *VVD* wil 'een goed onderhouden en volledig fietsnetwerk: ontbrekende schakels worden ingevuld'. Bij renovatie van wegen 'wordt altijd de mogelijkheid onderzocht om vrijliggende fietspaden te realiseren.' En *D66* constateert 'een aanzienlijke achterstand op het gebied van goede en logische fietsroutes van noord naar zuid en van oost naar west'. Conclusie: 'Het netwerk van fiets en OV wordt in de komende collegeperiode zodanig verbeterd dat de Haarlemmer er meer gebruik van maakt'.

De *Actiepartij* 'blijft pleiten voor de autovrije Rode Loper volgens de oorspronkelijke opzet'. 'Sowieso moeten er zoveel mogelijk vrije fietspaden komen'.

Stoplichten en stallingen

Er kan nog veel gebeuren om het fietsen aantrekkelijker te maken. Neem de stoplichten. 'Verkeerslichten staan meestal ongunstig afgesteld voor fietsers', vindt *GroenLinks*. 'Voorrang voor de fiets betekent een betere afstelling van verkeerslichten en meer ritten voor de fiets'. Ook de *SP* noemt dit punt: 'het langzaam verkeer staat minutenlang op groen licht te wachten. De wachttijden ... moeten korter'. Deze partij pleit voor 'tegelijk groen voor wandelaars en

fietsers ... op alle drukke kruispunten'.

Fietsparkeren wordt vaak genoemd. De *SP* wil 'meer gratis bewaakte fietsenstallingen en fietsenrekken in de binnenstad'. De *VVD* zegt dit een nuance anders: 'Bij voldoende vraag wordt het aantal bewaakte fietsenstallingen verder uitgebreid'. Ook bij het vrij parkeren van fietsen een nuanceverschil: de *SP* wil het 'wild parkeren van fietsen wel ontmoedigen, maar niet bekeuren'. Maar de *VVD* vindt: 'Zodra er voldoende voorzieningen zijn om fietsen te stallen, kan in het centrum worden opgetreden tegen "wildparkeren" '. Verder wil deze partij 'uitbreiding van het aantal fietsenrekken in de stad, in het bijzonder bij openbaarvervoeraltes'.

De *PvdA* wil 'betere fietsstallingen bij Zuidtangent haltes' en ook 'meer plekken om fietsen te stallen in de binnenstad, onder meer door de bouw van een ondergrondse fietsenstalling onder de Botermarkt'. GroenLinks wil dat Haarlem gaat 'experimenteren met mechanische fietsenstallingen op verspreide plaatsen in de stad'. Men wijst op de schaarste aan parkeerplekken: 'Tijdens de populaire winkeltijden belemmert een oerwoud van fietsen de vrije doorgang van voetgangers'. Daarom ook hier: 'aanleg van een fietsgarage onder de Boter Botermarkt. Onderzoek naar verdere mogelijkheden voor Fietsparkeren'.

De *Actiepartij* 'twijfelt ernstig aan de geplande fietsflat op het Kennemerplein. Eerder pleitten wij voor een fietskelder, zoals op het Stationsplein'. Het is zeer de vraag of een 'ontsierende fietsflat' de juiste oplossing is, men 'vreest dat dan alsnog veel fietsen op het plein blijven staan'. *D66* wil de mogelijkheid van de fiets 'als voor- en natransport voor de treinreizigers wordt verbeterd', 'vooral aan de noordzijde van het NS-station'.

En verder...

... wil de *PvdA* ondernemers aanmoedigen 'hun personeel en bezoek met openbaar vervoer of fiets te laten komen', en zegt de *PvdA*: 'Haarlem gaat door met de aanpak van het achterstallig onderhoud aan (o.a.) fietspaden'. Ook wil men 'het introduceren van een leenfiets als laatste stap in de openbaar vervoersketen' en 'in iedere parkeergarage een geautomatiseerde mogelijkheid tot het huren van een fiets'.

... vindt het *CDA* in de Cronjéstraat 'een andere wegindeling nodig om de nu ontstane onduidelijkheid tussen fietsers en wandelaars te regelen'.

... bij *GroenLinks* is het hoofdstukje "veiligheid" voor een belangrijk deel gewijd aan verkeersonveiligheid. 'Kinderen moeten veilig buiten kunnen spelen en fietsen'. Ook wil men 'het aanleggen van nieuwe fietspaden en 30 km-gebieden stimuleren' en bij de herinrichting van verkeerspleinen 'moet nadrukkelijk aandacht worden besteed aan de veiligheid van fietsers en voetgangers'. 'Het Patronaat blijft ook na in gebruik neming van de Raaksparkeergarage makkelijk en veilig bereikbaar voor fietsers en voetgangers vanuit het centrum'. Ook vindt *GroenLinks* dat 'ouders worden aangemoedigd hun kind per fiets of lopend naar school te brengen i.p.v. met de auto'.

... en wil *D66* het contact tussen 'zwaar vrachtverkeer' en 'kwetsbare fietsers' tegengaan door grenzen te stellen aan de toegangstijden voor grote vrachtwagens. Ook bij *GroenLinks* en *SP* vinden we dit punt in andere bewoordingen terug.

Regio, maart 2010 - Fietspad Waterleidingduinen

Na heel lang touwtrekken is de Fietsersbond akkoord gegaan met een compromis over een fietspad door de Waterleidingduinen.

Het tracé over de dienstweg bleek onhaalbaar, daar waren de natuurorganisaties te sterk en te eensgezind voor. De Fietsersbond heeft ingestemd met het compromis dat de "Buitenrandvariant" heet. Deze variant loopt deels door woonwijk Bentveld, deels langs de uiterste rand binnen de Amsterdamse Waterleiding Duinen. Dit was het uiterste compromis om met een eensluidend advies er uit te komen in de klankbordgroep.

De Fietsersbond heeft evenwel twijfels over de haalbaarheid van dit tracé, qua uitvoering, grondverwerving, kosten en de inbreuk op bos- en duingebied. Het is dus nog maar de vraag of deze variant er in zijn huidige vorm ooit komt. Wij zien het fietstracé over de bestaande dienstweg nog steeds als de beste oplossing. Waar we vooral voor moeten waken is, dat er geen enkel fietspad door of langs de Waterleidingduinen komt. De Fietsersbond distantieert zich verder van de koppeling van de komst van een fietspad in/langs de Waterleidingduinen met het opheffen van het fietspad naar strandslag Kattendel. Hert fietspad naar Kattendel moet blijven.

Advies voor fietspad langs rand duingebied

DOOR MARGOT KLOMPMAKER

BENTVELD - Een fietspad dat begint bij de Oase, deels door de Amsterdamse Waterleidingduinen gaat, en halverwege, ter hoogte van de scoutingclub, zijn weg vervolgt buiten het duingebied, richting manege Naaldenhof en Bentveld.

Dat is het unanieme voorstel van een breed samengestelde klankbordgroep voor een recreatieve

fietsroute vanaf het ecoduct over de Zandvoortselaan. Volgens een woordvoester van het Nationaal Park Zuid Kennemerland is met deze route de impact op het duingebied 'minimaal'. De precieze route van het pad moet nog worden bepaald. Maar duidelijk is dat een fietspad via de beklinkerde dienstweg van het duingebied hiermee van de baan is. Tegen het openstellen van de dienstweg voor fietsers in wan-

delaarsdomein Waterleidingduinen was een storm van protest gerezen.

Het fietspad is gekoppeld aan de nog te bouwen natuurbrug Zandpoort, die de Amsterdamse Waterleidingduinen (AWD) moet verbinden met de Kennemerduinen. Door het fietspad ontstaat een fietsroute van Haarlemmeer naar de kust.

Naar aanleiding van de protesten tegen het fietspad door de

AWD is vorig jaar een klankbordgroep opgericht, met vertegenwoordigers van omwonenden, organisaties en andere betrokkenen. Uiteindelijk is een compromis uit de bus gekomen: een pad deels wel en deels niet door het gebied. Het pad zou zo dicht mogelijk langs de rand van de AWD moeten lopen.

Het fietspad wordt zo goed mogelijk voor de fietsers ingericht. Omdat deels gebruik

wordt gemaakt van bestaande infrastructuur is dat voor zowel de natuur als het kostenaspect voordelig. Het is nu aan de gemeenteraad van Amsterdam om definitief de knoop door te hakken over het fietspad.

Daarmee lijkt één probleem rond de bouw van het ecoduct opgelost. Rest nog de aanpak van de hertenproblematiek. Half april komt een beheerplan voor de herten.

Regio, maart 2010 - Heel Nederland Fietst 31 maart

31 maart vindt de Wereldrecordpoging Heel Nederland Fietst plaats. Fietsen is een gemakkelijke manier om aan de dagelijkse dosis van 30 minuten bewegen te komen. Ook onze leden in Haarlem en omstreken kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan deze wereldrecordpoging. Hoe? Gewoon door op de fiets te stappen! De georganiseerde tochten in de regio staat in het hieronder.



Recordpoging

Van Middelburg tot aan Stadskanaal en van Haarlem tot aan Maastricht, heel Nederland stapt op 31 maart tussen 12.00 uur en 13.00 uur minimaal een half uur op de fiets. Overal zie je geel met oranje gekleurde lintjes wapperen en meer dan één miljoen mensen ondervinden hoe plezierig het is om in beweging te komen, hoe fijn het is om te fietsen. Gemeenten presenteren nieuwe fietsroutes, kinderen crossen op de driewielers en werknemers ontdekken 'lunchfietsen'. Kortom: Nederland is gegrepen door het fietsvirus.

31 maart vindt de Wereldrecordpoging Heel Nederland Fietst plaats. Het Nederlands Instituut voor Sport en Bewegen en de Fietsersbond laten op een ludieke manier zien dat fietsen een gemakkelijke manier is om aan de dagelijkse dosis van 30 minuten bewegen te komen. Ook onze leden in Haarlem en omstreken kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan deze wereldrecordpoging. Hoe? Gewoon door op de fiets te stappen!

Waarom meedoen?

Waarom zou je eigenlijk meedoen aan deze recordpoging? Het is natuurlijk hartstikke leuk om mee te fietsen en om de uitdaging aan te gaan! Want zeg nou zelf: 1 miljoen mensen op de fiets, dat is wel een heel grote uitdaging! Hoeveel mensen kunnen zeggen dat ze een wereldrecord hebben neergezet? Maar er is nog een reden om deel te nemen aan de wereldrecordpoging. De fiets krijgt op deze manier heel veel aandacht en het is de eerste grote publieksactie van de driejarige campagne Heel Nederland Fietst. Deze campagne wil bijdragen aan een groei van 5% van het fietsverkeer en 3% substitutie auto-fiets tot 7.5 km.

Hoe meedoen?

Je telt pas mee voor de recordpoging als je geregistreerd bent. Er zijn twee mogelijkheden: je kunt meegaan met een georganiseerde tocht of je kunt zelf iets opzetten voor een groepje mensen. Op school, met je sportclub, op je werk of gewoon met een groep vrienden. Als je zelf iets organiseert meld je vooraf op de website met hoeveel mensen je denkt te gaan fietsen en achteraf geef je op hoeveel het er echt geweest zijn. Dat doe je op www.heelnederlandfietst.nl, waar je naast allerlei informatie ook dingen als posters en banners vindt. En lukt het je niet tussen 12 en 13 uur te fietsen? Dan is er nog een derde mogelijkheid. Het telt ook mee als je die dag op een ander tijdstip minstens een half uur fietst,

als je het maar registreert op de website.

Welke georganiseerde tochten zijn er?

- De gemeente Haarlem combineert deze recordpoging met een feestelijke opening van het fietsknooppuntennetwerk van regio Zuid-Kennemland. In samenwerking met de Fietzersbond organiseren ze een fietstocht met muziek naar de Veerplas, waar de deelnemers een lunch en een fietsknooppunten-kaart krijgen. Aan de tocht nemen ook wethouders, raadsleden en ambtenaren mee. Iedereen kan zich bij deze tocht aansluiten. Er wordt om 12 uur verzameld op de Grote Markt. De openingsceremonie bij de Veerplas is om 13.00 uur. Daar worden de deelnemers ook geregistreerd.
- Ook de gemeente Bloemendaal organiseert samen met ons vanuit het gemeentehuis in Overveen een leuke fietsknooppuntentocht naar de Veerplas. Het vertrek is om 11.45, verzamelen vanaf 11.30. Wie liever individueel naar de Veerplas fietst, vind de route op www.bloemendaal.nl.
- Welzijn Bloemendaal locatie Bloemendaal organiseert tussen 12 en 13 uur samen met de Fietzersbond een korte seniorenfietstocht langs fietsknooppunten. Verzamelen (met koffie) om 11.45 uur op Bloemendaalseweg 125.
- Vanuit Welzijn Bloemendaal locatie Bennebroek wordt er ook een fietstocht naar de Veerplas georganiseerd. Verzamelen bij het voormalige gemeentehuis, Bennebroekerlaan 5 om 11.30, vertrek 11.45. Aanmelden op 5845330.
- Deelname aan bovenstaande tochten is voor eigen risico.

Haarlem, maart 2010 - Sint Nicolaasbrug

Van de 25.000 deelnemers aan de Haarlemse stemwijzer koos 48% voor de herbouw van de historische Sint Nicolaasbrug als fietsbrug tussen de Koudenhorn en Koralensteeg als oplossing voor een van de belangrijkste fietsknelpunten in de stad. 25% is het oneens en 27% heeft geen mening. Het blijkt maar weer wat de Fietzersbond altijd al wist: De meeste Nederlanders zijn blij met verbetering van fietsvoorzieningen. Het stelt hen in staat zich veilig en vrij door hun stad te bewegen.

Haarlem, maart 2010 - Bushokjes Leidsevaart op z'n plek!

3 jaar later is het dan zover: de rare frats van de gemeente is opgelost. Ook op het zuidelijk deel van de Leidsevaart zijn halfdiepe bushokjes direct aan de weg geplaatst. Lees meer en bekijk de foto's in ons persbericht hieronder.



PERSBERICHT

Haarlem, 28 februari 2010

Bushokjes Leidsevaart op z'n plek!

3 jaar later is het dan zover: de rare frats van de gemeente is opgelost. Zowel de ontwerper als de politie had gezegd dat hetzelfde bushokje had moeten worden geplaatst als op het noordelijk gedeelte van de Leidsevaart. Namelijk een halfdiep bushokje direct aan de weg. Maar de gemeente vond dat er grote bushokjes moesten komen. "Die smallere hokjes bieden bij regen en wind geen enkele bescherming. Vanaf de knieën regenen mensen nat. Fietsers rijden probleemloos om de hokjes heen. Er is geen aanleiding te veronderstellen dat het gevaarlijk is." De gemeente betichtte de Fietsersbond van drammen. Maar wethouder Divendal kwam toch tot inkeer toen hij de situatie met eigen ogen zag.



Juni 2007



Februari 2010

20 augustus 2009 nam wethouder Divendal op aanhoudend verzoek van raadslid Anita de Jong (GroenLinks) poolshoogte op de Leidsevaart. Volgens een brief van de wethouder aan de commissie Beheer van 9 september 2009: "...constateerden zij dat wethouder Divendal al die tijd enigszins onjuist of op z'n minst gezegd onvolledig was geïnformeerd door zijn medewerkers".

Het verslag vervolgt: *“Een behoorlijk eind richting Heemstede troffen zij eenabri aan, halte Eindhoven, die onverlicht was en op dusdanige wijze op het fietspad was geplaatst, dat fietsers in noordelijke richting vóór deabri langs moesten, waardoor lichte conflictsituaties kunnen ontstaan tussen voorbijrijdende fietsers en bij deabri zich ophoudende busreizigers. Fietsend richting de stad constateerden zij dat de andereabri’s (bij de Schouwtjesbrug en de Volksuniversiteit) wél verlicht waren, smaller waren en dus in de breedte van het fietspad minder ruimte in beslag namen, en dusdanig waren geplaatst dat fietsers te allen tijde achter deabri langs moeten fietsen waardoor voetgangers / reizigers nimmer in conflict kunnen komen met voorbijrazende fietsers en dergelijke.”*

Een half jaar later is het dan zover: deabri is vervangen door een smallere variant, en aan de straat geplaatst.



Conflict tussen buspassagiers en fietsers
Voorjaar 2009



Sneeuwveegwagen kon ternauwernood het bushokje passeren
Januari 2010

Noot voor de redactie:

Voor nadere informatie: Fietsersbond afdeling Haarlem e.o.

Jaap Moerman, tel. (023) 531 59 69 / 0251 492 482 / 06 148 646 01

Haarlems Dagblad 31-03-2010 - Haarlems: Goten Jansstraat te diep

Een goed deel van de net vernieuwde Jansstraat zal opnieuw moeten worden opengebrouwen. Dit ondermeer om het voor fietsers 'gevaarlijke' hoogteverschil tussen rijbaan en goten op te heffen. Wilt u meer weten? Lees dan onderstaand artikel.

Straat moet opnieuw open om fouten te herstellen - een klusje van drie weken

Goten Jansstraat zijn dus inderdaad te diep

DOOR RICHARD STEKELENBURG

HAARLEM - Een goed deel van de net vernieuwde Jansstraat zal opnieuw moeten worden opgebouwd. Dit ondermeer om het voor fietsers 'gevaarlijke' hoogteverschil tussen rijbaan en goten op te heffen.

De gemeente is deze week nog in druk overleg met de aannemer over een aantal geconstateerde gebreken in de nieuwe bestrating op het zuidelijke deel vanaf het Donkere Begijnhof (ter hoogte van de Janskerk).

Om die reden kon ze gisteren nog niet vertellen wanneer de straat weer opengaat. Naar verwachting zal dit al komende maand zijn. Dat levert immers de minste extra overlast voor doorgaand verkeer op, aangezien op dit moment de aanpalende Riviermarkt wegens werkzaamheden ook is opgebouwd.

De nieuwe opbreking zal naar schatting drie weken vergen. Direct omwonenden krijgen daarover apart bericht.

Sinds de openstelling van de vernieuwde Jansstraat nu een

paar maanden geleden wordt met name door fietsers fors geklaagd over de flink dieper liggende goten aan weerszijden van de weg. Passerend autoverkeer dwingt hen immers uit te wijken naar die goten, waarna het een kwestie van heel behoedzaam sturen is om er weer heelhuid uit te komen. 'Gevaarlijk' aldus de gemeente in een brief aan een lid van de wijkraad.

Of dit ongemak een ontwerp- of constructiefout is kon een woordvoerder van de gemeente gisteren niet zeggen. Dat is on-

derdeel van overleg met de aannemer. Onduidelijk is daarom wie voor welke kosten gaat opdraaien. Eventuele extra kosten voor de gemeente zullen volgens de woordvoerder niet leiden tot een overschrijding van het budget.

'Janspoortparkeeders'

Behalve over de te diepliggende goten is er bij de gemeente onvrede over de parkeervakken die niet duidelijk genoeg zijn aangegeven. Als gevolg daarvan staan auto's verkeerd geparkeerd, on-

RD 31-3-2010

dermeer bovenop de prachtig voorstelling van de oude Janspoort die in de nieuwe klinkerbestrating is verwerkt.

Ook de beschadigingen aan straatklinkers als gevolg van de recente verbouwingswerkzaamheden bij de rechtbank vragen om vernieuwing.

De extra werkzaamheden zullen niet leiden tot nieuwe verträgen bij de uiteindelijk definitieve oplevering van de straat. Die was vanwege de lange vorstperiode toch al acht weken verlaat.

Regio, maart 2010 - Fietspad Waterleidingduinen

Na heel lang touwtrekken is de Fietsersbond akkoord gegaan met een compromis over een fietspad door de Waterleidingduinen.

Het tracé over de dienstweg bleek onhaalbaar, daar waren de natuurorganisaties te sterk en te eensgezind voor. De Fietsersbond heeft ingestemd met het compromis dat de "Buitenrandvariant" heet. Deze variant loopt deels door woonwijk Bentveld, deels langs de uiterste rand binnen de Amsterdamse Waterleiding Duinen. Dit was het uiterste compromis om met een eensluidend advies er uit te komen in de klankbordgroep.

De Fietsersbond heeft evenwel twijfels over de haalbaarheid van dit tracé, qua uitvoering, grondverwerving, kosten en de inbreuk op bos- en duingebied. Het is dus nog maar de vraag of deze variant er in zijn huidige vorm ooit komt. Wij zien het fietstracé over de bestaande dienstweg nog steeds als de beste oplossing. Waar we vooral voor moeten waken is, dat er geen enkel fietspad door of langs de Waterleidingduinen komt. De Fietsersbond distantieert zich verder van de koppeling van de komst van een fietspad in/langs de Waterleidingduinen met het opheffen van het fietspad naar strandslag Kattendel. Het fietspad naar Kattendel moet blijven.

Hertenproblematiek en fietspad nog niet opgelost

Provincie: snel besluit subsidie ecoduct

DOOR MARGOT KLOMPMAKER

HAARLEM - De provincie Noord-Holland neemt 12 april een besluit over de subsidie van 3 miljoen euro voor het ecoduct over de Zandvoortselaan bij Bentveld.

Een aantal problemen rond natuurbrug Zandvoort is nog niet opgelost. Maar de provincie wil haast maken met het geld om in aanmerking te komen voor een Europese subsidie van 3,2 miljoen.

Twee zaken moeten nog worden geregeld: de komst van een fietspad en de aanpak van de hertenproblematiek. Als een van de voorwaarden voor het verlenen van subsidie wilde de provincie aanvankelijk een fietspad door

de Amsterdamse Waterleidingduinen (AWD), nu wandelgebied, aansluitend op het ecoduct. Maar dit plan riep veel weerstand op bij natuurorganisaties en wandelaars. Gezien alle commotie is de provincie op dit idee teruggekomen. Een klankbordgroep heeft alternatieve fietsmogelijkheden onderzocht die inmiddels financieel zijn doorberekend. Het meest haal-

baar lijkt een fietspad dat bij de Oase begint, deels binnen de AWD loopt, maar halverwege verder gaat buiten het gebied langs de grens. Het advies van de klankbordgroep komt eind maart.

Gecompliceerder lijkt de aanpak van de overlast van de herten. De gemeente Amsterdam, eigenaar van de AWD, weigert vooralsnog herten af te schieten.

In de Kennemerduinen (PWN en andere organisaties) wordt wel aan beheer gedaan. De provincie wil daar eenheid in. Een extern bureau heeft opdracht gekregen een damhertenbeheerplan te maken. Dit plan moet half april klaar zijn. Op basis van dat onderzoek wordt verder gepraat. De kans is niet ondenkbeeldig dat de provincie de gemeente Amsterdam daarbij overtuigd en

zelf opdracht geeft tot afschieten.

Het ecoduct is volgens het Nationaal Park Zuid Kennemerland noodzakelijk om de Amsterdamse Waterleidingduinen en de Kennemerduinen rond het Kraansvlak en Koningshof met elkaar te verbinden. Ze worden nu gescheiden door een drukke verkeersweg. Met een brug kunnen dieren zonder gevaar over-

steken. Ook wandelaars, fietsers en ruiters kunnen van de verbinding profiteren. De natuurbrug is niet onomstreden. Sommige onderzoekers vinden de brug niet nodig en geldverspilling. Het streven is om ook verbindingen te maken over de spoorlijn richting Zandvoort en de Zee- weg om op die manier de hele Kennemerduinen te koppelen.

Haarlem, maart 2010 - De fiets in het nieuwe collegeprogramma

De Fietsersbond heeft aan de partijen een kladblokje meegegeven met belangrijke fietspunten voor een nieuw collegeprogramma:

De Fietsersbond heet aan de partijen een kladblokje meegegeven met belangrijke fietspunten voor een nieuw collegeprogramma:

1. De fiets is hard nodig voor de bereikbaarheid van de stad, is klimaatneutraal, en belangrijk in de strijd tegen overgewicht. Zie daarvoor recent onderzoek van DHV & Fietsberaad: "Stimuleren van het fietsgebruik is inderdaad een soort Haarlemmerolie. Het biedt verlichting voor het verminderen van de parkeerdruk en het verbeteren van de

bereikbaarheid. Als het fietsgebruik met tien procent zou groeien, daalt het aantal autokilometers in de stad met 6%".¹

2. Niet bezuinigen op de fiets, immers het is een quasi bezuiniging, want 90% van de kosten wordt door de provincie gesubsidieerd. Doorgaan met onderhoud, ook van fietspaden, meer doen dan werk-met-werk: een structureel geoormerkt budget voor het uitvoeringsprogramma's fietsinfrastructuur en verkeersveiligheid.

3. Doorgaan met de Rode Loper naar Noord met een voet/fietsbrug over de Schotersingel (ook essentieel voor betere doorstroming bus en auto op de Bolwerken); doorgaan met de Sint Nicolaasbrug (voor beide bruggen is tot 2012 90% subsidie BDU of Impuls Fiets mogelijk).

4. Verkeersveiligheid: Naar 0 verkeersdoden onder voetgangers en fietsers! Dat kan door beperking van de routes van vrachtwagens en de bevoorrading niet meer met grote vrachtwagens te laten doen. Ook een slimmere aanpak van de handhaving van de snelheid helpt: flitskasten en flexibele drempels.

5. Een fietsenstalling op de Verwulft / kop Botermarkt. De Barrevoetestraat autovrij of autoluw: ruimte voor fietsers en voetgangers.

6. Wachtijden verkeerslichten verkorten door slimme programmeurs.

7. Fulltime fietscoördinator en een sturende wethouder met visie en verantwoordelijkheid voor fietsbeleid en uitvoering.

Lees meer hierover in het stuk op de volgende bladzijde: 'Fiets kan veel verkeersproblemen oplossen'.

Stel: het fietsgebruik neemt met 10 procent toe



Fiets kan veel verkeersproblemen oplossen



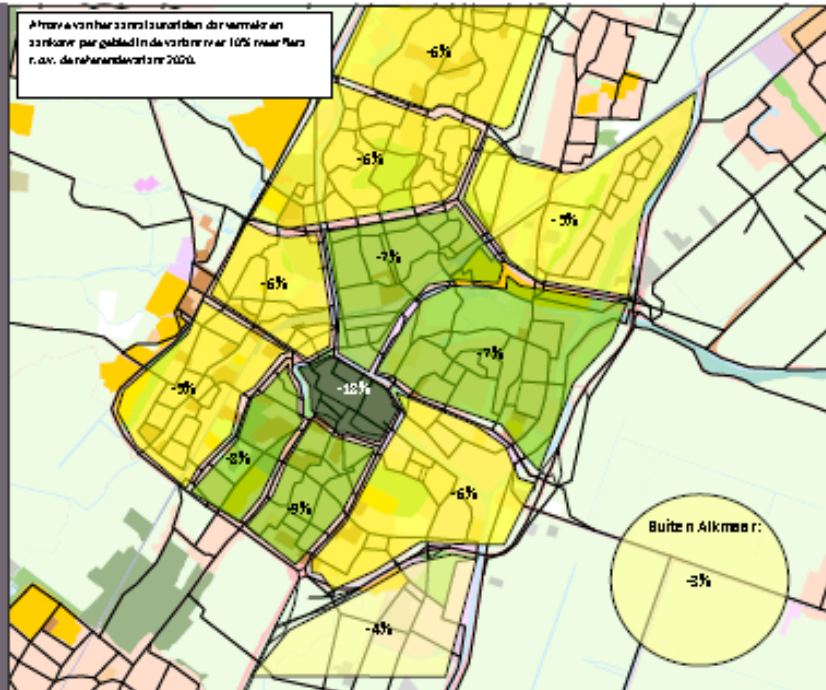
Otto van Boggelen - Fietseraad
Jos Hengeveld - DHV Ruimte en Mobiliteit

Als het fietsgebruik bijvoorbeeld met tien procent toeneemt, leidt dat meetbaar tot minder verliesuren voor de auto. Bovendien leidt het toegenomen fietsgebruik tot minder milieubelasting. Dat zijn enkele resultaten van een modelstudie van het Fietseraad en Ingenieursbureau DHV. Daarin werd nagegaan wat een toename van het fietsgebruik zou betekenen voor een gemeente als bijvoorbeeld Alkmaar voor de bereikbaarheid, het milieu, de verkeersveiligheid en het oplossen van de bewegingsarmoede.

Stimulering van het fietsgebruik lijkt soms wel een soort Haarlemerolie. Volgens de pleitbezorgers biedt het een oplossing voor tal van maatschappelijke kwalen. Van bereikbaarheidsproblemen tot het broeikas-effect. Zelfs de sociale cohesie heeft baat bij een toename van het fietsgebruik. Tegelijkertijd wordt de fiets door veel beleidsmakers en politici ook niet al te serieus genomen. Hoe kan een eenvoudig vervoermiddel als de fiets, dat ongeschikt is voor lange afstanden, een rol van betekenis spelen? Deze studie doet een poging om meer grip te krijgen op de effecten van een hoger fietsgebruik. Stel dat het fietsgebruik in een middelgrote Nederlandse stad in het jaar 2020 met 10 procent is toegenomen doordat automobilisten overstappen op de fiets. Welke bijdrage mag dan verwacht worden aan de oplossing van verschillende problemen?

Voor de berekeningen is gebruik gemaakt van de geavanceerde verkeersmodellen en de wat eenvoudiger milieumodellen. Het gaat in deze studie om de orde van grootte van de effecten. Niet om tot op de komma nauwkeurig te zijn.

Prognose van het aantal autoritten dat verminderd zal worden per gebied in de voorbinnen 10% naar Plan r.o.v. de referentievariant 2020.



Figuur 2

Een toename van het fietsgebruik met 10 procent doordat een deel van de automobilisten overstapt op de fiets, leidt vooral tot een scherpe daling van het aantal autoritten van en naar het stadscentrum (-18%). In de wijken rond het centrum daalt het aantal autoritten met een herkomst of bestemming in deze wijken met 5 tot 9 procent. Op een perifeer bedrijventerrein is de afname het kleinste (-4%).

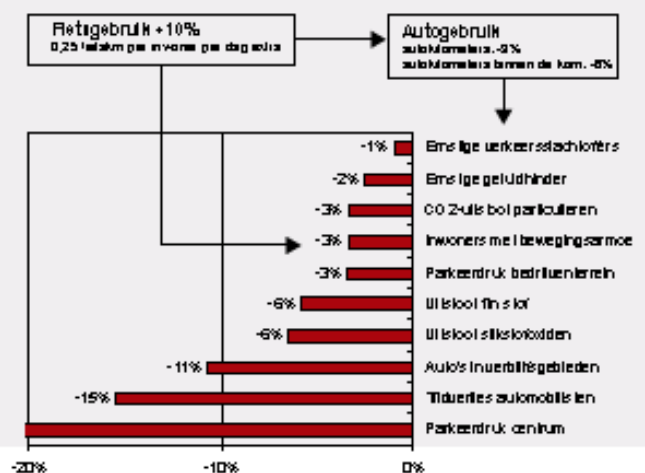
Alkmaar als voorbeeld

Alkmaar (93.000 inwoners) is gekozen als voorbeeldstad. Nederland kent veel van dit soort historisch gegroeide steden, die vaak kampen met hardnekkige bereikbaarheids- en leefbaarheidsproblemen omdat de compacte structuur niet geschikt is voor het massale autoverkeer. Natuurlijk zijn de bevindingen in Alkmaar niet één op één te projecteren op de andere middelgrote steden van Nederland. Maar de studie geeft wel een indicatie waar de meeste effecten verwacht mogen worden. Dan de aanname. Voor de overzichtelijkheid is ervan uitgegaan dat het fietsgebruik over de hele linie met 10 procent toeneemt en dat dit ten koste gaat van het aantal autoverplaatsingen. Op alle afstanden. Dus: op korte afstanden, waar nu al veel gelijetst wordt, gaat het in absolute aantallen om veel meer extra fietsverplaatsingen dan op de lange afstanden. Welke maatregelen nodig zijn om de overstap van auto naar fiets te realiseren is geen onderwerp van deze studie. Figuur 1 geeft een overzicht van de belangrijkste resultaten. Het aantal autokilometers in en om Alkmaar daalt met 3 procent. Binnen de bebouwde kom is deze daling zelfs twee keer zo groot (-6 procent). We zien vooral een scherpe daling van het aantal autoritten van en naar het stadscentrum (fig. 2). Deze verschuiving van auto naar fiets heeft substantiële tot zeer grote effecten voor negen van de tien onderzochte problemen. Alleen de reductie van het aantal ernstige verkeersslachtoffers is bijna nihil. De verschuiving van auto naar fiets heeft vooral zeer grote effecten op problemen die traditioneel op het bordje van de afdeling verkeer liggen. De parkerendruk in het centrum neemt met meer dan 20 procent af, het aantal verliesuren van een doorsnee automobilist daalt met ongeveer

15 procent en er worden 11 procent minder auto kilometers in verblijfsgebieden afgelegd. De effecten op lokale milieuproblemen zitten in de midden-categorie. Auto's en vrachtauto's stoten 6 procent minder fijn stof en stikstofdioxide uit binnen de bebouwde kom. De bijdrage aan de strijd tegen de bewegingsarmoede en het broeikas-effect is bescheiden, maar nog steeds substantieel. In dit artikel staan we stil bij de verschillende effecten, om te beginnen bij de bereikbaarheid.

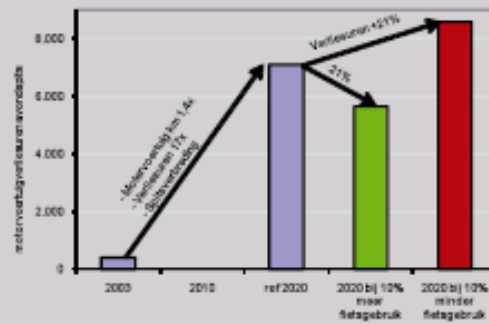
Figuur 7

De effecten van 10 procent extra fietsgebruik op verschillende problemen in voorbeeldstad Alkmaar



Figuur 3

Het aantal voertuigverliesuren bij verschillende scenario's.



Bereikbaarheid verbetert aanzienlijk

De kwaliteit van de bereikbaarheid wordt vaak uitgedrukt in voertuigverliesuren van automobilisten. Dit is de extra reistijd van automobilisten door opstoppingen, voorrang verlenen, enzovoort ten opzichte van de maximumsnelheid. Volgens de modelberekeningen is bijvoorbeeld de werkelijke snelheid op de verkeersaders van Alkmaar gemiddeld niet 50 km per uur, maar 21,5 km per uur (in de avondspits van 2020).

De verkeersmodellen voorspellen een explosieve toename van het aantal voertuigverliesuren als gevolg van 'autonome' ontwikkelingen (fig. 3). Hoewel het aantal voertuigkilometers in Alkmaar in de periode 2003-2020 'slechts' met een factor 1,4 toeneemt, stijgt het aantal verliesuren met een factor 17. Vooral op de ring is de stijging van het aantal verliesuren zeer sterk, maar ook binnen de kom is deze fors. Er moesten dan ook wat trucjes uitgehaald worden om te voorkomen dat autoverkeer in de modelberekeningen voor 2020 meteen al nu vast zou komen te staan. De belangrijkste ingreep is het verbreden van de spits. Omdat het oponthoud rond 17.00 uur zo groot is, zal een deel van de automobilisten besluiten om eerder of later te vertrekken. Het is ook waarschijnlijk dat deze spitsverbreding daadwerkelijk zal optreden, maar de mate waarin is een aanname.

Hoe het ook zij, het wegennet van Alkmaar is in 2020 een groot deel van de dag zwaar belast. Dat verklaart ook waarom een toename van het fietsgebruik met 10 procent zo'n forse invloed heeft op de verliestijd voor automobilisten in 2020. Het totaal

aantal verliesuren daalt met ruim 20 procent! Deels doordat ongeveer 6 procent van de automobilisten overgestapt is op de fiets en de reistijd van deze nieuwe fietsers niet meetelt in de berekening van de verliesuren. Maar de reistijdwinst voor automobilisten is toch in de eerste plaats te danken aan de verbetering van de doorstroming. Ook als de verliestijd wordt uitgedrukt in verliesuren per autoverplaatsing blijft de afname groot (-15 procent). De gemiddelde snelheid op verkeersaders binnen de kom neemt hierdoor toe van 21,5 naar 23,5 kilometer per uur.

Hoewel niet meegenomen in de berekeningen, is het aannemelijk dat ook fietsers en busreizigers reistijdwinst zullen boeken. Door de afname van het autoverkeer kunnen bijvoorbeeld de cyclustijden van verkeerslichten korter, waar alle verkeersdeelnemers van profiteren. De reistijdwinst voor fietsers zal echter minder groot zijn dan voor automobilisten, omdat fietsers nauwelijks te maken hebben met terugslag effecten als gevolg van tikvorming.

Zoals te verwachten pakt een toename van het fietsgebruik vooral positief uit voor de doorstromingen op de wegen binnen de bebouwde kom (-23% verliesuren). Maar ook de congestie op de ring van Alkmaar neemt fors af (-17%). Dat komt deels doordat iets minder automobilisten de stad in willen. De wachtrijen op de afritten zijn hierdoor korter. Ook het doorgaande autoverkeer op de ring profiteert hiervan (fig. 4).

Miljoenen besparing

In veel studies wordt de verliestijd voor automobilisten omgerekend naar geld. Daarvoor hanteert men verschillende kosten, die afhangen van het motief van de rit en het opleidingsniveau van de betrokkene. Dat varieert van 4,20 euro per uur voor een rit naar de winkel van een laagopgeleide tot ruim 36 euro per uur voor een zakelijke rit van een hoogopgeleide automobilist. Voor de eerwoud is in deze studie uitgegaan van 5 tot 10 euro per uur voor alle verplaatsingen. Een toename van het fietsgebruik met 10 procent leidt in de Alkmaarse spits tot een kostenbesparing van 3 tot 6 miljoen euro per jaar. Omgerekend naar de 63 middelgrote steden in Nederland zouden automobilisten zo'n 160 tot 360 miljoen euro per jaar reistijdwinst boeken.

Een probleem van deze theoretische winstberekening is de ver





Figuur 4

Effect op congestie

In de studie is niet alleen gekeken wat de effecten zijn van 10 procent meer fietsgebruik, maar ook naar de gevolgen van een afname van het fietsgebruik doordat 10 procent van de fietsers overstapt op de auto. Dit leidt tot 6 procent meer autoverplaatsingen. De kaart geeft weer wat de gevolgen zijn voor de filevorming op een druk stukje van de binnenstadsring (links). De auto's staan bumper aan bumper (rood). Bottleneck is het kruispunt aan de zuidkant van het kaartje, waardoor uiteindelijk ook de rotonde aan de noordkant helemaal vaststaat (rechts). Ook in de variant met 10 procent meer fietsgebruik is het zuidelijke kruispunt overbelast, maar de toegankelijkheid op de rest van het wegennet is minder groot.

deling van de 'winst'. De automobilisten die in de auto blijven zitten, strijken de meeste reistijdwinst op. Niet de automobilisten die overstapt zijn op de fiets. Ook niet de gemeente die investeert in maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen. In principe zijn er twee mogelijkheden om de tijdswinst voor de automobilisten te verrekenen: via de parkeertarieven of in de toekomst via 'anders betalen voor mobiliteit'. De reistijdswinst bedraagt ongeveer 1 à 2 cent per autokilometer of 7 tot 14 cent per autoverplaatsing.

Beide heeft het Bureau voor de Leefomgeving onderzocht welke effecten 'anders betalen voor mobiliteit' heeft op het gebruik van de auto, het openbaar vervoer en de fiets. Daarbij is uitgegaan van een basistarief van 6 eurocent per kilometer en op rijgevoelige trajecten aanvullend een congestieheffing van 11 eurocent per kilometer. De uitkomsten sluiten zeer goed aan bij deze gevoeligheidsanalyse van het Fietsberaad. Volgens het Bureau voor de Leefomgeving neemt het fietsgebruik met circa 10 procent toe door de invoering van anders betalen voor mobiliteit en het aantal autokilometers binnen de kom daalt met 6 procent. En daarmee is de cirkel rond. Deze Fiets-

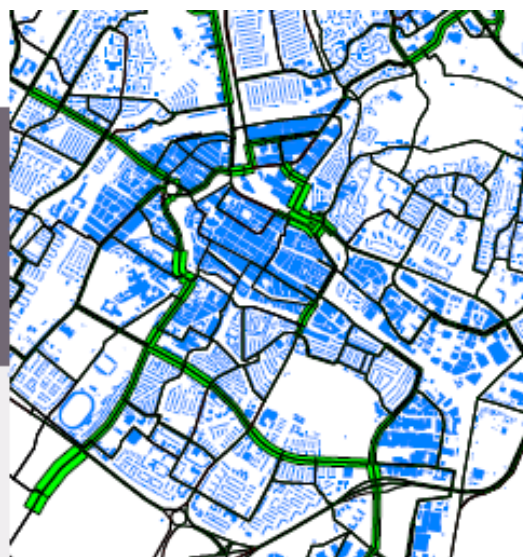
beraadstudie gaat immers uit van de aanname dat het fietsgebruik met 10 procent toeneemt, zonder aan te geven met welke maatregelen deze overstap gerealiseerd kan worden. Volgens de berekeningen van het Bureau voor de Leefomgeving is de 10 procent meer fietsgebruik *grosso modo* te realiseren met de invoering van 'anders betalen voor mobiliteit'. Door beide studies te combineren kan dus onderbouwd worden dat een deel van de inkomsten uit 'anders betalen voor mobiliteit' rond de (middelgrote) steden ten goede moet komen aan fietsers, bijvoorbeeld door investeringen in en exploitatie van fietsvoorzieningen.

Lokale milieuproblemen

Het autoverkeer in middelgrote steden veroorzaakt verschillende lokale milieuproblemen, met name langs en op de verkeersaders. Bijvoorbeeld geluidsoverlast en de uitstoot van giftige stoffen, zoals stikstofdioxide en fijn stof. Een toename van het fietsgebruik heeft meer effect op de luchtkwaliteit dan op de geluidsoverlast. De schadelijke uitstoot van personenauto's daalt met ruim 6 procent als het fietsgebruik 10 pro-

Figuur 5

Afname lokale luchtverontreiniging bij 10 procent toename fietsgebruik



cent toeneemt (fig. 5). Dit komt vooral door een daling van het aantal personeelkilometers binnen de kern (-6 procent), het volume-effect. Daarnaast draagt de verbeterde doorstroming van het personenverkeer nog een fractie bij. Voor de lokale luchtkwaliteit is echter vooral de uitstoot van vrachtwagen van belang. Vrachtauto's zijn verantwoordelijk voor ruim een kwart van de uitstoot van stikstofdioxide binnen de bebouwde kern. Het is niet waarschijnlijk dat stimulering van het fietsgebruik zal leiden tot minder vrachtwagenkilometers. Toch daalt de uitstoot van het vrachtwagenverkeer met ruim 4 procent. Dit komt geheel door de verbetering van de doorstroming. Als vrachtauto's veel moeten remmen en optrekken loopt de uitstoot snel op.

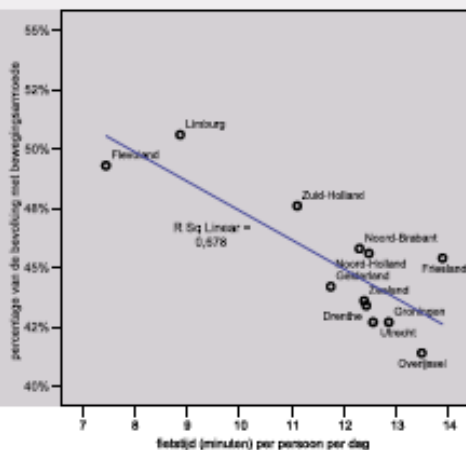
Bij deze gunstige cijfers over de effecten van fietsbeleid op de luchtkwaliteit past een relativerende kanttekening. De verwachting is dat het wagenpark in 2020 veel schoner zal zijn dan nu. Dit is te danken aan strengere voertuigeisen. Hierdoor zal Alkmaar in 2020 volgens de modelberekeningen geen overschrijdingen meer kennen van de wettelijke normen voor stikstofdioxide en fijn stof, ook zonder extra fietsgebruik. Minder uitstoot is nog steeds gezond voor de bewoners en weggebruikers, maar er staat geen wettelijke stok meer achter de deur om de luchtkwaliteit verder te verbeteren.

Voor de geluidsoverlast geldt in grote lijnen het omgekeerde. Het is niet de verwachting dat strengere voertuigeisen de geluidsoverlast van het autoverkeer voldoende beperken. Ook in 2020 zullen nog veel woningen een te hoge geluidbelasting kennen. Het probleem blijft groot, maar de effecten van een toename van het fietsgebruik op de geluidhinder is beperkter. Bij 10 procent meer fietsgebruik neemt de ernstige

geluidhinder met ruim 2 procent af. Het effect is beperkter, omdat een afname van de auto-intensiteit niet leidt tot een evenredige afname van de geluidproductie. Daarom ligt de nadruk in het beleid ook op andere maatregelen, zoals tuisterasfalt, geluidsschermen en isolatie van woningen. Overigens is 2 procent minder ernstige geluidhinder nog steeds substantieel.

Gering effect op klimaat

De bijdrage die een toename van het fietsgebruik levert aan het klimaatbeleid is eveneens beperkt. De opwarming van de aarde is een mondiaal probleem. Zelfs een radicale gedragsverandering van alle inwoners van één stad heeft maar een marginaal effect. Het nijpende klimaatprobleem is echter alleen op te lossen als ieder land, iedere stad en iedere inwoner zijn of haar eigen verantwoordelijkheid neemt. In deze studie zijn daarom de effecten op het klimaat gerelateerd aan de CO₂-uitstoot van particuliere huishoudens. Ruim de helft van de CO₂-uitstoot van particuliere huishoudens wordt veroorzaakt door het eigen vervoer. Het maakt daarbij niet uit waar de uitstoot plaatsvindt, in een woonwijk of op de snelweg. Als elke inwoner 10 procent vaker de fiets pakt en de auto laat staan, neemt de CO₂-uitstoot per huishouden ongeveer met onge-

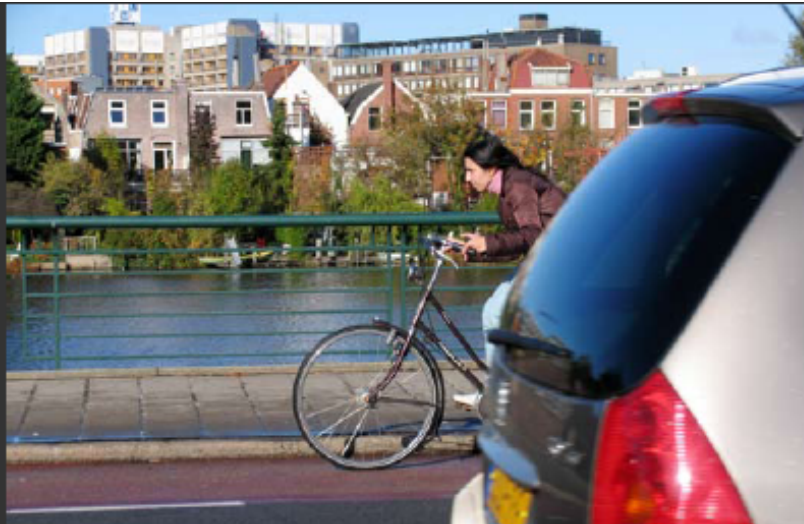


Figuur 6

Bevegingsarmoede

In provincies met een hoger fietsgebruik (x-as) lijdt een kleiner deel van de bevolking aan bewegingsarmoede (y-as).

In provincies met een relatief hoog fietsgebruik, zoals Overijssel en Groningen, voldoet een groter deel van de bevolking aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen. En anderzijds, in provincies met een laag fietsgebruik, zoals Flevoland en Limburg, lijden relatief veel inwoners aan bewegingsarmoede. Overigens kunnen de verschillen in bewegingsarmoede ook een indirect gevolg zijn van het verschil in fietsgebruik. Als men zich beter voelt door dagelijks de fiets te pakken, kan dat leiden tot allerlei andere lichamelijke activiteiten.



veer 3 procent af. Daarbij is rekening gehouden met verbeterde doorstroming. Een bescheiden afname, maar in vergelijking tot andere CO₂-besparende maatregelen nog steeds substantieel. De CO₂-besparing per huishouden komt overeen met de vervanging van 13 gloeilampen door spaarlampen (een gemiddeld huishouden heeft 20 gloeilampen in huis).

Bewegingsarmoede

Bewegingsarmoede is eveneens een groot maatschappelijk probleem. Bijna de helft van de volwassenen in Alkmaar voldoet niet aan de Nederlandse Norm Gezond Bewegen. Dat wil zeggen dat zij minder dan een half uur per dag fysieke activiteit zijn. Hierdoor lopen zij verhoogde risico's op allerlei ziektes, zoals hart- en vaatziekten, overgewicht en obesitas, diabetes type 2, hypertensie, sommige vormen van kanker (overall, borsten en colon) en depressies.

Kortom, niets is gezond, daarover geen twijfel. Toch levert een toename van het nietsgebruik met 10 procent (het uitgangspunt van deze studie) slechts een bescheiden bijdrage aan de volksgezondheid. 10 procent extra nietsgebruik (gemiddeld 1 minuut en 15 seconden) is gewoon niet genoeg om veel zoden aan de dijk te zetten voor de volksgezondheid. Volgens een globale schatting daalt het aantal volwassenen met bewegingsarmoede met ruim 3 procent (het gaat om ruim 1.100 Alkmaarders). Vooreen daadwerkelijke verbetering van de volksgezondheid is een veel grotere toename van het nietsgebruik noodzakelijk. Wanneer in het beleid gefocust wordt op inwoners die niet of nauwelijks bewegen, mag voor die groep wel een groot effect verwacht worden van een klein beetje meer niets (zie ook fig. 6).

Niet voor verkeersslachtoffers

Vaak wordt gevreesd dat een hoge nietsgebruikzal leiden tot meer verkeersslachtoffers. Fietzers zijn immers erg kwetsbaar. Uit de berekeningen blijkt echter dat deze vrees niet gegronde is. Natuurlijk leidt een hoge nietsgebruik tot meer niets-slachtoffers. Daar staat echter tegenover dat het aantal auto-kilometers daalt door de overstap naar de fiets. Daarmee daalt ook het

risico voor fietsers, voetgangers en ook auto-inzittenden dat ze worden aangereden door een auto. Persaldo resulteert dit in een minimale daling van het totaal aantal ernstige verkeersslachtoffers. De uitkomsten zijn daarbij nog iets positiever dan eerder berekend in de studie 'Effect toename nietsaandeel op de verkeersveiligheid'.

Voor de subjectieve veiligheid pakt een toename van het nietsgebruik waarschijnlijk nog wat positiever uit. Het aantal auto-kilometers in verblijfsgebieden daalt met 11 procent. Een indicatie dat de subjectieve veiligheid profiteert. Vooral in verblijfsgebieden veroorzaakt het autoverkeer gevoelens van onveiligheid. Daar wonen de mensen direct aan de straat, spelen veel kinderen, liggen de scholen en ontbreken vaak gescheiden fietsvoorzieningen.

Conclusie

Stimuleren van het nietsgebruik is inderdaad een soort Haarlemlerrolie. Het biedt verlichting voor uiteenlopende maatschappelijke problemen, maar de mate waarin verschilt nogal. Een krachtig nietsbeleid is vooral effectief bij de aanpak van traditionele verkeersproblemen die te maken hebben met ruimtegebruik. Concreet: het verminderen van de parkeerruken verbeteren van de bereikbaarheid. Ook de kwaliteit van de openbare ruimte kan daar baat bij hebben. Bij alle positieve effecten past echter één belangrijke kanttekening. De meeste effecten treden alleen op als de toename van het nietsgebruik daadwerkelijk het gevolg is van een overstap van auto naar niets. Zonder deze overstap verdampen bijna alle berekende effecten. Alleen de afname van bewegingsarmoede blijft overeind. Daarnaast zijn de meeste Nederlanders blij met de verbetering van fietsvoorzieningen. Het stelt hen in staat om zich veilig en vrij door hun eigen stad te bewegen. Maar dit effect is niet meegenomen in deze studie.

- > Voor literatuur zie de websiteversie van dit artikel op fietsberaad.nl/fietsverkeer. Binnenkort wordt ook het onderzochte verslag op de website gepubliceerd. Daarnaast komen er filmpjes van microsimulaties op de website.

