

Wielen

Informatiekrant van de Fietzersbond afd. Haarlem e.o.

26e jaargang nr.1, januari 2002

'Wat de fietser doet is logisch'

Interview met Maarten Divendal (PvdA)

De gemeenteraadsverkiezingen komen er aan. Dit jaar in de Haarlemmer Wielen geen vergelijking van de verkiezingsprogramma's. Het beeld dat uit zo'n vergelijking komt is vaak weinig verrassend.)



In plaats daarvan hebben we de lijsttrekker van de PvdA, Maarten Divendal, bevraagd naar zijn fietsambities.

Wie is Maarten Divendal?

Maarten Divendal woont in het centrum van Haarlem, en is 43 jaar. Al 25 jaar lid van de PvdA en daarvan 8 jaar in de gemeenteraad van Heemstede, sinds december 2000 in

die van Haarlem. Maarten werkt bij het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen, als plaatsvervangend directeur Voorlichting.

Waarom ben je politiek actief?

Ik vind het zinvol om verantwoordelijkheid te dragen voor je eigen woonplaats, om samen vorm te geven aan je stad. Maar de PvdA is voor mij ook een soort verenigingsleven. Je deelt idealen met de mensen waarmee je in de partij optrekt. Ik heb veel gedaan binnen de partij, ook cursussen gegeven en zo.

Wat heb je met de fiets?

Ik ben vooral een recreatiefietser. Ik fiets dus vooral in het weekend, rondom de stad: de duinen in, naar Spaarnedam, en tegenwoordig gaat de fiets ook achterop de auto. Omdat ik in het centrum woon, doe ik door de week veel te voet. Ook voor mijn werk loop ik naar het station, en gebruik verder trein en bus om op mijn werk in Zoetermeer te komen.

Als fietser ben ik afgelopen jaar dus vooral verblijd met de belofte van een nieuwe verbinding tussen de Kennemerduinen en IJmuiden.

Ken je de Fietzersbond?

Zeker, ik ben jarenlang lid geweest. Maar toen ik in eens een heleboel

lidmaatschappen en abonnementen heb opgezegd, zat de ENFB ook in de saneringsronde. Niet om een bepaalde reden, maar je kunt op een gegeven moment niet meer alles lezen.

Wat wil de PvdA met de fiets in Haarlem?

Er moet prioriteit komen te liggen bij fietsverkeer, zowel waar het de voorrangregeling betreft als waar het financiële reserveringen betreft. Dat staat nu ook in het nieuwste concept van het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan (HVVP), waar onze wethouder Betty van Viegen hard aan trekt.

In jullie vorige verkiezingsprogramma stond al dat er goede, doorgaande fietsroutes nodig zijn. Waarom hebben we daar 4 jaar niets over gehoord?

Bij doorgaande fietsroutes zijn er altijd conflicterende belangen in het geding. Niet alleen tussen auto- en fietsroute, maar ook tussen wandelen en fietsroute. Ook was er 4 jaar geleden volgens mij nog te weinig draagvlak voor dit streven.

Kijk, nu staat in het HVVP dat we tweerichtingenverkeer voor fietsers willen op de Jansstraat en de Kruisstraat. Vier jaar geleden was dat wellicht te moeilijk geweest. Toen

vervolg pag. 2

Colofon

Haarlemmer Wielen

blad van de Fietzersbond afdeling
Haarlem en omgeving
Postbus 5337, 2000 GH Haarlem
26e jaargang nr. 1 (jan.2002)

gironummer 3559514 van Fietzers-
bond Haarlem

Redactie:

Hans Metz, Zoetestraat 24,
2011 PR Haarlem, tel. 5320478
hansmetz45@hotmail.com
Willem Brand w.brand@12move.nl,
Ronald Ruis ruis@novacollege.nl

Puzzelmedewerker:

Evert IJsselmuiden

Distributie:

Vacature! Zie hieronder

Afdelingsbestuur:

Willem de Jonge, tel. 5371907
wdjunge@dds.nl
Marja van Keulen, tel. 5519711
keulenm@noord-holland.nl
Hans Metz, tel. 5320478
Gert Klijn, Leidsevaart 506,
2014 HR Haarlem, tel. 5245277
rio@wxs.nl

Contactpersoon Haarlemse werk- groep Reactie & Planvorming:

Jaap Moerman, tel. 5315969
jaap.moerman@corusgroup.com

Contactpersoon Heemstede:

Rob van Slijpe, tel. 5282381
rob.vanslijpe@minvrom.nl

Contactpersoon Bloemendaal:

Klaas van Giffen, tel. 5271651
joygif@bart.nl

Kopij is welkom, graag op flop.
Artikelen in dit nummer geven
niet noodzakelijkerwijs de me-
ning van de Fietzersbond weer.

Adreswijzigingen niet naar ons,
maar naar het landelijke adres:
Fietzersbond, Postbus 2828, 3500
GV Utrecht

Internet-adres:

www.fietzersbond.nl/haarlem

vervolg van voorpagina

was er onvoldoende draagvlak.

Daarom is het huidige college eerst begonnen met veel technische zaken, zoals 'Rechtsaf vrij voor fietsers' bij kruisingen met verkeerslichten. En vergeet niet dat er fietsvoorzieningen zijn gekomen bij belangrijke reconstructies, zoals Rijksweg, Zijlweg, enz. En we zijn de afstelling van de verkeerslichten fietsvriendelijker aan het maken.

Wat vindt de PvdA van het nieuwe HVVP?

De prioriteit moet liggen bij fietsers en het autoluw maken van gebieden. Ook is het onderscheid tussen door-
gaande wegen en de wijken van belang (voor Fietzersbonders: de categorisering van wegen). Uit de inrichting van een straat moet blijken voor welke gebruiker deze bestemd is. Ik vind dat dat nu goed in het HVVP staat, en dat er maatregelen worden voorgesteld om er concreet mee aan de slag te gaan.

Uit stadsgesprekken rondom het HVVP bleek mij dat veel bewoners genuanceerd kunnen denken over verkeersbeleid: er is niet op alles een gemakkelijk antwoord.

Hoe zou doorgaand fietsverkeer beter kunnen doorstromen dan nu?

Er moeten vrijliggende fietspaden komen op alle (!) doorgaande wegen. Voorzieningen voor fietsers moet continu worden meegenomen bij andere wegwerkzaamheden, zoals aan het riool. En soms moeten fietsknel-
punten eerder worden opgelost. We

moeten ook alert zijn op kleine knelpunten. Ik vind dat wethouder Van Viegen dat goed doet.

Zoveel mogelijk moet toegestaan worden wat fietsers toch al doen. We moeten faciliteren wat de kortste en de veiligste weg is voor de fietser. Een juiste inschatting bij alle verkeersdeelnemers van wat de doorgaande fietsroute is, maakt de route veilig. Overigens verwacht ik dat de in het HVVP voorgestelde fietsroute via Warmoesstraat-Schagchelstraat-Hoeliland onder vuur zal komen te liggen. Ik vind die route niet bgisch.

Vanuit het Parkeerbonds komt de komende jaren 10 miljoen voor fietsparkeren beschikbaar. Wat wil de PvdA daarmee doen?

Ook hier grijp ik terug op het HVVP. Daar staan Botermarkt en Klokhuisplein aangegeven. Ook bij de Hema of de Nieuwe Groenmarkt zou iets moeten komen. Dat moet goed bekeken worden, want 100 m. te ver kan al leiden tot in onbruik raken van de stalling, dat hebben we bij de Botermarkt geleerd. Volgens mij moet ook aan de Houtplein-zijde van het wandelgebied nog iets komen. Wat mij betreft gaat gelden: hoe dichterbij hoe duurder, en verder weg goedkoper. En echt bewaakt hoeft van mij niet overal, maar wel geordend.

Overigens... je mag blij zijn als je überhaupt iets kunt vinden. Bijvoorbeeld waar is er plaats naast/voor/onder de Hema in het centrum? Creativiteit zal nodig zijn. En het besef dat

vervolg op pag. 5

Haarlemmer Wielen per post?

Al sinds vele jaren functioneert ons bezorgsysteem. We sparen een fors bedrag aan portokosten uit door een systeem van ruim 30 bezorgers, leden die in hun buurt de krantjes rondbrengen. Maar wie doet de verspreiding naar de bezorgers?

Jarenlang zorgde Frans Slikker hiervoor. Vijf jaar geleden werd zijn functie overgenomen door Otto No-

teboom. Maar ook Otto stopt er nu mee. Wie neemt Otto's taak over? Je hoeft niet in de redactie te zitten, geen vergaderingen bij te wonen. Geen stukken te schrijven. Je moet alleen drie tot vier maal per jaar een organisatieklus op je nemen.

Nadere inlichtingen over deze nuttige taak bij Hans Metz, tel. 5320478

Onverlicht paaltje brengt fietsers ten val

Door de aanleg van de 'grote' Zuidtangent bestaat het gevaar dat de gemeente kleine oneffenheden in de weg over het hoofd ziet. Op het Haya van Somerenpad vlak voor de fietsbrug richting Rivieraplein bijvoorbeeld staat al geruime tijd een paaltje hinderlijk in de weg. Toen daar ook nog de straatverlichting uitviel, kwamen twee fietsers er nogal hardhandig mee in aanraking.

Op 3 november fietste mevrouw Gotink rond half acht 's avonds over het Haya van Somerenpad. Vlak voor de fietsbrug komt zij frontaal in botsing met het paaltje dat midden op het fietspad in de duisternis blijkt te staan. De lantaarn bij het paaltje, dat voor de helft begroeid is met gras, werkte niet. Rietje Gotink wordt gelanceerd en valt letterlijk op haar gezicht omdat de klap zo verrassend is dat zij haar handen niet heeft kunnen uitsteken om de val te breken. Zij verliest vier tanden van haar bovengebitt, loopt tal van schaafwonden op kin, neus en lippen op en kneuzingen aan schouder en been. Agenten van het politiebureau

reau Rivieraplein 4, zijn snel ter plaatse. Op het bureau wordt een ambulance gebeld en ook zorgen de agenten ervoor dat het paaltje met roodwitte tape wordt onwikkeld. Later blijkt dat het onverlichte paaltje voor meer ellende heeft gezorgd. 'Ik hoorde van een mevrouw die kort daarvoor haar heupen en rugwervels heeft gekneusd, op dezelfde plek', laat Rietje Gotink weten die inmiddels de gemeente via haar rechts-bijstandsverzekering aansprakelijk heeft gesteld.

Het vermaledijde paaltje blijkt na een onderzoek ter plekke geen enkele functie te hebben. 'Het is, denk ik, ooit neergezet om autoverkeer tegen te houden. Twee andere paaltjes aan het begin en het eind van het Haya van Somerenpad hebben die functie echter overgenomen. Inmiddels is de tandartsrekening van het slachtoffer fors opgelopen. De gemeente onderzoekt de zaak en laat weten dat dit nog een hele tijd kon duren. De andere gedupeerde beraadt zich nog of ze bij de gemeente schadevergoeding gaat claimen.

Willem Brand



Het is niet bij iedereen bekend dat de gemeente aansprakelijk gesteld kan worden als door haar nalatigheid schade wordt veroorzaakt. Wie hiervoor meer wil weten, raadplege de brochure 'Gaten in de weg, losliggende tegels en spekgladde bruggetjes' - verkrijgbaar bij het secretariaat.

Fietspad Eindhovenout

In het vorige nummer schreven we over een gepland fietspad door het Eindhovenout. Dat was een voornemen van de gemeente, met name de afdeling Natuur en Milieu. Het fietspad zou aansluiten op een nog aan te leggen fietsbrug over de Leidsevaart.

We kregen daarop een verontwaardigde reactie van een lezeres, die ons wees op de aantasting van de natuur als gevolg van plan. Hoe staat het er nu voor?

Het bosje staat ook bekend als het

Vogelbosje, omdat er nogal wat soorten vogels broeden en verblijven. Na protesten van natuurbeschermers op de plannen van de gemeente, komt er een onderzoek naar de natuurwaarden van dit bosje. Daarbij wordt ook gekeken naar de beste manier om het te beheren en onderhouden. Het resultaat van dit onderzoek wordt voorgelegd aan betrokkenen: omwonenden, fietsers, natuurbeschermers. Afhankelijk van wat hieruit komt, wordt het fietspad door het bosje aangelegd of erom heen. Dat besluit

wordt ergens eind 2002 genomen.

Op zich wordt een fietspad dat een verbinding maakt in oost-west richting door Haarlem-Zuid door ons toegejuicht. Er zijn te weinig doorgaande fietsroutes in Haarlem. Maar het is niet de bedoeling om daarbij als fietsers tegenover de natuurbeschermers te komen staan. We hopen dat er een oplossing uit de bus komt die voor beide partijen acceptabel is.

H.M.

Gemeente niet ambitieus in daden voor de fiets

Terwijl de politiek rijp lijkt te zijn voor serieuze en kostbare investeringen in het fietsnetwerk van Haarlem, laat het ambtenarenapparaat deze hapklare brok vooralsnog liggen.

Onlangs werd de fietsknelpuntennota aangenomen door de gemeenteraad. In deze nota is een opsomming gegeven van wat er nog gedaan moet worden om de doelen van 'Haarlem Fietst!' te verwezenlijken. (En dat is veel!). Ook is becijferd hoeveel de aanpak van deze knelpunten gaat kosten. Ook veel: 16 miljoen Euro voor de oplossing van 110 zeer noodzakelijke knelpunten + een groter bedrag voor 253 minder urgente knelpunten. Met enige schroom worden deze geldbedragen aan het papier toevertrouwd in de nota. De Fietzersbond vindt deze schroom niet nodig.

Bij de begrotingsbehandeling 2002 is besloten het fietsverkeer te bevorderen door het ontwikkelen van een structuurplan Fiets. Deze motie van Ben Kal (Groenen) omvatte het volgende besluit:

- de lijst van losse knelpunten in fietsroutes grotendeels om vormen tot enkele grote fietsrouteprojecten, elk bestaande uit een verzameling van op één route liggende knelpunten;
- bij de uitvoering van het Haarlems Verkeers- en Vervoersplan prioriteit te geven aan de fietsrouteprojecten.

Investeringsplan zonder fietsclaims

Voor komend (dit voorjaar vast te stellen) investeringsplan (dus geld beschikbaar vanaf 2003) wordt NIET de fietsknelpuntennota die onlangs gepasseerd is gebruikt. De fietsnota zal in de deelnota fiets vh HVVP worden uitgeschreven t.b.v. reserveringen voor het IP (Investeringsplan) van 2004 en verder. Waarom niet voor 2003 al projecten opgevoerd, vroegen wij aan Lex Hendriksen, hoofd verkeer en vervoer. Zijn antwoord luidde:

1. Voor het IP moeten er concrete plannen op tafel liggen!
2. Beperkte capaciteit fietsmanager Otto van de Berg (hij moet nu de fietserstallingen gaan tekenen)
3. Het is nog de vraag of ministerie van Verkeer en Waterstaat de miljarden die

nodig zijn voor Duurzaam Veilig fase 2 weet los te peuteren.

Onze reactie:

- ad 1: van knelpuntenlijst kun je projecten maken in lijn van motie Kal
- ad 2: Neem een 2e Otto in dienst (en laat taxichauffeurs niet op hem los!)
- ad 3: zorg voor plannen op de plank i.p.v. subsidies mis te lopen omdat je te laat bent.

Hendriksen beloofde zijn best te doen om nog iets in IP te krijgen. Aan ons de vraag met ideeën te komen wat betreft fietsroute-investeringen. Als volgende stap op weg naar een beter befietsbaar Haarlem hebben wij o.m. geadviseerd:

Project 'Noord-Zuid route': een rode loper tussen Rijsdijkstraatweg en Kamperlaan: via Kleine Houtstraat met tweerichtingen fietsverkeer Jansweg en Jansstraat.

Project 'Oost-West route': route Ramplaankwartier - zuidelijke singels & vesten - Zomervaat - Parkwijk.

Jaap Moerman

Bijeenkomst van de werkgroepen

De Fietzersbond afdeling Haarlem e.o. kent werkgroepen. Sommige hebben een speciale functie bijv. het uitbrengen van Haarlemmer Wielen; andere zijn gericht op de belangenbehartiging binnen de gemeente: Haarlem (reactie en planvorming), Bloemendaal en Heemstede. Als bestuurslid heb ik tot taak het contact met deze drie groepen te onderhouden en dat leidt periodiek tot een bijeenkomst.

Zo belegde ik voor 10 december een bijeenkomst om ervaringen uit te wisselen en actuele onderwerpen te bespreken, waarop Jaap Moerman van r. en p. reageerde met een ander voorstel. Hij wilde dit soort overleg opwaarderen tot een soort plenair be-

stuurlijk overleg samen met het afdelingsbestuur. En hij had al genoeg onderwerpen voor de komende vergadering, zoals het functioneren van het afdelingsbestuur, de structuur van en de communicatie binnen de afdeling, inclusief de taakverdeling.

In een intensieve vergadering werd onder meer het volgende geconcludeerd. De tijden zijn veranderd. Vroeger zaten werkgroepleden in het bestuur. Later zijn de werkgroepen zelfstandiger gaan werken en ging het bestuur, ontdaan van werkgroepleden, lossen van de werkgroepen opereren.

Ik zit zowel in het Haarlems bestuur als in het provinciaal team van de Fietzersbond. Dat levert wel een schakelfunctie op, maar helaas staat ook het functioneren van het provinciaal team ter discussie.

De communicatie tussen bestuur en werkgroepen laat te wensen over. Dat werkt in twee richtingen belemmerend. Ook weten de werkgroepen weinig van elkaar.

Dat kan verbeterd worden door onderling e-mailcontact (verslagen, ingekomen stukken e.d.). Laat iedereen daar creatief mee omgaan: regelde rapportage aan het bestuur in korte bewoordingen. Spin in het web voor deze communicatie is de secretaris van het bestuur, Gert Klijn.

Deze bijeenkomst van gemeentegerichte werkgroepen kon wel eens van groot belang zijn. En dat niet alleen voor de groepen zelf, maar evenzeer voor het bestuur en de hele afdeling.

Willem de Jonge

Schoolkinderen veilig?

interview: vervolg van pag. 2

dat er altijd behoefte zal blijven aan dichtbij én droog parkeren.

Vertrouw je erop dat schoolkinderen veilig op de fiets naar school kunnen?

Nee. Je moet ook nooit bij kinderen de indruk wekken dat het vertrouwd is. Ze moeten leren alert te blijven. Dat bijvoorbeeld ook anderen fouten kunnen maken.

Er schijnt nu een soort 'piep-systeem' te zijn: als er een klacht komt van een school of ouders, wordt er iets gedaan. Het plan van de wethouder is, om als gemeente structureel aandacht te besteden aan schoolroutes. Zodat er preventiever gehandeld, en naar meer mensen geluisterd kan worden. Ook kunnen ouders bewuster worden gemaakt van hun eigen rol in het verkeer.

Als uitsmijter: rijd je zelf wel eens door rood?

Ja. Ik stop wel als er ouders met kinderen staan. Een enkele keer overweeg ik of ik als politicus een voorbeeld-fietsers hoor te zijn. Maar: ik vind het soms onlogisch om niet door rood te rijden. Onlogische verkeerslichten zou ik willen aanpakken. Dat geldt vooral als je een kruispunt heel goed kunt overzien. Of als je samen met de voetgangers over kunt (oversteek Park-laan!).

Ook hier geldt: wat de fietser doet is vaak logisch. Dat kan dan maar beter gefaciliteerd worden.

Marja van Keulen

'Maar... voor de liefhebbers staan de verkeershoofdstukken van de verkiezingsprogramma's wel op onze website.

Het Haarlems Verkeers en Vervoersplan (HVVP): een voorbeeld

Het HVVP zoals dat nu bij ons bekend is, is een vreemde mengeling van bestaand beleid en bestaande projecten, en aantal nieuwe proefballonnetjes. Je probeert daar als groep reactie en planvorming zo goed mogelijk op in te spelen en de ergste missers eruit te halen. Wat mij verbaasd heeft, is dat zoveel proefballonnetjes uit de koker van Goudappel Coffeng komen. Dit ingenieursbureau wordt er natuurlijk voor betaald om deze beleidsnota vorm te geven maar op deze manier komen vrijwel alle nieuwe voorstellen van een 'buitenstaander' en bepaalt het ingenieursbureau eigenlijk voor een groot deel het beleid voor de komende tien jaar.

Een voorbeeld hiervan is een voorstel dat de krant al heeft gehaald: een nieuwe fietsroute door de binnenstad. Goudappel Coffeng constateerde dat het conflict tussen voetgangers en fietsers in de Gierstraat-route en de Kleine Houtstraat-route vooral op zaterdagen zo groot was dat het als een van de belangrijkste fiet-

knelpunten in de binnenstad kon worden aangemerkt. Als fietser zie je dit knelpunt natuurlijk ook, maar je bent meestal meer gefixeerd op het conflict fietser/-auto en op het realiseren van korte fietsroutes.

In het HVVP wordt nu een alternatieve route voorgesteld: Groot Heiligland - Schagchelstraat - Warmoesstraat - Oude Groenmarkt. Op zaterdagen worden de twee andere fietsroutes (Gierstraat en Kleine Houtstraat) dan afgesloten. Deze route zou aangepast moeten worden om hem geschikt te maken als fietsroute. De belangrijkste investering is een fietsbrug bij de kruising Gasthuisvest en Groot Heiligland. Op zich is er niets tegen een nieuwe fietsroute in de binnenstad. Maar wij leggen onze prioriteit anders. Zeker als je weet dat een fietsbrug al snel 10 miljoen kost weten we wel andere projecten die in onze ogen belangrijker zijn.

Bovendien lijkt het voorstel weinig overdacht: is de voorgestelde route wel een alternatief voor de twee andere routes die wij dan op zaterdag zouden moeten missen? Op de eerste plaats is duidelijk dat de omrij-factor hoger wordt en de route is ook minder 'logisch'. Dit hoeft geen bezwaar te zijn als je daardoor beter door kunt fietsen. In dit geval moet je echter zodanig afwijken van de rechte lijn dat niet langer sprake is van een route.

Het best illustreer je dit aan een voorbeeld. Normaal fiets ik vaak: Melkbrug - Korte Veerstraat - Kleine Houtstraat - Kleine Houtweg. Dat zou in de nieuwe situatie worden: Melkbrug - Damstraat - Oude Groenmarkt - Warmoesstraat - Schagchelstraat - Groot Heiligland - Gasthuissingel - Kleine Houtweg. Volstrekt onlogisch en dus zoek je automatisch een alternatief.

Mijn indruk is dus dat er voor veel geld een weinig gebruikte (alleen op zaterdagen) fietsroute aangelegd moet worden voornamelijk omdat de winkeliers op de huidige fietsroute hun waren op de stoep willen uitstallen!

Bas Heijman



**Fiets als 'n vorst,
fiets verlicht.**

Heemstede

Fietsnota en Fietsbalans

In september was een concept van de gemeentelijke Fietsnota gereed. Hierin wordt aangegeven welke belangrijke fietsverbindingen er zijn en welke maatregelen er nodig zijn om die te verbeteren.

Kort daarop verscheen het eindrapport Fietsbalans. Op speciaal verzoek van onze werkgroep was dit rapport versneld uitgebracht. We wilden het rapport namelijk gebruiken om zoveel mogelijk invloed op de Fietsnota uit te oefenen.

Dat liep echter niet zoals we gedacht hadden.

Kritiek op de Fietsbalans

Op 2 oktober heeft Rianne Becht van het landelijk bureau het eindrapport Fietsbalans gepresenteerd in het college van B&W. Het rapport werd redelijk goed ontvangen.

Daarna is het rapport ambtelijk bekeken. Dat heeft geleid tot een brief aan het landelijk bureau met veel kritiek. Een deel van die kritiek had betrekking op de opzet van de Fietsbalans, zoals de routekeuze. Aangezien voor alle onderzochte gemeenten dezelfde systematiek wordt gehanteerd, staat die systematiek niet ter discussie. Wel was het mogelijk om een aantal fouten in het rapport te verbeteren en formuleringen te verduidelijken. Dat heeft geleid tot een tweede versie van het eindrapport.

Door de hele gang van zaken, waarbij diverse malen overleg is geweest met de gemeente Heemstede, is het eindrapport Fietsbalans minder goed uit de verf gekomen dan wij hadden gewild.

Commentaar op de Fietsnota

Begin oktober startte het inspraaktraject voor de Fietsnota. De werkgroep heeft er hard aan gewerkt om, mede op basis van het rapport Fietsbalans, te komen met een gedegen commentaar.

Op 8 november was een ledenavond over Fietsnota en Fietbalans. Daarbij konden de leden hun mening geven over beide rapporten.

Eind november is een uitgebreide inspraakreactie aan de gemeente gestuurd. Die reactie kan als volgt worden samengevat

- De *Fietsnota* is een prima onderzoek over alle ontsluitingswegen. Het gaat echter uit van de bestaande hoofdinfrastructuur en niet van alle routes die fietsers gebruiken.

- Beleidskeuzes zijn beter te maken op basis van de in de praktijk gebruikte fietsroutes. Wij adviseren daartoe een herkomst-bestemmingsonderzoek uit te voeren.

- Prioriteit geven aan veilige fietsroutes van en naar de scholen voor kinderen en ouders.

- Bij doorgaande fietspaden zoveel mogelijk kiezen voor asfalt.

- Ook fietsroutes door verblijfsgebieden moeten veilig en comfortabel zijn.

Om de doelen uit de 'Beleidsstrategie Heemstede 2015' te kunnen bereiken moet het gebruik van de fiets gestimuleerd worden door meer veiligheid en comfort te creëren dan thans het geval is.

- Een goed fietsbeleid in Heemstede is een actief beleid dat een prioriteitenstelling, aparte budgetten en een planning verdient.

Voor belangstellenden is het gehele commentaar verkrijgbaar bij Peter van der Velden (023-5282829) of Rob van Slijpe (023-5282381)

Bezoek aan de politieke partijen

Het was de bedoeling om het eindrapport Fietsbalans in de commissie verkeer te presenteren. Door de discussie met de gemeente over de inhoud is dat echter niet gelukt.

Om zowel onze visie op de Fietsnota als de Fietsbalans aan de politieke partijen toe te lichten, heeft de werkgroep een bezoek gebracht aan de fracties van de grootste politieke partijen.

We hopen dat die bezoeken een positieve invloed zullen hebben op de discussie over de Fietsnota in de raad begin 2002.

*Rob van Slijpe, secr. werkgroep
Heemstede; tel. 5282381*



*Vogelenzangse weg
... de rest van het jaar wordt er wel gestrooid...*

Bloemendaal

Bestuursstijl

Het Bloemendaals gemeentebestuur heeft de laatste tijd nogal eens de pers gehaald en vaak op negatieve wijze. Hoe is het mogelijk dat, ondanks de goede bedoelingen uit 1999 van het College van B&W om de communicatie met haar burgers te verbeteren, er in de praktijk zo weinig van komt? Hoe komt het dat er, ondanks het door het College ingewonnen advies van het NPI om over te gaan van de huidige autoritaire bestuursstijl naar een meer participatieve stijl, dat daar in de inspraakpraktijk van alledag zo weinig van valt te bespeuren?

Het experiment met de klankbordgroepen kan toch geen succes worden genoemd. En het is nu juist die Bloemendaals-autoritaire stijl, die er toe leidt dat veel belangenbehartigers zich in Bloemendaal als Piet Snot behandeld voelen en zich afwenden met de mededeling 'ze zoeken het maar uit!'

Je wordt als inspreker geduldig en soms ietwat meewarig aangehoord, maar na het rondje inspraak blijkt de politieke besluitvorming door tal van belangen te worden bepaald, maar zelden door de belangen van de insprekers. Gelijk hebben? Prima, maar om in politiek Bloemendaal je gelijk ook te krijgen moet je van goeden huize komen!

Maar de gemeenteraad zal na de komende verkiezingen worden bevolkt door bijna allemaal nieuwe mensen. Een prachtige kans voor het introduceren van een andere bestuursstijl.

Winterdepressie?

Ikzelf dreig als Bloemendaalse belangenbehartiger ook af te haken. Waarom? Niet door een winterdepressie (ook al had ik de laatste tijd wel een onverklaarbare trek in grote speculaasbrokken), maar wel om de volgende redenen:

A) omdat ik nu, na alweer acht jaren van beïnvloeden, knelpunten aandraagen, meedenken en inspreken, tot de conclusie moet komen dat het alle-

maal weinig zichtbare resultaten heeft opgeleverd voor de fietsers.

B) omdat mij de laatste tijd bij het bijwonen van gemeentelijke vergaderingen vaak het gevoel bekruipt, dat ik een roepende in de woestijn ben en dat fietsers er bij dit College gewoon niet toe doen! Niets werkt zó ontmoedigend als de boodschap dat je geen factor van belang bent in de gemeentelijke politieke arena, ook al ben je nog zo betrokken en ook al spreek je in tot je een ons weegt! Ik ben er zelfs door aan mijzelf gaan twijfelen: heb ik het fietsersbelang wel goed gecommuniceerd of had ik misschien vaker elk raadslid persoonlijk moeten aanspreken? Het is namelijk altijd mijn gewoonte geweest om me tot de gehele verkeerscommissie te richten, omdat ik verkeersveiligheid gewoonweg geen partijpolitiek onderwerp vind. Elke dode in het verkeer is er immers één te veel! Daar is toch in de gemeenteraad van links tot rechts overeenstemming over!

C) omdat ik bij dit College geen werkelijke bereidheid bespeur om in Bloemendaal de principes van Duurzaam Veilig volledig en consequent door te voeren. Ik heb wel eens meer de verzuchting geslaakt dat een project als Duurzaam Veilig eigenlijk van een veel te groot nationaal belang is om aan de lokale politiek over te laten. Nu de invulling ervan wordt overgelaten aan het lokale politieke krachtenspel, kunnen we per gemeente de meest wilde en soms stuitende varianten van 'Duurzaam Veilig' verwachten, varianten waaraan de politieke kleur van het plaatselijk College kan worden afgelezen.

Hier drie voorbeelden:

Bloemendaalse rariteiten

1. De 'Bloemendaalse GOW': een GOW zonder gescheiden fietspaden;

2. De 'Bloemendaalse kruising met strandvoorrang': een op zich overzichtelijke kruising, maar dan met voorrang voor het afslaande (strand)verkeer en niet voor het rechtdoorgaande verkeer;

3. De Bloemendaalse 'niet-doorgaande' fietsroute: het fietspad Oude

Trambaan is in potentie een prachtige doorgaande fietsroute, maar is door de gemeente in pesterige brokjes verdeeld met hekken bij elke kruising.

Deze voorbeelden kunnen in het rareitenkabinet worden gezet naast die andere typisch Bloemendaalse staaltjes van fiets-onvriendelijkheid, b.v. de 'Bloemendaalse strooivariant' (dat is een zoutstrooiplan, waarbij uitgerekend op een aantal fietspaden bij gladheid niet worden gestrooid!). Dit brevet van onvermogen wordt dan ter plaatse ook nog met keurige bordjes publiekelijk bekend gemaakt!

(Het zal allemaal wel weer met schadelclaims te maken hebben, maar ik vind het een volkomen verkeerd signaal naar de fietsers toe!).

Of de 'Bloemendaalse drempel': een verkeersdrempel die zodanig hoekig en steil is vormgegeven dat hij niet alleen een snelheidsremmende werking heeft op auto's, maar ook maximale hinder oplevert voor fietsers.

Oproep!

Teruglezend merk ik dat dit toch wel een erg cynisch en in zijn gedrenkt stukje is geworden, terwijl dat mijn stijl niet is. Ik ben een positief mens, daarom nog even het volgende:

Na 1 januari wordt het mogelijk om met 125 medeburgers via een zogenaamd 'burgerinitiatief' een onderwerp op de agenda van de gemeenteraad te krijgen. Dat opent perspectieven voor 125 leden van de Fietsersbond in Bloemendaal!

Maar dan moeten we elkaar wel vlot kunnen informeren en raadplegen. Daarom hierbij de oproep aan alle Fietsersbondleden in de gemeente Bloemendaal om hun e-mail adres naar mij (joygif@bart.nl) te mailen, zodat we een lokale nieuwsgroep kunnen samenstellen.

*Namens de werkgroep Bloemendaal,
Klaas van Giffen (tel. 527 16 51)*

Haarlemse meldpunten voor klachten over wegen, fietspaden, verkeerslichten etc.:

- Noord: tel.5115050
- Centrum+Zuidwest: tel.5115070
- Oost: tel.5115060
- Schalkwijk: tel.5115080

Heemstede:

hr.Kwint, tel.5485868 (vóór 9 uur 's ochtends)

Bloemendaal:

hr.Hagens tel.5225683

IJmuiden-O, Velsen, Driehuis:

Piet van Oosterom, tel.0255-567674

Santpoort/Velserbroek:

Niek de Groot, tel.0255-567673

Velsen-N,Zeeduinwijk,Duinhof:

Jan Scheffers, tel.0255-567674

meldpunt provincie Noord-Holland:

Ben Ruyter, tel. 075-6467645 (voor alle soorten klachten aan wegen)

Lastdragertjes

Twee fietswinkels in Haarlem geven 10% korting aan ENFB-leden: de **Rijwieltrust** in de Zijlstraat, en **Pelikaan** aan het Soendaplein. Wel lidmaatschapskaart meenemen.

Ook **De Wolkenfietser** geeft 10% korting. Die geldt voor de huur van fietsen en bakfietsen, onderdelen en reparaties.

Fietscoördinator gem. Haarlem:
Otto van den Berg, tel. 5114945

SPRAAK op de STRAAT

Heb je ook gemerkt dat er meer controle is?

Waarvan?

Van de politie.

Het zal tijd worden dat die 'ns gecontroleerd wordt.

Nee, ik bedoel natuurlijk controle dóór de politie.

O, hé nee, niks van gemerkt.

Ja, in samenwerking met de gemeente.

O.

Ook op scholen is er voorlichting gegeven.

Ja, daar kan je niet vroeg genoeg mee beginnen.

En in de stad hingen posters.

Zo...

Ik geloof dat in de komende tijd de controle flink wordt geïntensiveerd.

Nou, dat is misschien helemaal niet zo gek.

Doet jouw verlichting het wel?

Ja, die is pas grootscheeps onderzocht.

Grootscheeps?

Ja, ik heb alle lampjes afzonderlijk getest.

Alle lampjes?

Ja, alle lampjes...

Maar...

Als één lampje het niet doet, dan doen ze het allemaal niet.

???

En ik vind het in deze dagen wel zo feestelijk staan, al die lampjes binnen en buiten

???

Zeg, nog de beste wensen, hè!

Ruimte voor de fiets

moeizame realisering stallingplaatsen bij de stations

Twee maal goed nieuws, en eenmaal slecht! Laten we maar met het slechte beginnen, dan is de nasmaak wat minder beroerd.

Slecht vind ik het maximaal haalbare resultaat bij de 'voorlopige' realisering van de te bouwen nieuwe fietsstallingen op het Kennemerplein. Met veel pocha kondigde de gemeente in het Haarlems Dagblad aan dat ze er zoveel nieuwe stallingplaatsen *bij* zouden bouwen. Dat valt tegen! In opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat worden er door een aannemer onder toezicht van Railinfrabeheer 488 stallingplaatsen gebouwd van het type en uitvoering zoals er bij het station Haarlem-Spaarnwoude zijn geplaatst. Het hele traject (inspraak, voorlopig ontwerp en aanvraag Bouwvergunning) heeft bijna een jaar geduurd en de toestemming is nog niet binnen. Wat er niet goed is aan deze zaak is het feit dat, als het spulletje er staat, er hier nog steeds een tekort zal zijn van rond de 350 plaatsen! We hebben tellingen gedaan op dagen dat het echt geen hoogzomer was en de resultaten doorgegeven aan NS Stations Projecten, die het voortraject van dit project behartigen.

Zij onderkennen het probleem, maar kunnen hier niets mee. Want de gemeente zegt dat ze, na overleg met de architect van het kunstwerk (het plein met de Vazen en het leistenen paveisel), niet méér ruimte ter beschikking kan stellen. Wel geeft NS Stations Projecten in haar antwoord op onze rapportage aan, dat er onder de Rijtuigkap op het Stationsplein (waar de taxi's stonden) 552 plaatsen met de tulipbeugels worden geplaatst, zo mogelijk gelijktijdig met de plaatsing op het Kennemerplein en dat is dan meteen het eerste goede nieuws.

Het tweede positieve nieuws is de bouw van de nieuwe stallingen bij het station Santpoort-Noord. Hier waren oude en kapotte wielklemmen willekeurig geplaatst, en een bepaald achterhaalde in pandige kluizentoestand die voluit het predikaat sociaal onveilig verdiende.

Want niemand kon ook maar een schijntje zicht hebben op wat er binnen gebeurde. Volgens de normen van het project 'Ruimte ...' zijn er individuele stallingplaatsen met een steek van 37,5 cm. en praktisch niet te kraken kluizen in het voorpleintje geplaatst, zodat de sociale controle

gewaarborgd leek. [En prompt zaten ze onder de graffiti!].

We zijn nu in het jaar 2002, en hebben al, samen met werkgroep Heemstede, een *ei* gelegd over de wensen m.b.t. de stallingen bij station Heemstede-Aerdenhout. Ook een plek waar nog wel over gestoeid zal moeten worden!

Rob Hendriks