

Wielren

Informatiekrant van de Fietsersbond afd. Haarlem e.o.

26e jaargang nr.2, april 2002

Het is nog levensgevaarlijk

Interview met Karel van Broekhoven, GroenLinks

De gemeenteraadsverkiezingen zijn achter de rug. In deze periode van college-onderhandelingen, en de aanloop naar de landelijke verkiezingen, blijft het bevragen van politici op hun ambities voor de Fietsersbond interessant. Daarom na het interview met de PvdA in het vorige nummer, nu een interview met GroenLinks. Andere partijen volgen.

Waarom ben je politiek actief?

Ik ben 8 jaar in de Fietsersbond actief geweest. Toen merkte ik dat je, als je iets bereiken wilde, vaak enorme omwegen moest nemen. Er was bij de gemeente geen besef dat er veel mankeerde aan het fietsbeleid. Als je iets wilde aankaarten, kreeg je als inspreker bij de gemeenteraad weinig mogelijkheden. Ik kreeg toen het idee dat van binnenuit in de gemeente veel meer bereikt kon worden. Ik wilde daarom raadslid worden, want dan kun je echt in discussie treden met de andere raadsleden. Daarom heb ik een partij gezocht die grote affiniteit

heeft met het bevorderen van fietsverkeer.

Wat heb je met de fiets?

Voor mij is de fiets het vervoermiddel. Ik doe alles met de fiets; grote afstanden doe ik met trein en bus. Milieu en veiligheid zijn voor mij sterke drijfveren daarbij, maar ook gezondheid. Met vervoer kun je typisch andere dingen combineren. Fietsen is tegelijkertijd sport; hoef ik niet apart tijd uit te trekken voor een fitnessclub of zo.



Karel van Broekhoven: geen fitnessclub nodig

in het OV. Geen verdere groei van de automobilititeit. Het fietspotentieel is nog lang niet uitgeput. En

Wat wil Groen Links met de fiets in Haarlem?

We willen dat verdere groei van de mobiliteit plaatsvindt op de fiets en ook het OV kan groeien, maar dat vraagt grotere investeringen. Autoverkeer gaat echt ten koste van leefbaarheid, natuur en milieu.

We willen toe naar een verkeersbeleid met azijn- en honingmaatregelen. Kijk bijvoorbeeld naar Amsterdam hoe dat werkt: daar zit 50% van het woon-werkverkeer in het OV. Tien jaar geleden hadden ze dat daar zelf niet geloofd.

Wat vindt GroenLinks van het nieuwe HVVP?

Het is goed dat er een expliciete keuze wordt gemaakt: geen nieuwe infrastructuur voor de auto. En tegelijkertijd is het jammer dat wel nieuwe infrastructuur wordt voorgesteld: met name de Oostweg.

Er staan in het plan goede dingen over fietsverkeer. Maar wat wezenlijk is voor de fiets is de classificatie van wegen (in gebiedsontsluitingswegen met fietspad, en erftoegangswegen met 30 km/u, red.).

Die wordt niet expliciet voorgesteld, maar wordt en passant in tekeningen over andere thema's toe-

vervolg pag. 2

**Jaarvergadering
22 april Binnensteeds
- zie achterpagina -**

Colofon

Haarlemmer Wielen

blad van de Fietsersbond afdeling
Haarlem en omgeving
Postbus 5337, 2000 GH Haarlem
26e jaargang nr. 2 (april 2002)

gironummer 3559514 van Fietsers-
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

Distributie:

Peter Leijten, tel. 5341456

Afdelingsbestuur:

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

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 men-
ning van de Fietsersbond weer.

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

Internet-adres:

www.fietsersbond.nl/haarlem

vervolg van voorpagina

Fout is natuurlijk, dat gekozen wordt voor twee soorten gebieds-ontsluitingswegen zonder fietspad.

De fietsroute door het centrum is absurd, maar dat vindt intussen iedereen, geloof ik.

Het hoofdstuk over OV tenslotte, is ver onder de maat.

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

Nee. Het is nog levensgevaarlijk. De situatie is onacceptabel. De stad moet daartoe snel worden aangepast, volgens de regels van Duurzaam Veilig! Ook wordt van de scholen zelf wat gevraagd: ontraad de ouders om hun kinderen met de auto te brengen. Daarmee leren die kinderen deelname aan het verkeer af, en worden ze minder weerbaar als fietser. Bovendien is het onveilig voor andere kinderen, die wel fietsen.

Zolang er niet Duurzaam Veilig is ingericht, moeten we wellicht onze toevlucht nemen tot onorthodoxe methoden, zoals het organiseren van fietsgroepen met begeleidende ouders. Ook is een orgaan als Verkeersouders broodnodig. Die verkeersouders leggen de vinger op de zere plekken. Jammer dat niet alle scholen verkeersouders hebben, en dat zij niet sterker gesteund worden door andere ouders en de gemeente.

Hoe wil GroenLinks veilige fietsroutes organiseren?

Het concept van Duurzaam Veilig goed toepassen, dus: een gebieds-ontsluitingsweg heeft fietspaden. Is er geen ruimte voor fietspaden, dan geldt automatisch: maximumsnelheid 30 km/u en bijbehorende inrichting.

Er moet ook samenhang in fietsroutes komen: een goede fietsroute van Noord naar Centrum, Zuid naar Centrum, Schalkwijk naar Centrum, West naar Centrum, Oost naar Centrum.

Ook stoplichten die te lang op rood staan leiden tot onveiligheid, want op den duur wil er niemand meer wachten. Dus ook aan de wachttijden moet wat gedaan worden.

Rijd je zelf weleens door rood?

Niet meer, sinds ik voorman was bij de Fietsersbond. Hoewel ik me niet laat overtuigen door het oordeel 'eigen schuld' als fietsers bij ongelukken betrokken raken, vond ik het toch belangrijk om een goed voorbeeld te zijn. Bovendien weet ik nu hoe lang de wachttijd bij de diverse stoplichten is.

Vanuit het Parkeerfonds komt de komende jaren 10 miljoen voor fietsparkeeren beschikbaar. Wat wil GroenLinks daarmee doen?

Een netwerk van fietsenstallingen in het centrum maken: Botermarkt, Grote Markt, uitgaanscentra.

Waarbij voorkeur niet per keer betaald moet worden, dat wil de fietser niet, maar waarvoor je een abonnement kunt nemen. Ze moeten lang open zijn, dus zeker bij de uitgaanscentra ook 's nachts. En natuurlijk moeten zij een plek krijgen daar waar de fietser moet zijn, en niet elders.

Wat zou je als GroenLinks in het collegeprogramma willen zetten?

Er is natuurlijk al over veel fietsbeleid besloten, afgelopen jaren, maar nu is de uitwerking belangrijk.

Een goede toepassing van Duurzaam Veilig verankeren.

Er moet 35 miljoen voor de benoemde urgente fietsknelpunten worden uitgetrokken. En dan echt als harde miljoenen in het investeringsplan, niet allerlei stelposten van 100.000,- per jaar.

Strategische keuze voor beheersing autoverkeer. Een dergelijk voornemen staat wel in enige bestaande plannen 'mooi te zijn', maar ik zou dit ook weleens hard in een collegeprogramma willen zien staan.

Marja van Keulen

Orionweg: wéér geen fietsvoorzieningen bij wegconstructie

Wat begon als een project vervanging riolering in de Orionweg, is uitgegroeid tot een complete reconstructie.

Niet alleen de riolering wordt vervangen, maar ook de wegconstructie, de verhardingsmaterialen, de drainage en de verlichting. De nutsbedrijven vervangen huisaansluitingen en kabels- en leidingen. De gemeente vervangt alle bomen aan weerszijden van de weg. De gehele weg van erfgrans tot het groene middeneiland gaat open.

Toch is de gemeente niet van plan om de noodzakelijke vrijliggende fietspaden aan te leggen. Het college koos voor fietsstroken tussen de rijbaan en de parkeervakken, hoewel de extra kosten voor de aanleg van fietspaden nu relatief zeer gering zijn.

Op een bedrag van 4,2 miljoen Euro voor het gehele project Orionweg, kosten vrijliggende fietspaden slechts 6 à 8 % meer. Hiervoor krijgt de stad 1,6 km fietspad (d.w.z. 3,2 km rode loper).

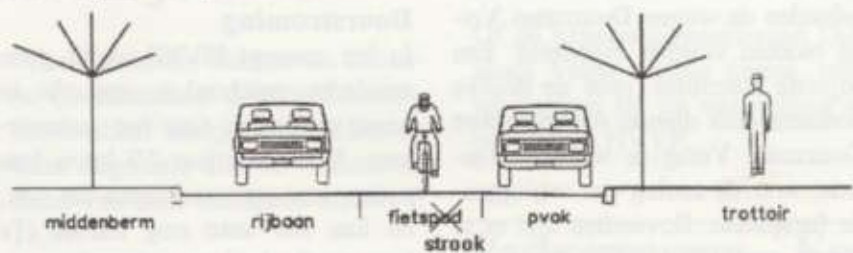
Aanleg van fietspaden = duurzame kwaliteitsimpuls voor de stad

Eén van de principes van Duurzaam Veilig luidt: 'Homogeen gebruik - Er mogen geen grote verschillen in snelheid, massa en richting optreden'. Voor gebiedsontsluitingswegen (max. snelheid 50 km/u) betekent dat dat fietspaden altijd noodzakelijk zijn. De Orion-

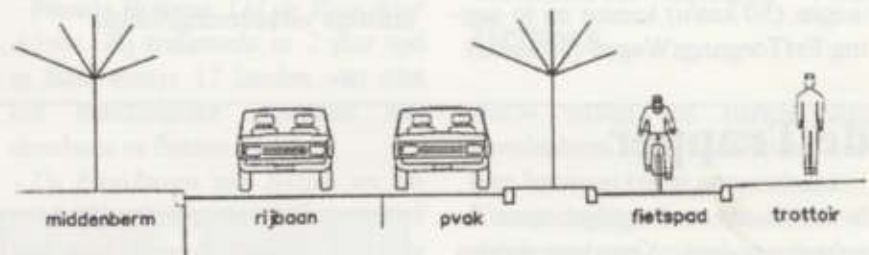
weg is een belangrijke verkeersader in Haarlem-Noord.

Gezien de prognose van toename van de verkeersintensiteit op de Orionweg is scheiding van fiets- en autoverkeer absoluut noodzakelijk. Fietsstroken voldoen in de toekomst niet meer. En er is nergens sprake van een ruimteprobleem. Dus wat ons betreft, niet zo:

Huidige situatie met fietsstroken tussen rijbaan en parkeervakken.



Maar zo:



De 15 ultieme fietsvragen

Naam: Kees Reniers

1. Waar heb je leren fietsen?

Op het schoolplein.

2. Meest levendige herinnering?

12 jaar; lekker doorfietsen, trapper breekt af, stoere eerste grote-jongens-fiets-met-stang; dat deed dus flink pijn! Oeps, ik voel het weer!

3. Meest benarde fietservaring?

Tijdens fietsvakantie, verkeerde inhaalbeweging; uit het zadel gereden door 85-jarige automobilist; viel mee (flinke kniewond, vele schaafplekken); einde fietsvakantie.

4. Favoriete vervoermiddel?

De stadsfiets natuurlijk!

5. Fietsen is vooral...

Wakker worden.

6. Fietsheld?

Marco Pantani

7. Waarvoor gebruik je de fiets het meest?

Helaas meestal voor het woonwerk-verkeer

8. Hoe lang per dag op de fiets?

Slechts een half uur!

9. Langste dagafstand.

380 km: rondje IJsselmeer.

10. Grootste hinderpaal voor fietsers?

Stoplichten

11. De auto?

De op-een-na-grootste hinderpaal voor fietsers.

12. Mooiste stukje fietspad?

In de Kennemerduinen, van ingang Koevlak naar Parnassia

13. Zou graag per fiets nog eens...

Een rondje wereld maken.

14. Absoluut fietshoogtepunt?

De Marmotte, een eendaagse fietstocht in de Franse Alpen met de beklimming van 3 Alpentoppen: de Croix de Fer, Galibier en de Alpe d'Huez, 5000 m. hoogteverschil, 174 km. lang afzien; dus ook soms een dieptepunt!

15. Wie zou het fietswiel uitgevonden kunnen hebben?

De NS, dan zouden die treinen eindelijk eens op tijd de stations binnenrollen.

Haarlem lapt verkeersveiligheid aan de laars

Haarlem neemt landelijk verkeersveiligheidsbeleid Duurzaam Veilig niet serieus

De Fietsersbond verwerpt de in het concept Haarlems Verkeer en VervoerPlan opgenomen categorisering van wegen. Deze categorisering is niet conform het landelijke verkeersveiligheidsbeleid. Hierbij een korte samenvatting van onze inspraakreactie.

Het concept HVVP dat medio 2002 wordt vastgesteld, schetst een beeld waarin alleen binnen de verblijfsgebieden de wegen Duurzaam Veilig moeten worden ingedeeld. Een onjuiste conclusie: juist de drukke verkeersaders dienen met prioriteit Duurzaam Veilig te worden ingericht, m.n. de aanleg van vrijliggende fietspaden. Bovendien zijn er te kleine verblijfsgebieden benoemd, zodat er te veel gebiedsontsluitingswegen (50 km/u) komen en te weinig ErfToegangsWegen (30 km/u).

De redenen waarom Haarlem zich niet aan Duurzaam Veilig houdt, zijn gebrek aan geld, de doorstroming van het verkeer en de hoge verkeersintensiteit. Maar Duurzaam Veilig gaat over het verminderen van verkeersslachtoffers. Met de deze indeling zal Haarlem de doelstelling van Duurzaam Veilig niet halen (-40% doden en -25% gewonden in 2010).

Doorstroming

In het concept HVVP wordt geen aandacht geschonken aan de te hoge snelheden van het autoverkeer. Waar een bus 50 km/u kan rijden, kan een vrachtauto dat ook, en kan een auto nog harder. Te hoge snelheden van autoverkeer op kruisingen zijn vaak de oorzaak van ernstige verkeersongevallen.

Gebrek aan geld

Relateer de investeringen in de fiets aan die in de autostructuur. Met de aanleg van de Vondelbrug en de fly-over bij de Amsterdamse Poort is het geld op. Wij vragen om een redelijke afweging tussen investeringen in de autoinfrastructuur en de fietsinfrastructuur.

De gemiddelde afstand tussen gebiedsontsluitingswegen zoals voorgesteld, is in een aantal stadsdelen kleiner dan Duurzaam Veilig voorheeft. Kort op elkaar en parallel aan elkaar liggen in Haarlem Zuid de Fonteinlaan, de Wagenweg, de Leidsevaart en de Westelijke Randweg. Ook de Wagenweg is voorgesteld als een gebiedsontsluitingsweg (GOW-B). Dit terwijl de Wagenweg vele verblijfsfuncties vervult: er ligt een kinderdagverblijf,

de Trapper

In het Haarlems Dagblad staan regelmatig stukjes - 'Geen ontsnappen mogelijk aan Haarlemse zandbak'- over hoe vervelend het allemaal is voor de automobilist, dat er overal opgebroken straten zijn. De binnenstad is niet meer te bereiken voor gemotoriseerden - 'Verkeersinfarct verlamt Haarlem' - zelfs sluiproutes worden opgebroken.

Nou vraag ik me af wat die automobilisten, die dat 'infarct' zelf veroorzaken (ook bij zichzelf) moeten in de binnenstad. En het antwoord wordt steeds duidelijker, ze hebben er niets te zoeken, althans niet met de auto. Je ziet de files al korter worden, dus het schijnt te kunnen. De gemeente speelt een fantastisch ontmoedigingsbeleid. Het begon enige tijd terug toen er heel lang gedaan werd over een rotonde bij de Verspronckweg. Een alternatieve route was de Zijlweg. En nu is, naast veel andere werkzaamheden, de Zijlweg



Inderdaad verkeershinder, maar waarom zetten ze die borden nu pas neer? Dat is al jaren zo!

zelf aan de beurt. Er is één rijrichting in stand gehouden, en die wordt al minder gebruikt. Het is alleen jammer dat de automobilisten die er rijden, de fanatiekste, weinig rekening houden met de fietsers die datzelfde rijbaantje in twee rijrichtingen moeten delen.

Eigenlijk is er nu, nu duidelijk is dat er helemaal niet zoveel auto's over de Zijlweg gaan, een mooie gelegenheid voor de gemeente om de Zijlweg een uitstraling te geven die zijn plek op het Monopolybord glansrijk maakt.

Een breed fietspad. Overdekt wellicht. En een nog breder plantsoen van Randweg tot Singel. Een boulevard met bravoure, een allée met allure. Een entree, die in de toekomst, als er toch zo weinig auto's rijden, doorgetrokken kan worden naar de Grote Markt. Moet jij 'ns zien!

Ronald Ruis

een basisschool en er zijn diverse winkels en kantoren langs de weg. Ook is het de toevoerweg naar drie middelbare scholen. Daarom wil de Fietsersbond graag dat de Wagenweg een ETW wordt. Er komen van omwonenden regelmatig klachten binnen over het gevaar van hard rijden op de Wagenweg. Dit jaar zijn er al twee fietsers dodelijk verongelukt. Voor doorgaand autoverkeer is er een prima alternatief: de Fonteinlaan of de Leidsevaart.

Terugdringing verkeersintensiteit rondom binnenstad

Maatregelen tot terugdringing van de auto-intensiteit rondom de binnenstad ontbreken in het HVVP. De intensiteit op de Spaarne-route neemt ondanks invoering éénrichtingsverkeer nauwelijks af. De intensiteit op de zuidelijke vesten neemt zelfs toe. De intensiteit op de Parklaan neemt ook toe. Deze routes vallen onder het verblijfsgebied binnenstad. De barrièrewerking

voor fietsverkeer van en naar de stad blijft bestaan.

Als de gemeente niet ingrijpt worden de zuidelijke vesten en singels (Kamper- Gasthuis- & Raamvest, resp. singels) steeds drukker. En onveiliger, want deze wegen zijn slecht ingerichte wegen met veel sluipverkeer. Haarlem moet een keuze maken: of fietspaden aanleggen langs deze route, of het autoverkeer terugdringen (nl. verleggen naar de tangent). In beide gevallen moet ook de onveiligheid van de kruispunten aangepakt worden (Houtplein en Kleine Houtstraat).

Of de nieuwe gemeenteraad Duurzaam Veilig serieus neemt, zullen we merken bij de vaststelling van het nieuwe HVVP.

Interessante uitgaven voor fietsers

Samengesteld door Casper Verschoor van Reisboekwinkel De Wegwijzer in de Kleine Houtstraat

Nederland:

- 9 Fietsroutes vanuit Haarlem. Maakt deel uit van eenvoudige maar leuke serie van 15 delen; het merendeel start tussen Haarlem en Leiden. Uitg. HIRO: E 4,06-5,67

- Met het oog op de bodem. 8 Fietsroutes langs nog herkenbare geschiedenis in het landschap van Midden Nrd-Holland. Fietsen, geschiedenis en aardrijkskunde in één. Uitgeverij Pirola: E 17,92

- Fietsboekjes uitgegeven door het Koninklijk Nederlands Aardrijkskundig Genootschap. Wederom erg leerzaam en apart; met losse routebeschrijving. Geografische excursies op Schiermonnikoog, tussen Zaltbommel en Tiel of door Amsterdam-Noord. E 8,85 per stuk

- Pas verschenen is: Bert Sitters, *Bedevoortroutes, van Egmond naar Echternach* E 14,25. Een combinatie van routegids en naslagwerk. 727 km. langs bedevaartplaatsen in Nederland, België en Luxemburg.

Buitenland:

- *Lonely Planet - Cycling France*. Maar liefst 135 fietsdagen bij elkaar door de mooiste streken van Frankrijk. Alle benodigde informatie staat erin. E 26,30.

- *Die Schönsten Radtouren Toskana* (Bruckmann). Gids met handig uitneembaar boekje voor onderweg waar nogmaals alle 30 tochten in staan van deze Italiaanse streek. E 18,99.

Fietsverhalen:

- Pamela Watson, *Op de fiets door Afrika*. Zij trotseerde in 2 jaar tijd in haar eentje 17 landen van niet het makkelijkste continent om doorheen te fietsen. E 11,50.

- *De Fietskuren van Nicole en Ingrid*. Wereldreis op de fiets van 4 jaar door ruim 40 landen. Prachtig verzorgd boek van deze spontane Belgische meiden die in eigen land nu zéér bekend zijn. E 25.



Parkeergarage Koudenhorn: hinder voor fietsers

B&W willen een parkeergarage Koudenhorn. De Fietsersbond heeft hier bezwaar tegen aangetekend.

Vanuit oogpunt van een fietsvriendelijk centrum willen wij dat parkeergarages aan de verkeerstangenten buiten het centrum gevestigd worden. Een parkeergarage ten westen van het Spaarne zuigt autoverkeer aan naar de binnenstad, waar het de fietser hindert. Een parkeergarage Papentorenvest zou aan een autotangent ten oosten van het Spaarne liggen, en daarmee veel minder fietsverkeer hinderen.

Ook vinden we de Catharijnebrug niet geschikt voor het vele autoverkeer naar een parkeergarage. De Fietsersbond wil met de gemeente om de tafel over de ontwerptekeningen voor iedere parkeergarage, omdat de afwikkeling van fiets- én autoverkeer rondom parkeergarages voor ons een bron van zorg is met oog op veiligheid en fietscomfort.

Marja van Keulen

Heemstede

Onvolwassen Fietsnota

In de vorige Haarlemmer Wielen heb ik geschreven over de reactie van de werkgroep Heemstede op de concept-Fietsnota van de gemeente. Op 14 februari 2002 werd die concept-Fietsnota in de commissie Verkeer behandeld. Het was een onplezierige vergadering (daarover straks meer). In de Heemstedse Courant stond enkele dagen later de volgende kop op de voorpagina: 'Fietsersbond verbolgen over onvolwassen Fietsnota. Wethouder zoekt excuses in personeelsgebrek'.

Vergadering commissie verkeer (14 februari)

Ondanks uitgebreid en fundamenteel commentaar van de Fietsersbond werkgroep Heemstede werd de Fietsnota aangeboden aan de commissie Verkeer. In de adviesnota van het college werd aan de commissie voorgesteld om:

- in te stemmen met de strekking van de nota

- in te stemmen met het meenemen van de detailopmerkingen (!, RvS) van de sprekers bij de verdere uitwerking.

Ten aanzien van de Fietsnota bij de verdere uitwerking van de Fietsnota.

Onze voorzitter Peter van der Velden gaf aan het bijzonder zuur te vinden dat er helemaal niets met de inspraakreactie van de Fietsersbond was gedaan. Ook heeft de Fietsersbond gewezen op de gebrekkige communicatie over de Fietsnota. Er is slechts bij de opzet van de nota daadwerkelijk overleg geweest en daarna niet meer.

Enkele commissieleden hadden ook commentaar op de communicatie en het niet verwerken van de inspraak. Toch stemde de voltallige commissie in het het voorstel van het college. Men kon zich vinden in de uitleg van de wethouder dat bij de uitwerking voldoende ruimte zou zijn voor de verwerking van de inspraakreacties.

Ook hield de wethouder een emotioneel betoog over de inzet die was geleverd voor overleg met de Fietsersbond.

Gesprek met de wethouder

Enkele dagen na de commissievergadering werd de Fietsersbond uitgenodigd voor een gesprek met de wethouder. De sfeer tijdens de commissievergadering was namelijk uitermate gespannen.

De wethouder benadrukte dat hij zijn best had gedaan, maar onvoldoende personeel en tijd had voor een goede afronding van de Fietsnota. Het was namelijk de laatste commissievergadering voor de verkiezingen. Om na de verkiezingen toch een basis te hebben om verder te werken, had hij ervoor gekozen om een niet afgerond stuk in de commissie te brengen. Als de Fietsnota niet in de commissie gebracht was, had men na de verkiezingen mogelijk opnieuw moeten be-

ginnen. Hij deed een beroep op de Fietsersbond om constructief mee te werken aan de uitwerking van de Fietsnota. Volgens hem zou er voldoende ruimte zijn om wijzigingen aan te brengen in het concept dat besproken was in de commissie.

De Fietsersbond heeft aangegeven zeer teleurgesteld te zijn over de manier waarop de gemeente met de Fietsbalans en de reactie op de Fietsnota is omgegaan. Zowel aan de Fietsbalans als aan de reactie op de Fietsnota is veel zorg besteed. Het is dan frustrerend als er niet of nauwelijks iets mee wordt gedaan. Verder wezen wij erop dat de oorzaken voor de slechte communicatie bij de gemeente lagen. Een betere communicatie had veel problemen kunnen voorkomen. Tenslotte gaven wij aan bereid te zijn om mee te werken aan de uitwerking van de Fietsnota

Rob van Slijpe (secr. werkgroep Heemstede; tel. 5282381)

Kamperen met fietskar?

Heb je (de beschikking over) een fietskar, transportfiets of iets dergelijks en hou je van kamperen? Lees dan verder!

Tijdens het komend hemelvaartweekend (9-12 mei) wordt weer een fietskar-kampeerweekend gehouden. Al jaren komt een aantal fiets(kar)-liefhebbers bijeen op een mooi natuurkampeerterrain in Zuid-Holland. Dit jaar zijn we te gast op het NTKC-terrein 't Groene Hart' te Hazerswoude. Kinderen van alle leeftijden vermaken zich er prima en het Archeon ligt vlakbij evenals Gouda en Woerden (fietsvakantiewinkel).

Het is mogelijk ervaringen en informatie over kamperen met de fiets(kar)

uit te wisselen en bij het kampvuur zal zeker weer stokbrood gebakken worden. Verder doet iedereen waar hij of zij zin in heeft (fietsen, roeien, etc.). Iedereen die wel eens met een fietskar o.i.d. kampeert of van plan is dat te gaan doen, is welkom.

De fietsers uit Haarlem en omgeving verzamelen zich op donderdagochtend op de Grote Markt. Vandaar fietsen we naar Hazerswoude. De afstand (45 km) en het tempo zijn zodanig dat kinderen vanaf een jaar of acht zelf mee kunnen fietsen.

Voor meer informatie over dit weekend kun je bellen met:

Mariëlle Spruyt (5326733) of Mariëtte Walter (5255848)



Bloemendaal

Nieuwsgroep leden Bloemendaal

De oproep in het vorige nummer aan de leden in de gemeente Bloemendaal om hun e-mail adressen op te geven heeft effect gehad, want de nieuwsgroep bevat inmiddels 25 adressen. Verheugend, maar toch moet dat aantal hoger kunnen, want volgens mij heeft minstens de helft van de 110 Bloemendaalse leden een e-mail adres! Geef je adres aan mij op via joygif@bart.nl, zodat we je kunnen informeren over o.a. verkeersvoorstellen van de gemeente. Dan wordt het ook mogelijk om even een peiling te houden, zodat de kerngroep tijdens de inspraak bij de gemeente ook écht de mening van de leden kan vertolken!

Voorwaarden

Zoals ik in mijn mail van 2 maart j.l. aan de nieuwsgroep heb gesteld, zijn er voor mij persoonlijk een aantal voorwaarden om nog langer als belangenbehartiger voor de fietsers in Bloemendaal op te treden. Een eerste is wel, dat de bestuursstijl van het nieuwe college van B&W minder autoritair zal zijn. Het feit dat de gemeenteraad van Bloemendaal na de komende verkiezingen wordt bevolkt door meest nieuwe mensen, geeft hoop op deze andere, minder autoritaire bestuursstijl.

Een tweede voorwaarde is, dat er in de verkeerscommissie vergaderingen meer 'inhoudelijk kundig' en minder 'politiek' wordt gesproken en gestemd over de verkeersaan gelegenheden.

Derde en belangrijkste voorwaarde is dat een meerderheid van de nieuwe raad bereid zal zijn om het landelijke Duurzaam Veilig beleid ook op het Bloemendaalse wegennet te gaan toepassen! Dus dat we bijvoorbeeld bij de herinrichting

van Overveen-dorp niet zoiets belachelijks moeten gaan krijgen als een 50 km/uur Zijlweg, terwijl de weg nog te smal is voor fietsstroken, laat staan voor fietspaden! De Zijlweg in Overveen kan nu eenmaal niet worden verbreed zonder de huizen te slopen. De weg moet dan ook gewoon worden aangewezen als een 30 km/uur weg, met een 50/30 km/u sluis ter plaatse van de versmalling in de Zijlweg, vlak voor de zebra naar de basisschool.

Duurzaam Veilig principes

Het is immers aantoonbaar bewezen (de principes van Duurzaam Veilig zijn er op gebaseerd!) dat het aantal verkeersslachtoffers in de bebouwde kom pas écht vermindert als je de groepen verkeersdeelnemers met grote snelheidsverschillen fysiek van elkaar scheidt (dus het langzaamverkeer tot 20 km/uur fysiek scheiden van het snelverkeer 40-60 km/uur). Wanneer dat niet kan, dan moet je het snelheidsverschil zelf verminderen door alles 30 km/u te maken! Idealiter zou de gehele bebouwde kom als 30 km/u gebied moeten worden aangewezen, maar dat is de meeste politici een brug te ver.

Knelpunten

Zoals je momenteel als fietser op de fietsstrook van de Bloemendaalseweg voor het gemeentehuis soms rakelings wordt ingehaald door langsscheurende auto's; levensgevaarlijk, zeker met kinderen bij je. Dat stuk weg schreeuwt letterlijk om gescheiden fietspaden. Desnoods moet daar dan het westelijk voetpad voor worden opgeofferd. Ook durf ik de stelling aan dat de door de gemeente 'verbeterde' kruispunten van de Bloemendaalseweg met de Korte Kleverlaan, Busken Huetlaan en Zijlweg en van de Elswoutslaan / Ramplaan met de Korte Zijlweg alleen maar

nieuwe knelpunten voor fietsers hebben opgeleverd.

Zo zijn er tal van gevaarlijke punten voor fietsers in de gemeente. We hebben ze als Fietsersbondleden ooit geïnventariseerd en we hebben ze als knelpuntennota aan de gemeente aangeboden in april 1999. Ondanks de toezegging destijds van de wethouder om ze succesvol aan te pakken is daar tot nu toe te weinig van te merken geweest. De grootste winst voor de fietsersveiligheid de afgelopen jaren is naar mijn idee geboekt met het terugbrengen van de snelheid tot 30 km/u in de nieuwe Verblijfsgebieden.

Actie Fietsbalans

Uiteraard zullen we ook de nieuw aan te stellen verkeerswethouder weten te herinneren aan de knelpuntenlijst van 1999, maar het beste lijkt toch dat de gemeente zelf met een fietsnota komt. Die kans wordt aanmerkelijk vergroot nu de gemeente Bloemendaal positief heeft gereageerd op het aanbod van de Fietsersbond om deel te gaan nemen aan de actie Fietsbalans. Net als in Haarlem en Heemstede zal de Fietsersbond het wettelijk in de gemeente Bloemendaal met een meetfiets gaan controleren op fietsvriendelijkheid. Dan zal pas duidelijk worden hoe matig Bloemendaal scoort t.o.v. andere gemeenten in Nederland. Wordt vervolgd.

Burgerinitiatief

Al een idee gehad voor het ont-plooiën van een burgerinitiatief voor fietsers? Meldt het aan de nieuwsgroep of via mij, zodat we het idee kunnen uitwerken.

Namens de werkgroep Bloemendaal,

*Klaas van Giffen (tel. 5271651,
e-mail joygif@bart.nl)*

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

- Noord: tel. 5115050
- Centrum+Zuidwest: tel. 5115070
- Oost: tel. 5115060
- Schaikwijk: 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-Hol-

land:

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

Lastdragertjes

Twee fietswinkels in Haarlem geven 10% korting aan Fietsersbondleden: 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

Een succesje!

Onlangs bleek dat de gemeente toch vatbaar gebleken is voor het voorstel om de sloot naast de Korte Verspronckweg te gaan overkluisen!

Wat is dát nou weer zult u denken...

Nou, men bouwt dan een soort brug boven het water en voert daar dan, in dit geval, een fietspad over.

En dat is precies de enig juiste methode om, door het nijpend ruimtegebrek, een veilige doorgang te realiseren. We zijn er best trots op dat dit idee uit onze 'denktank' (werkgroep Reactie & Planvorming) komt, al brainstormend kom je in zo'n enthousiaste club op leuke (en soms gekke) ideeën.

Bij de besprekingen over de reconstructie van de splitsing Verspronckweg - Korte Verspronckweg hadden we direct al aangegeven dat

het onder het spoorwegviaduct zeer onveilig was voor fietsers. Of het nu strandweer of gewoon *géén* weer is, je wordt daar het hele jaar door gemangeld door het overige verkeer en dat rijmt nu al helemaal niet meer met de rotonde die er is verrezen. We moeten nu wel Railinfrabeheer (Min. van V & W) zien te bewegen vier goten onder de sporen te laten maken, anders kan het een onfrisse bedoening worden als er in de trein iemand dóórspoelt.

We kunnen overigens best nog mensen in onze werkgroep gebruiken die met heldere ideeën willen en kunnen komen en in hun schaarse vrije tijd overheden e.d. met argumenten willen 'bewerken' om voor het fietsend deel der natie een meer gezonde en prettige leefomgeving af te dwingen.

Rob Hendriks

Jaarvergadering 22 april

Op maandag 22 april is onze gebruikelijke jaarvergadering. We beginnen met een kort huishoudelijk gedeelte. Het afdelingsbestuur legt verantwoording af voor het afgelo-

pen jaar. Na de rondvraag en de bestuursverkiezing zijn er nog twee programmaonderdelen.

video fietsbalans

Peter van de Velden laat een korte video zien die een beeld geeft van de metingen voor de Fietsbalans in Heemstede.

SPRAAK op de STRAAT

Wil je nog iets over de verkiezingen kwijt.

Over de verkiezingen?

Ja, de verkiezingen.

De afgelopen verkiezingen of de komende?

Hm, nee, de afgelopen verkiezingen.

De lokale?

Ja, nou ja, doe voor de Haarlemmer Wielen maar de Haarlemse verkiezingsuitslag, hè! Ik moet je eerlijk zeggen dat ik het niet zo heb gevolgd, het wordt altijd zo naar het landelijke getrokken, vind je ook niet?

Ja, daar heb je gelijk in...

En dan dat 'afrekenen met paars', je hoeft in Haarlem toch niet af te rekenen met paars? Volgens mij is de PvdA in Haarlem gewoon in zetels achteruit gegaan, omdat de lijsttrekker op de voorpagina van De Wielen vermeld heeft dat hij geen lid meer is van de Fietsersbond.

Punt

En de 'leefbaren'?

Ja, van dat zevental stel ik mij heel veel voor.

Dat moet je eens uitleggen.

Als ze de stad leefbaar willen maken, dan verwacht ik dat ze heel wat aan het terugdringen van de automobiel zullen doen.

En dat ze fietsgebruik in en door de stad zullen bevorderen.

Veel groen voor de fiets en zo.

Voldoende parkeerruimte bij het station bijvoorbeeld. En...

???

Dus...

dialezing fietstocht

Tenslotte vertoont Hans Metz een kleine selectie van zijn dia's van zijn fietstocht naar de Noordkaap en Moermansk. Op 22 april dus:

**20 uur in wijkcentrum
Binnensteeds,
Nieuwe Groenmarkt 20**