

# Haarlemmer Wielken

Adressticker

Informatieblad van de Fietsersbond Regio Haarlem \* jaargang 42 \* nummer 1 \* mei 2018



*Kaart met Regionale DoorfietsRoutes in en nabij onze regio.*

## Van de redactie

Maurice Schipper

'RDR, kent u die uitdrukking, lezer? Nee, met 'spekjes en zo' heeft de term niets te maken. Als u op pagina 16 van dit lang verbeide eerste, weliswaar dikke, nummer van 2018 bent beland, gaat de afkorting (hopelijk) niet meer uit het hoofd.

Lang verbeid, ja: er kwamen wat verkiezingen tussendoor. Hoe groen moet een partij qua stemgedrag in onze stad wezen om zetels te winnen? Blader eens naar bladzijde 9 en raak verbijsterd over het lot dat de Christenunie blijkens beide tabellen beschoren bleek. En moeten we, afgaande op de bovenste tabel, de VVD voortaan als een rode partij aanmerken?

Rammelende (strengpers)klinkers op bladzijde 5, (parkeer)puzzels op bladzijde 6 en 7, 'kwesties' alom: het kan weer niet op, lezer(es)! En als toetje: een enquête-oproep op pagina 18.

We wensen u weer veel leesplezier of/en -ergernis.

## Fietspad op de Dreef mooi rood

Van Jaap Moerman

Het fietspad op de Dreef is inderdaad mooi rood :-). Stuk mooier dan het -nog steeds- zwartige rood van de nieuwe fietspaden in Schalkwijk. Heeft met de kleurenmix te maken. De gemeente wil aannemers niet opleggen hoe ze het precies moeten doen. Dat is de vrijheid die ze moeten hebben om 'in regie' klussen te klaren.... Maar alles kleurt bij...

### Noot van de redactie:

*Er wordt heel wat afgeschreven over de vernieuwing van de Dreef en het ernaast vrijliggende fietspad: Klinkers, asfalt of ...uiteindelijk is het asfalt met streetprint op de rijweg geworden en rood asfalt op het fietspad. Te rood...?*

*Ach, laten we het er maar op houden dat alles went.*

## Aflevering 3: Oudste fietspad van Haarlem

Van Nico Zimmerman (gegevens bekend bij de redactie)

De Haarlemmer Wielen lees ik altijd met veel plezier. In het laatste nummer vond ik een artikel van Frank Kool over "Het oudste fietspad van Haarlem". Daarin wordt gewag gemaakt van de legende dat de ANWB opgericht zou zijn bij een ontmoeting van twee rijwielclubs nabij Bloemendaal. Het is geenszins een legende, maar waar gebeurd. De locatie was echter een andere! Destijds woonde ik in Hillegom tegenover Hotel-Restaurant Siermans, ook wel "Het Wapen van Hillegom" genoemd. Daar heeft bovengenoemde

ontmoeting plaatsgevonden op 22-4-1883. Het ging om twee groepen wielrijders uit Den Haag en Haarlem. Later is er in de gevel van het hotel een gedenksteen geplaatst, maar die is waarschijnlijk verloren gegaan bij een grote brand van het hotel en de daarop volgende sloop. Het hotel was toen geen eigendom meer van de familie Siermans, maar overgegaan in handen van de familie Teekens. De volgende link geeft meer journalistieke informatie:

<http://bit.ly/2EVzvVd>

## Inhoudsopgave

Pagina 1	Foto voorpagina Kaart Regionale Doorfietsroutes
Pagina 2	Van de redactie - Inhoudsopgave - Lezers schrijven
Pagina 3	Haarlem: Dolhuysbrug geen steun - Industriehavenbrug
Pagina 4	Haarlem: Kenaupark
Pagina 5	Kenaupark - Churchillaan
Pagina 6	Haarlem: Fietsstalling Jansweg
Pagina 7	Haarlem: Fietsparkeren
Pagina 8	Haarlem: Schalkwijk binnen
Pagina 9	Haarlem: Verkiezingen
Pagina 10	Haarlem: 30 km-wegen?
Pagina 11	Bloemendaal: Nieuw fietspad
Pagina 12	Heemstede: Cruquiusweg
Pagina 13	Hillegom: Duinpolderweg - Leidsestraat
Pagina 14	Regio: Regionale Doorfietsroutes
Pagina 15	Regio: Regionale Doorfietsroutes - Lezers schrijven
Pagina 16	Regio: Verslag themabijeenkomst jaarvergadering
Pagina 17	Regio: Asfalt op fietspad Leidsevaart
Pagina 18	Regio: Belijning Zijkanaal C - Enquête
Pagina 19	Zandvoort: Mountainbiken in de duinen
Pagina 20	Velser Affaires



## Colofon

Haarlemmer Wielen  
Jaargang 41 nr 1 ~ mei 2017  
Blad van de Fietsersbond afdeling  
Regio Haarlem

Secretariaat Fietsersbond  
Regio Haarlem (lieft per mail)  
[haarlem@fietsersbond.nl](mailto:haarlem@fietsersbond.nl)  
René Rood  
Egelantierlaan 31  
2015 KJ Haarlem

Coördinatiegroep  
René Rood 06 45 47 22 87  
[haarlem@fietsersbond.nl](mailto:haarlem@fietsersbond.nl)  
Kees Joustra  
Ad Stavenuiter  
Gert Klijn (penningmeester)

Contactpersonen afdelingen  
Bloemendaal-Zandvoort  
Rob Stuip 06 15 20 61 04  
[bloemendaal@fietsersbond.nl](mailto:bloemendaal@fietsersbond.nl)

Haarlem  
René Rood 06 45 47 22 87  
[haarlem@fietsersbond.nl](mailto:haarlem@fietsersbond.nl)

Heemstede  
Eelco Langerijs 06 51 84 06 58  
[heemstede@fietsersbond.nl](mailto:heemstede@fietsersbond.nl)

Hillegom  
Henk Huurneman 0252 52 00 96  
[hillegom@fietsersbond.nl](mailto:hillegom@fietsersbond.nl)

Velsen  
Marcel Griekspoor 06 44 07 02 11  
[velsen@fietsersbond.nl](mailto:velsen@fietsersbond.nl)

Redactie en eindcorrectie  
Mieke van Rooij 06 50 82 22 23  
[FBhrmwiel@gmail.com](mailto:FBhrmwiel@gmail.com)  
Hans Booden  
Maurice Schipper  
Ad Stavenuiter (eindcorrectie)

Lay-out  
Mieke van Rooij  
Marcel Rood

Distributie  
Gerard Franse 06 46 45 79 32  
[gmfranse@kpnmail.nl](mailto:gmfranse@kpnmail.nl)  
Tineke van Beers 023 536 28 84  
[tvbeers@tomaatnet.nl](mailto:tvbeers@tomaatnet.nl)

Drukwerk  
FlyerAlarm, Maastricht

Volg ons via  
Site: [haarlem.fietsersbond.nl](http://haarlem.fietsersbond.nl)  
Twitter: @FBHaarlem  
Facebook: <http://goo.gl/sDBhN9>  
YouTube: <http://goo.gl/RHHz4K>

Rekeningnummer Fietsersbond  
IBAN Nr. NL32TRIO0197962688  
t.n.v. Fietsersbond Regio Haarlem

Adreswijzigingen naar het landelijke  
adres van de Fietsersbond  
Nicolaas Beetsstraat 2a  
3511 HE Utrecht  
[info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)  
[www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)

Kopij is welkom. Artikelen geven niet  
altijd het standpunt weer van de  
Fietsersbond.

## Dolhuysbrug krijgt geen steun van de meerderheid van de Raad

René Rood en Rob Stuip

In een volle raadszaal op 8 februari jongstleden besprak de commissie beheer de nota over de fietsroute van en naar Haarlem-Noord. Er lagen twee varianten op tafel: het opknappen van de bestaande route van het Kennemerplein richting Rijksstraatweg en de aanleg van een fiets-voetgangersbrug over de Schotersingel (de Dolhuysbrug). De commissie zag, onder sterke druk van de bewoners van de Frans Halsbuurt, nut en noodzaak van de aanleg niet in. Dit ondanks het feit dat er geld beschikbaar is, dat de brug in het bestemmingsplan geregeld is en dat er geen bomen hoeven te worden gekapt. Uit het gepresenteerde onderzoeksrapport bleek de voorkeur voor de aanleg van de brug overduidelijk.

### Belangrijkste knelpunt voor de Fietsersbond

De overstek van de fietsers aan de noordkant van het station over de Bolwerken van en naar Haarlem-Noord is voor ons de belangrijkste reden om een parallelle route aan te leggen in het verlengde van de Rode Loper over de Schotersingel. Vreemd genoeg is dit knelpunt in het onderzoeksrapport niet onderzocht.

In de spits kunnen fietsers namelijk, ook al staat het licht op groen, nu al niet in één keer oversteken.

De afwikkeling van het verkeer over de Bolwerken is dermate complex dat het per cyclus circa 2 minuten duurt om het verkeer af te wikkelen. Dat betekent lange wachttijden en opstoppingen voor fietsers. Als de HOV-Noord-bussen straks met prioriteit inbreken in de verkeersregeling worden de wachttijden alleen maar langer. Uitvoering van de Kennemerbrugvariant lost deze problemen niet op. Ontvlechten via de Dolhuysbrug vormt de simpele en logische oplossing.

### Groei fietsverkeer

De groei van het fietsverkeer gaat onverminderd verder. In het onderzoeksrapport wordt zelfs gesproken over een verdubbeling van het fietsverkeer in 2030. Die voorspelling is onzeker: het exacte aantal is niet te voorspellen. Wel staat vast dat het fietsverkeer, zoals overal in Nederland, fors groeit.

### Merkwaardig spel

Er is een merkwaardig spel gespeeld door de tegenstanders van de aanleg van de brug. Aanvankelijk ging de discussie

over bomen, euro's, stadsgezicht en buurtprotest. Het onderzoeksrapport wijst echter uit dat:

- 🚲 bomenkap niet aan de orde is;
- 🚲 het goedkoper is de brug nu aan te leggen, dan eerst de Kennemerbrugroute op te knappen, met als resultaat dat over een aantal jaren alsnog de Dolhuysbrug moet worden aangelegd;
- 🚲 de Bolwerken deel uitmaken van het beschermd stadsgezicht Haarlem-Centrum. De cultuurhistorische waarde ervan wordt beschermd door rekening te houden met het bijzondere karakter. Niet door het gebied te bevriezen of op slot te zetten. In het bestemmingsplan is rekening gehouden met de cultuurhistorie;
- 🚲 het vigerende bestemmingsplan 'Nieuwstad' een fiets-/voetbrug over de Schotersingel mogelijk maakt.

### Belangenbehartiging

De politiek heeft de belangen van de directe buurtbewoners zwaar laten wegen. Het belang van de stad is in ons oordeel onvoldoende belicht. Haarlem-Noord bestaat uit meer dan alleen de bewoners van de Frans Halsbuurt. Wij vinden dat de door ons zo begeerde fietsverbinding in het belang is van alle fietsers in Haarlem.

### Hoe nu verder?

Met het verwerpen van de brug door de commissie, moet nu de bestaande fietsroute worden opgeknapt, lees: moeten de bestaande fietspaden worden verbreed. Daarmee neemt de commissie een voorschot op de belangen van de bewoners van de Schoterweg. Die krijgen te maken met bomenkap, versmalling van trottoirs, verdwijnen van parkeerplaatsen en het opheffen van op straat uitgestalde waren. Hoeveel steun valt van die bewoners te verwachten voor een verbeterde fietsroute?

### Conclusie

Er is volgens ons op termijn maar één goede verkeersoplossing: de aanleg van de (toekomstbestendige) Dolhuysbrug.

## Industriehavenbrug (bijna) gereed

Mark Hunting

Wanneer u dit leest, is de fietsbrug over de Industriehaven (Figeerbrug) waarschijnlijk klaar.

Deze brug verbindt het terrein van Nieuwe Energie met het Figeeterrein en vormt een mooie verbinding tussen Haarlem-Centrum en Haarlem-Oost met een deel van de Waarderpolder. In een eerdere Haarlemmer Wielen (2017 nr 1) heeft u hier al meer over kunnen lezen. De oplevering van de nieuwe brug is gepland op 1 juni aanstaande.



*Kenaupark blijft afgesloten voor gemotoriseerd verkeer*  
René Rood

Op 5 oktober 2017 vernietigde de bestuursrechter het verkeersbesluit waarin de gemeente bepaalde dat op het Kenaupark de fietsers uit de voorrang werden gehaald, de fietspaden en fietsstroken moesten verdwijnen en het gemotoriseerd verkeer onbeperkt kon doorrijden. Voor fietsers een dramatische verslechtering van hun veiligheid. Gelukkig zag de rechter dat beter dan de gemeente.

Na een half jaar onderhandelingen tussen de Fietzersbond en de gemeente is overeenstemming bereikt: het Kenaupark wordt definitief afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer.

Eris een mooi onderhandelingsresultaat bereikt met grote winst ten opzichte van het oude ontwerp: winst voor de Fietzersbond, winst voor de gemeente en vooral winst voor de stad, met minimale gevolgen voor de bereikbaarheid van bewoners en bedrijven. De oorspronkelijke situatie bood fietsers richting Haarlem-Noord en het station

een prima verkeersontsluiting: voorrang in de bocht vanaf de Kinderhuissingel en vrijliggende fietspaden op Kenaupark-west. De gemeente heeft op afsluiting van het park gekoerst in plaats van op teruggaan naar de oorspronkelijke situatie. De afsluiting had niet onze eerste voorkeur, immers de oversteek in de Kenaubocht blijft problematisch voor fietsers, maar de situatie in de bocht wordt nog flink opgeknapt: bredere fietspaden, breder middensteunpunt. Ook de fietsoversteek van Zijhuizen naar Kenaupark-oost wordt nog verbeterd.

### Afsluiting noordzijde

Het Kenaupark wordt aan de noordzijde bij de Kinderhuissingel afgesloten voor doorgaand gemotoriseerd verkeer. Daarmee blijft het Kenaupark alleen bereikbaar voor bestemmingsverkeer en (doorgaand) fietsverkeer. De gemeente heeft –met de afsluiting– vastgehouden aan haar plan het Kenaupark groener en autoluw te maken.



*Kenaupark na weghalen fietspaden (2017) en voor afsluiting gemotoriseerd verkeer. Fietzers voelden zich zo onveilig dat zij regelmatig op de stoep fietsten.*

De bereikbaarheid voor bewoners en ondernemers vanuit Haarlem-Zuid is gewaarborgd: inrijden via het Kenaupark-oost vanuit de Parklaan noordzijde en uitrijden via Kenaupark-west richting Kinderhuisvest. Vanaf het Staten Bolwerk kan via de Kruisweg en de Rozenstraat het Kenaupark ingereiden worden (zie het schematische overzicht van de nieuwe verkeerssituatie).



*Kenaupark zoals dat er uit gaat zien na de afsluiting. Het Kenaupark is alleen bereikbaar voor fietsers, voetgangers en bestemmingsverkeer.*

## OPROEP: FIETSDOCENTEN GEZOCHT

*Wil je leren autorijden, dan meld je je aan bij een autorijschool. Wil je leren fietsen? Tja, hoe doe je dat dan? Er is geen fietsrijschool. De Fietzersbond heeft wel een Fietsschool, maar voor individuele of groepslessen biedt die geen uitkomst.*

*In Haarlem zijn op vele plaatsen initiatieven om te leren fietsen, vanuit wijkraden, particuliere initiatieven en de gemeente. Daarom willen we samen een Fietsschool oprichten met het doel fietslessen voor migranten en statushouders te organiseren (trouwens ook voor Haarlemmers die lang niet gefietst hebben en ondersteuning nodig hebben). Daarvoor zijn fietsdocenten nodig.*

*In 2016 was er al een groep actief in de Koepel die vluchtelingen kennis liet maken met de fiets. Met een flicursus hebben deze vrijwilligers zich de beginselen eigen gemaakt om fietsdocent te zijn.*

*Wij zoeken mensen die willen worden opgeleid als fietsdocent om in Haarlem fietslessen te verzorgen. Er komt opnieuw een korte instructie en een workshop, door René Rood verzorgd.*

*Aanmelding graag via [fietzersbondhaarlem@gmail.com](mailto:fietzersbondhaarlem@gmail.com)*



*Kenaupark na afsluiting gemotoriseerd verkeer (2018). Kenaupark is nu het domein van fietsers...*

*De stenen op de Churchillaan*

*Rob Stuip*

**Klinkers voor asfalt**

Vorig jaar is de Churchillaan in de wijk Zuiderhout heringericht tussen de Vijverlaan en de Spaarnelaan. De toegestane snelheid is verlaagd naar 30 km per uur (prima), de rijbaan is versmald naar 5,80 m (prima), de voorrang bij de kruisingen is gelijkwaardig gemaakt (prima), de kruising Vijverlaan-Churchillaan is een T-splitsing geworden in plaats van een flauwe bocht (prima) en de verharding is gewijzigd van asfalt in klinkers (minder prima). We waren niet blij met het vervangen van de rode asfaltfietsstroken. Dat is niet conform het Haarlems Verkeers- en Vervoerplan (HVVP) waarin de Churchillaan als hoofdfietsroute is benoemd. Onder druk van bewoners, verkeerspolitie en op basis van de Nota Ruimtelijke Kwaliteit werden het dus klinkers. Volgens dezelfde Nota moesten het getrommelde Waalformaatstenen worden (nostalgische waaltjes), want de Zuiderhout is beschermd stadsgezicht. Deze stenen zijn zeer oncomfortabel voor fietsers. Wie wel eens de Zuiderhout doorsteekt in de richting van Heemstede ervaart de ‘kasseienstrook’ in de Prins Mauritslaan. De Spaarnelaan richting Spaarnepont is al even oncomfortabel. Daarom hebben we aangedrongen op het toepassen van strengpersklinkers.

**Waarom strengpersklinkers?**

Strengpersklinkers (officieel heten deze klinkers straatbakstenen) hebben een maattolerantie van 3 mm. Bij gewone vormbakklinkers is dat 9 mm. Daardoor kunnen strengpersklinkers strakker gelegd worden. Dat leidt tot een vlakke en stabiele bestrating met minder trillingen

en meer comfort voor fietsers. Na tussenkomst van verkeerswethouder Sikkema werd alsnog gekozen voor strengpersklinkers.

Kwalitatief hoogwaardig en duurzaam straatwerk valt of staat met de juiste verwerking Koninklijke Oosterhof-Holman mocht het project uitvoeren en dat werd geen succes. Verwerken van strengpersklinkers vereist een extra ‘skill’ en die was kennelijk niet aanwezig. Het resultaat is een kwaliteitsarm wegdek. De stenen zijn niet strak gestraat, liggen te ruim en ongelijk, met wisselende voegbreedtes en zijn niet vol ingezand. Ze liggen niet stabiel en ratelen bij het overrijden.

Ons voorstel om het werk te laten beoordelen door een onafhankelijke deskundige werd door de procesmanager van de gemeente ‘in de wind geslagen’.

Oosterhof-Holman mocht z’n ‘eigen vlees keuren’ en de gemeente ‘staat erbij en kijkt er naar’.

**Zure Fietsersbond**

Als u vindt dat dit weer zo’n zuur stukje van de Fietsersbond over de gemeente Haarlem is, dan heeft u volkomen gelijk, maar zoeter



*Oosterhof-Holman krijgt van de Fietsersbond een dikke onvoldoende.*

## Fietsenstalling Jansweg blijft onbereikbaar

René Rood

Op 13 april kopte het Haarlems Dagblad dat fietsers vanuit Haarlem-Noord geen gebruik mogen maken van de weg onder het viaduct bij de Jansweg. Daarmee blijft de fietsenstalling vanuit Noord onbereikbaar.

### Oude situatie

Nog niet zo lang geleden mochten fietsers nog met de bus meefietsen (zie foto). Dat wilden de politie en Connexxion niet vanwege de doorstroming van de bus en de onveiligheid voor de fietser. Het bordje 'uitgezonderd fietsers' (zie kruis op foto) werd dus weggehaald.

### Onderzoek Goudappel Coffeng

Goudappel Coffeng deed daarna onderzoek en vond dat 'niets doen' geen optie was. Het adviseerde dat fietsers het beste met de bus konden meerijden (zie tabel, variant 1b). Daar haalde de wethouder, onder druk van Connexxion en de politie, een streep door. Voor de Fietsersbond waren meer opties bespreekbaar geweest, zoals fietsen op het trottoir (variant 2) of het aanleggen van een fietsstrook onder het viaduct (niet onderzocht). De busintensiteiten zijn er laag en het mengen van bus en fiets vindt vaker plaats, zoals de gemeente nu zelf voorstelt op het smalle en veel drukker Kenaupark-Zuid.

### Huidige situatie nadelig voor fietsers

De huidige situatie is sterk in het voordeel van het busverkeer dat zowel op de Jansweg als op de Kruisweg wordt afgewikkeld. Fietsers vanuit noord kunnen het stationsgebied via de Jansweg niet fietsend bereiken. Fietsers die vanuit de Parklaan de Jansweg op fietsen en hun fiets naast de Beijneshal of in de fietsenstalling naast het CWI willen parkeren, mogen niet meer terugfietsen. Ze moeten in noordelijke richting (onder het viaduct door) het Stationsplein verlaten.

### Onderzoek Goudappel Coffeng

Aspect	Variant 0 huidige situatie	Variant 1a Fietsen op de busbaan kort	Variant 1b Fietsen op de busbaan lang	Variant 2 Fietsen op voetpad west	Variant 3 Fietsen in twee richtingen oost
Directheid fietsroute van en naar stalling	-	+	++	+	+
Begrijpelijkheid door-gaande fietsroutes	--	+	++	-	-
Verkeersveiligheid voetgangers	+	+	+	-	+
Verkeersveiligheid fietsers	+	+	+	+/-	-
Doorstroming fietsers	+ (richting noord)	+	+	+	+
Vertraging openbaar vervoer	Geen	Geen/beperkt	geen/beperkt	geen	geen
Vertraging overig verkeer	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.	n.v.t.
Inpassing onder viaduct	+	+	+	--	--
Ruimtelijke kwaliteit	+	+	+		
Kosten					
Advies politie/hulpdiensten	n.v.t.	--	-	--	--
Aanpassing VRI (=verkeerslicht)	nee	ja	ja	ja	ja
Voldoet aan ruimte-eisen CROW	ja	ja	ja	nee	nee
Snel te realiseren	n.v.t.	-	-	-	-



De Jansweg is éénrichtingsstraat voor fietsers. Als zij uit Haarlem-Noord komen, mogen ze niet meer onder het viaduct door fietsen.



Viaduct alleen nog voor bus toegankelijk. Het bordje 'fietsers uitgezonderd' is weggehaald.

### Merkwaardige argumentatie

De wethouder gebruikt een oneigenlijk argument: omdat fietsers binnenkort in het NS-fietscarré één dag gratis mogen parkeren, hoeft het CWI-terrein volgens haar niet toegankelijk gemaakt te worden voor fietsverkeer vanuit Haarlem-Noord. Dat vinden wij onzin. Het CWI-terrein is juist heel geschikt voor grote fietsen, bakfietsen, scooters en brommers die niet in de rekken van de reguliere stallingen (Fiets-In en Fietscarré) passen.

### Resultaat

En wat doet de fietser? Ach, die zoekt zijn eigen weg wel, verbod of geen verbod.

## Fietsparkeren in de Haarlemse binnenstad

Rob Stuip

### Waar laat ik mijn fiets

Iedereen die regelmatig naar de Haarlemse binnenstad fietst, kent het probleem: waar laat ik mijn fiets? Stal ik hem in de bewaakte stalling op de Botermarkt? Zoek ik een fietsklem in de buurt van de ANWB, waar meestal wel vrije plekken zijn of ga ik wildparkeren op het Verwulft? Er zijn veel te weinig fietsparkeervoorzieningen voor veel te veel fietsen. Het aanbod van fietsen is vaak tweemaal zo groot als de beschikbare voorzieningen. Dan staan er circa 6.000 fietsen geparkeerd. Volgens de prognose van Adviesbureau Goudappel Coffeng zijn dat er in 2040 13.000! Niets doen is dus geen optie. Nu al leidt de fietsenoverlast tot rommeligheid, ergernis en geblokkeerde trottoirs.

### Lege stallingen

De gemeente heeft de taak te faciliteren, te zorgen voor voldoende fietsparkeervoorzieningen. Hoe doet ze dat? Er is voor de binnenstad géén fietsparkeervisie, géén beleid en een beetje budget. Er wordt nu voorgesteld om fietsenkelders onder de Botermarkt, het Houtplein en de Nieuwe Groenmarkt te bouwen. Dit kost wel circa 30 miljoen. Wie mogen en willen er stallen in deze bewaakte/bemande fietsenkelders, tegen welke prijs en hoe lang? Veel mensen associëren dit soort stallingen met 'gedoe' en gaan bij voorkeur zo dicht mogelijk bij hun bestemming parkeren. Dat geldt met name voor kortparkeerders, zie de (half)lege bewaakte stallingen Botermarkt, Smedestraat en Jacobijnestraat. In plaats van zonder visie parkeerkelders te bouwen waar iedereen mag of moet parkeren, is het effectiever om onderscheid te maken tussen kortparkeerders en langparkeerders, ofwel tussen enerzijds bezoekers van de binnenstad en anderzijds bewoners, werknemers en OV-reizigers (bus-fietsers).

### Kortparkeerders op straat, langparkeerders in stallingen

Fietsende bezoekers van de binnenstad komen voor retail, horeca, leisure en cultuur, zijn van groot economisch belang voor de binnenstad en geven hun geld hier uit. Ze gaan 'shop-en-stop' door de stad en willen dicht bij hun bestemming parkeren. In de binnenstad is het aanbod van fietsen op zaterdag tweemaal zo groot als de beschikbare voorzieningen. Op drukke momenten is de helft van de geparkeerde fietsen van bezoekers, de andere helft van bewoners, werknemers en OV-reizigers. Om de toenemende stroom fietsende bezoekers te kunnen faciliteren is het onvermijdelijk om langparkerende bewoners, werknemers, OV-reizigers en andere langparkeerders uit de openbare ruimte te weren ten gunste van kortparkerende bezoekers en ze te laten parkeren op eigen terrein (huis), in buurtstallingen, openbare gebouwde stallingen of parkeervoorzieningen

van werkgevers (bedrijfsstallingen). Deze ontvlechting is essentieel om het fietsparkeren in de dichtbebouwde binnenstad beheersbaar te maken. Hoe? Door zones aan te wijzen waar fietsen niet buiten de voorzieningen geplaatst mogen worden, waar ze niet langer dan een nader te bepalen tijd (bijvoorbeeld 4 uur) geparkeerd mogen worden, gedurende nader te benoemen venstertijden. Daarop moet dan ook gehandhaafd worden. Voor investeringen ten behoeve van de benodigde fietsparkeercapaciteit voor langparkeerders en voor het opschalen van de handhaving dient de gemeenteraad een budget te reserveren.



### Visie Fietsersbond

De Fietsersbond pleit voor het ontvlechten van de doelgroepen waarbij de fietsparkeervoorzieningen in de openbare ruimte primair bedoeld zijn voor kortparkerende bezoekers van de binnenstad. Langparkeerders dienen gebruik te maken van inpandige/gebouwde stallingen. Ons inziens zou het beleid van de gemeente Haarlem hierop gebaseerd moeten worden.

Dat hoeft zeker geen 30 miljoen te kosten!

### Uw fietsverhaal in de Haarlemmer Wielen?

Heeft u een bijzonder fietsverhaal dat absoluut in de Wielen verteld moet worden? Stuur dan een e-mail naar: [fbhrmwiel@gmail.com](mailto:fbhrmwiel@gmail.com) en wij sturen onze razende reporter, Ad Stavenuiter, op u af.

## Schalkwijk Midden

Hans Booden

In 2009 is de gebiedsvisie Schalkwijk Midden (globaal het gebied tussen Schipholweg en Aziëweg) vastgesteld. Dit betreft met name het mengen van functies (bij voorbeeld wonen en werken) en het verdichten van het gebied en zou daarom kunnen voorzien in de grote behoefte aan extra woningen. Onlangs is bekend geworden dat het Spaarne Gasthuis grootschalig gaat vernieuwen. Dit betekent dat er vooral vernieuwd wordt in de noordwesthoek van het gebied (de huidige parkeerplaats). Ten zuiden daarvan komt ruimte vrij voor het realiseren van woningbouw langs de Europaweg.

### Kansen voor de fiets

Dit alles biedt kansen voor de fiets. In de stedenbouwkundige randvoorwaarden van het Spaarne Gasthuis fase 1 wordt gesproken over een verkeersluw gebied. Het parkeren geschiedt in parkeergarages of op eigen terrein. De nadruk wordt gelegd op voetgangers en fietsers. Er komt van noord naar zuid een corridor over het terrein voor voetgangers en fietsers. Zo ontstaat de mogelijkheid voor een centrale route tussen de Slachthuisbuurt, het ziekenhuis en het winkelcentrum via de binnenkort aan te leggen extra beveiligde oversteek over de Schipholweg bij de school.

### Europaweg

De Europaweg zal bij het realiseren van de nieuwe plannen voor het Middengebied worden afgewaardeerd tot stadsstraat, waarbij de busbaan op zijn plaats blijft. Er komt een fietspad aan de oostkant van de Europaweg. Dit is vooral van belang vanwege de mogelijke opheffing van de westelijke fietsoversteek vanaf de Europaweg over de Schipholweg. Tevens komt er een oversteek voor langzaam verkeer over de Europaweg ter hoogte van de Nederlandlaan. Deze oversteek wordt gekoppeld aan de nieuwe HOV-bushalte. De Europaweg tussen de Aziëweg en de Schouwbroekerbrug is al 'afgewaardeerd'. De weg is opnieuw ingericht, versmald en voorzien van een aantal rotondes (zie foto).

### Scholenstroken Schalkwijk

Aan de zuidzijde van het Spaarne Gasthuisterrein bevindt zich de oostwestroute Belgiëlaan- Kennedylaan- Floris van Adrichemlaan die ontwikkeld wordt als groene, recreatieve route. Voor deze route is een stedenbouwkundige visie, de z.g. 'Scholenstroken Schalkwijk', ontwikkeld. In deze visie is een vrijliggend fietspad tussen het Spaarne en de Poelpolder opgenomen.

Tenslotte hebben de gemeente Haarlem en het Spaarne Gasthuis de ambitie uitgesproken om de Boerhaavelaan bij de planvorming te betrekken. De Fietzersbond rekt op vrijliggende fietspaden.



Europaweg-noord



Europaweg-zuid

## Verkiezingen maart 2018

René Rood

De gemeenteraadsverkiezingen 2018 zijn achter de rug. Een aantal leden heeft tijdens onze ledenvergadering eind januari gevraagd een overzicht te maken van het stemgedrag van de Haarlemse politieke partijen in de gemeenteraad. Men wilde weten hoe de partijen in de periode 2014-2018 hebben gestemd over belangrijke fietsonderwerpen. Omdat vele leden dit overzicht niet hebben ontvangen (wij beschikken niet over het

e-mailadres van alle leden), hebben wij besloten het overzicht ook in de Haarlemmer Wielen te publiceren.

### Informatie op website

Op de website is meer te vinden over de gemeenteraadsverkiezingen, zoals de verkiezingsprogramma's van de politieke partijen in onze regio (Haarlem, Heemstede, Bloemendaal, Velsen, Zandvoort en Hillegom).

In het schema hieronder ziet u de fietsstemming van de politieke partijen in Haarlem gedurende de periode 2014-2018. De groen gekleurde vakjes in de matrix geven aan dat een fractie voor het fietsbelang is gegaan, rode vakjes geven aan dat een fractie tegen het fietsbelang kozen.

		D66	PvdA	VVD	Groen Links	SP	CDA	OPH	Actie partij	Christen Unie	Trots	Hart v Haarlem	Jouw Haarlem*	
	Zetels	9 -> 7	6	5	5	4	4	2	2	1	1	1	1	
Onderwerp	Datum	Extra info												
Motie aanleg zebra Melkbrug - Spaarne66	26-6-2014	voor	voor	voor	voor	voor	voor	voor	voor	voor	voor			Aangenomen, maar wethouder Sikkema heeft motie niet uitgevoerd
Motie jaarlijks minstens één verkeersonveilige situatie aanpakken	26-6-2014	tegen	tegen	tegen	tegen	voor	tegen	voor	voor	voor	voor			Motie verworpen, coalitie wil zich nog niet vastleggen
Motie ook bakfietsen gratis in de fietsstallingen	3-7-2014	voor	voor	tegen	voor	voor	voor	voor	voor	voor	voor			Motie aangenomen
Motie veiliger fietsoversteek Zomervaart	2-10-2014	tegen	voor	tegen	voor	voor	tegen	tegen	voor	voor	voor			Motie verworpen
Motie jaarlijks opstellen verkeersveiligheidsanalyse	6-11-2014	voor	voor	tegen	voor	voor	tegen	voor	voor	voor	voor			Motie aangenomen, maar wordt in de praktijk niet ieder jaar uitgevoerd
Motie onderzoek naar beperking routes vrachtwagens	6-11-2014	tegen	voor	tegen	voor	voor	tegen	voor	voor	voor	voor			Motie aangenomen. Wethouder Sikkema wil motie 2x afwipelen, uiteindelijk in 2018 een proef met verbod op Schouwjes- en Emmabrug. In Pijlslaan gebeurt niets
Krediet aanleg fietsbrug Industriehaven	2-4-2015	voor	voor	tegen	voor	tegen	voor	voor	voor	voor	voor	tegen		Besluit conform voorstel college
Motie 'Geen brug teveel' (kwakel Houtmanpad)	2-4-2015	tegen	voor	tegen	tegen	voor	voor	voor	voor	voor	voor	tegen		Aangenomen, maar motie is niet uitgevoerd door wethouder Sikkema
Motie 'Veilig fietsen op de Oudeweg' (verhogingen fietsoversteken)	21-5-2015	tegen	voor	tegen	voor	voor	voor	tegen	voor	voor	voor	tegen		Aangenomen, en motie is uitgevoerd
Motie 'Schrab Dolhuysbrug en fietsenstalling Raaks uit het IP'	26-6-2015	tegen	tegen	voor	tegen	voor	tegen	tegen	voor	tegen	voor	voor		Verworpen, de brug blijft in het IP (investeringsplan) staan
Dreef, variant 3, fietspad langs versmalde rijbaan.	17-9-2015	voor	voor	tegen	tegen	tegen	voor	voor	voor	voor	tegen	tegen		Wethouder is op zoek gegaan naar extra geld, en voert dit momenteel uit
Ontwerp Bernadottelaan 30 km en bus + vrijliggende fietspaden	27-8-2015 + 24-9-2015	geen uitspraak over fietspaden	geen uitspraak over fietspaden	geen uitspraak over fietspaden	geen uitspraak over fietspaden	voor	geen uitspraak over fietspaden	geen uitspraak over fietspaden	geen uitspraak over fietspaden	voor	geen uitspraak over fietspaden	geen uitspraak over fietspaden		Bus+30 met fietsstroken. Provincie stuurde dreigbrief met kosten van 35.000 per jaar als een 30 km weg zou worden aangelgd; discussie ging vooral daarover
Hooimarkt asfalt fietspaden	1-1-2016	tegen	voor	tegen	tegen	voor	voor	voor	voor	voor	voor	tegen		Motie aangenomen
Steenbokstraat-Meteorenstraat 30 km/u, fietsstroken met champstroken	12-5-2016	30 km met fietsstroken	30 km met fietsstroken	geen uitspraak	50km met fietsstroken	30 km	30 km met fietsstroken	30 asfalt fs	geen uitspraak	50 met fietspaden	geen uitspraak	geen uitspraak		Steenbokstraat-Meteorenstraat wordt 50 km weg in asfalt met fietsstroken zonder champstrook
Strengpersklinkers op Kleine Houtstraat	12-5-2016	gewone klinkers	gewone klinkers	geen uitspraak	klinkers; fietsers liever langs het Spaarne	gewone klinkers	strengpersklinkers	strengpersklinkers	gewone klinkers	strengpersklinkers	geen uitspraak	geen uitspraak		Er komen geen strengpersklinkers in de Kleine Houtstraat; beleid schrijft dat wel voor
Kenaupark DO, opheffen fietspaden, en opheffen voorrang fiets in Kenaubocht	7-7-2016	voor	voor	voor	voor	tegen	voor	tegen	voor	tegen	voor	voor		De raad heeft zitten slapen. Fietsersbond is in het gelijk gesteld bij de bestuursrechter. Een unicum.
Motie herwaardering fiets: onderzoek naar knelpunten fiets	14-7-2016	voor	tegen	tegen	voor	tegen	tegen	voor	voor	voor	tegen	tegen		Motie verworpen

Verkiezingsuitslag gemeente Haarlem maart 2018					
Politieke Partij	Aantal zetels		Politieke partij	Aantal zetels	
	2018	2014		2018	2014
GroenLinks	9	5	SP	2	4
Partij vd Arbeid	6	6	Trots	2	1
VVD	5	5	OPH	2	2
D66	5	9	Jouw Haarlem	1	0
CDA	4	4	Actiepartij	1	2
ChristenUnie	1	1	Hart van Haarlem	1	0

## 'Heel Haarlem Veilig'

René Rood

Op de laatste raadsvergadering voor de verkiezingen nam de gemeenteraad een opmerkelijke motie aan: 'Heel Haarlem veilig'. De motie vraagt te onderzoeken welke wijken het meest verkeersonveilig zijn door een verkeerde inrichting en om met een plan te komen alle woonwijken in Haarlem in te richten als veilige 30 km zone. Dit plan moet er in oktober aanstaande liggen. De motie werd door SP en PvdA ingediend en raadsbreed gesteund. Deze motie kan veel betekenen voor de verkeersveiligheid, maar de vraag is hoe het nieuwe college hiermee aan de slag gaat.

### Kentering

De motie kwam tot stand naar aanleiding van de discussie over de Engelandlaan. Een actiegroep uit de Europawijk begon het burgerinitiatief "Engelandlaan geen racebaan". De actiegroep streed tegen het voorstel van de vier wijkraden in Schalkwijk om de maximumsnelheid op wegen als de Engelandlaan weer te verhogen van 30 naar 50 km per uur. In 2016 steunde de raad het voorstel van de vier wijkraden, onder het mom van 'uniformiteit' en 'handhaafbaarheid'.

Maar de raad is 'wijs' geworden en komt terug op haar schreden. Jan Baaijens (Actiepartij): *"Er is aangetoond dat we twee jaar geleden een besluit hebben genomen dat misschien niet zo verstandig was. De politie komt helemaal niet controleren, of het nu 30 of 50 km/u is."* Misja de Groot (D66): *"Het gaat de mensen er vooral om dat ze in een veilige straat willen wonen."* Diana van Loenen (PvdA): *"Het lijkt ons wel verstandig om voor de hele stad te kijken waar nog meer 30 km-wegen zijn waar te hard wordt gereden, omdat ze verkeerd ingericht zijn."*

Is er een kentering gaande? Het is opvallend dat in de in december 2017 vastgestelde Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR), vele wegen zoals de Engelandlaan weer 50 km-wegen zijn. De naïviteit lijkt nu van de gemeenteraad af te vallen en dat is goed nieuws. Immers, 50 is veel onveiligere dan 30. Nogal wiedes, zou je zeggen, maar de laatste jaren werd deze discussie, ook wel bekend als 'grijze wegen discussie', sterk gekleurd door het dogma dat de politie niet kan handhaven op 30 km-wegen. Sommige wegen hebben nu eenmaal een dubbele functie: een verblijfsfunctie (winkelen, wonen, spelen) en een doorgangsfunctie (ontsluiten van het wijkverkeer, het faciliteren van het doorgaande verkeer, fietsverkeer en bussen). De conclusie kan echter niet zijn dat de regels aan het weggedrag van de automobilisten wordt aangepast!

Louise van Zetten (Hart voor Haarlem): *"Het speelt overal en in elke stad dat er niet gehandhaafd kan worden, daar waar de inrichting van de weg geen 30 km afdwingt, ."* Zij deed een oproep aan SP Kamerlid Renske Leijten die fel actie voerde voor een 30 km Engelandlaan: *"Gaat u nu eens in de Tweede Kamer regelen dat we daar anders*



*mee om kunnen gaan."*

De in december vastgestelde Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR) is in beginsel heel duidelijk in de afweging: eerst komt de voetganger, dan de fiets, daarna het OV en dan de auto. Waarom maakt de SOR dan van alle busroutes door woonwijken 50 km-wegen? Op beleidsniveau is hier iets merkwaardigs aan de hand en de raad komt daar nu achter. De raad denkt aan relatief goedkope doelmatige maatregelen (drempels kosten 15 tot 50 duizend euro), terwijl wethouder Sikkema roept dat een structurele aanpak van de Engelandlaan alleen al miljoenen kost. Hier blijkt opnieuw het verschil in denkrichting. De wethouder (met de afdeling verkeer) ziet een 30 km-weg als een smal klinkerstraatje zonder fietspaden, liefst zonder fietsstroken. Auto's moeten achter de fietser rijden: de fietser als snelheidsremmer. Het Kenaupark heeft aangetoond dat het niet werkt: als er teveel auto's zijn, is het geen 30 km-weg, ook al plaats je er een bord 30. Fietsers zijn en voelen zich niet veilig. De rechter maakte dan ook korte metten met dat verkeersplan.

Een recente publicatie van de SWOV (Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid) "Naar een slachtoffervrij verkeer" gaat nog verder: de vanzelfsprekende 50 km op ontsluitingswegen is niet altijd veilig. *"Op een gebiedsontsluitingsweg (GOW) waar bijvoorbeeld het snelverkeer niet gescheiden is van de kwetsbare, niet-gemotoriseerde verkeersdeelnemers (voetgangers en fietsers), is de veilige snelheid niet 50 km/uur maar 30 km/uur"* (zie voetnoot).

Maatregelen die wel helpen om automobilisten te dwingen zich te houden aan de maximumsnelheid zijn drempels, flitspalen of handhaving. Drempels zijn effectief, maar kunnen niet overal toegepast worden in verband met trillingsoverlast. Bovendien wil Connexxion geen drempels in verband met het rijcomfort. Toch zien wij overal drempels op busroutes in omliggende gemeenten. Het kan dus wel, mits goed uitgevoerd.

Over de plaatsing van flitspalen gaat de gemeente niet. Dan blijft handhaving over. Wie zorgt ervoor dat de politie wél gaat handhaven op 30 km-wegen? Waarom zou de gemeente niet zelf overgaan tot handhaving als de politie niet handhaaft?

Wil het nieuwe college daadwerkelijk met een goed plan komen, dan moet ze het principe *'het moet door de politie gehandhaafd kunnen worden'* laten varen. Uitgangspunt zou moeten zijn: de veiligste oplossing (met handhaving) voor fietsers en voetgangers.

Meer weten: DV3: Duurzaam Veilig Wegverkeer 2018-2030 (SWOV) <https://bit.ly/2HN5s82>

## College Bloemendaal regelt een nieuw fietspad

Rob Stuip

Op de valreep heeft het demissionaire College van Bloemendaal een nieuw fietspad geregeld.

De Aelbertsbergweg, het voetpad tussen de velden van de hockeyclub Bloemendaal, is op 12 april per verkeersbesluit getransformeerd tot een onverplicht fietspad. Verrassend, want de afgelopen jaren is vrijwel ieder fietspadplan in de regio stukgelopen op verzet van bewoners of op de natuurwetgeving.

De Aelbertsbergweg is sinds mensenheugenis het veilige domein van de lopende hockeyjeugd met een gedoogsituatie voor de fietsers.

De vraag is of de nieuwe situatie veiliger wordt. De verkeerspolitie vindt van wel en heeft een positief advies gegeven. De Fietsersbond lobbyt actief bij provincie en gemeentes voor de aanleg van nieuwe fietspaden, maar de Aelbertsbergweg stond niet op ons lijstje...



Aelbertsbergweg tussen de velden.



Hockeymeisjes op weg naar de training.



Bordje links: Kent u dit verkeersbordje? Een veelvoorkomend bordje dat echter lang niet iedereen kent: een onverplicht fietspad.

### Digitale nieuwsbrief

Wilt u naast de papieren versie van de Haarlemmer Wielen ook onze extra digitale nieuwsbrieven ontvangen? Stuur een e-mail met uw verzoek, naam, adres, postcode en woonplaats naar:

[fietsersbondhaarlem@gmail.com](mailto:fietsersbondhaarlem@gmail.com)



### Melding klachten leefomgeving

Gemeenten en provincies hebben eigen meldpunten waarop je klachten over je leefomgeving en dus ook over slechte fietspaden, etc. kunt melden. Een lijst met telefoonnummers en webadressen vind je hieronder. Een andere mogelijkheid is om de app "Buiten Beter" via de shop/store op je mobiele telefoon te downloaden. Met deze app kunt je klachten direct vanaf je mobieltje versturen naar de betreffende gemeente in Nederland.

Meer informatie vind je op de site van Buiten Beter: [buitenbeter.nl/apps](http://buitenbeter.nl/apps)

- 🚲 Bloemendaal: tel. 14023 [www.bloemendaal.nl/producten-en-diensten/melding-doen/](http://www.bloemendaal.nl/producten-en-diensten/melding-doen/)
- 🚲 Haarlem: tel. 14023 [www.haarlem.nl/melding-doen](http://www.haarlem.nl/melding-doen)
- 🚲 Heemstede: tel. 14023 [www.heemstede.nl](http://www.heemstede.nl)
- 🚲 Hillegom: tel. 14 0252 [www.hillegom.nl/inwoners/meer/contact/meldingen-en-klachten.html](http://www.hillegom.nl/inwoners/meer/contact/meldingen-en-klachten.html)

- 🚲 Velsen: tel. 140255 [www.velsen.nl](http://www.velsen.nl)
- 🚲 Zandvoort: tel. 14023 [www.zandvoort.nl/melding/melding.php](http://www.zandvoort.nl/melding/melding.php)
- 🚲 Provincie Noord-Holland: tel. 514 31 43 [Servicepunt wegen en vaarwegen: www.noord-holland.nl](http://Servicepunt.wegen.en.vaarwegen.nl)

## Cruquiusweg

Hans Booden

Verkeer leek het belangrijkste thema voor de gemeenteraadsverkiezingen in Heemstede. Kruispunten kunnen het gestaag toenemend vooral doorgaande (auto) verkeer bijna niet meer verwerken. In de regio wordt veel gebouwd; bijvoorbeeld bij Cruquius, vrijwel aan de rand van Heemstede, circa 750 woningen in het plan Wickevoort en binnen Heemstede zelf 40 woningen achter het Oude Slot.

### Regionale Doorfietsroutes

Regionale Doorfietsroutes zouden een bijdrage kunnen leveren aan het verminderen van de verkeersdruk. Fietsers blijken enthousiast te zijn over doorfietsroutes. Uit onderzoek op de in Gelderland gerealiseerde doorfietsroutes blijkt dat het fietsverkeer met 30 % is toegenomen. In de verrichte verkeersonderzoeken in Heemstede gaat het om twee routes: Heemstede–Haarlemmermeer en Heemstede–Zandvoort.

### Ventweg zuidzijde Cruquiusweg

Voor de verbinding tussen Heemstede en Haarlemmermeer worden al plannen gemaakt. In eerste instantie wordt gekeken naar het verbeteren van de ventweg aan de zuidkant. De huidige klinkerbestrating is er slecht aan toe: de klinkers liggen op veel plekken ongelijk, de verkeersdrempels zijn nogal steil en bij gladheid is de kans op vallen groot. Pas bij de Lelylaan (foto linksonder) is het fietspad geasfalteerd. Het autoverkeer blijft echter ook van deze ventweg gebruik maken en er mogen geen parkeerplaatsen vervallen.

### Fietsstraat

Een inrichting als fietsstraat ligt voor de hand. De gemeente gaat met de bewoners overleggen over de inrichting van deze ventweg. Ook de Fietsersbond zal hierbij betrokken worden.

### Ventweg noordzijde Cruquiusweg

Ook aan de noordzijde van de Cruquiusweg ligt een ventweg. Deze weg functioneert als ontsluiting voor het bedrijvengebied, maar ook fietsers gebruiken deze (onveilige) weg, bijvoorbeeld om bij het College Hageveld te komen.

Op zijn minst zouden de fietsstroken die vanaf de brug komen, doorgetrokken kunnen worden in de richting van de Heemsteedsedreef.

Storend op deze route is de rij wachtende auto's en vrachtauto's voor de Milieustraat van Meerlanden die regelmatig de fietsstrook bezetten.



Cruquiusweg: bij 'de Molenwerf.'



Cruquiusweg: kruising Lelylaan.

## Duinpolderweg

Henk Huurneman

De provincies hebben voor de roemruchte Duinpolderweg een voorkeurstracé bepaald (zie de *rode route* op het bijgevoegde kaartje). De commotie in Hillegom hierover is groot en de gemeente kiest voor een ander tracé (de *blauwe lijn*). De Fietsersbond heeft zich tot nu toe niet uitgelaten over de gekozen oplossing, maar wil zich nu wel laten horen. De huidige bruggen over de Ringvaart zullen het toenemende verkeer, mede als gevolg van nieuwbouw, in de Haarlemmermeerpolder niet meer



verkeerde oplossing: als de weg er eenmaal ligt zal het natuurgebied tussen de weg en het industrieterrein zeker bebouwd worden. In dat geval kan de weg dus beter door het industrieterrein lopen (de voorkeur van de twee provincies). Tot slot wordt het doortrekken van de huidige Weerlaan over de oude manege (*groene lijn*) ook nog genoemd. Dat vinden we een prima oplossing. De afdelingen Regio Haarlem en Haarlemmermeer hebben jaren geleden al de afspraak gemaakt dat de gewenste fietsroutes in kaart zullen worden gebracht als er een definitief tracé voor de Duinpolderweg is gekozen.

Wij denken aan de verbinding tussen de Vosse- en Weerlanerpolder en de Bethlehemlaan en Zandlaan. Zie daarvoor ons voorstel in HW 2017 nr. 2 (en onze website <https://bit.ly/2192JSF>). Voor die verbinding zal een bruggetje of een fietstunneltje nodig zijn (over of onder de Oosteindervaart). Daarnaast denken wij aan doorfietsroutes vanuit de Bollenstreek richting Schiphol, die gebruik kunnen maken van dezelfde verbinding als de Duinpolderweg. Overigens lijkt ondertunneling van de Ringvaart nog steeds mogelijk.

aankunnen. Een nieuwe oversteek is daarom nodig. De gemeente pleit volgens de Fietsersbond voor de

Wordt vervolgd!

## Splitsing Leidsestraat - Olympiaweg

Henk Huurneman

We hebben bij de gemeente het verzoek ingediend om deze splitsing te vervangen door een rotonde, omdat er toch werkzaamheden zullen plaatsvinden voor een extra rijstrook voor afslaand verkeer. Daarvoor is een huis dat in de weg stond, aangekocht door de gemeente en inmiddels gesloopt.

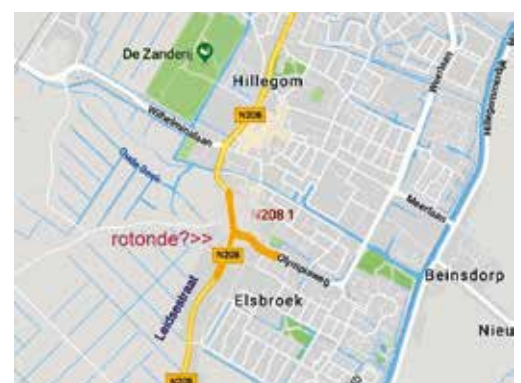
De gemeente heeft een onderzoek laten instellen door het bureau Goudappel Coffeng. Dat raadt een rotonde af, omdat de verkeersstromen daarvoor in de spits te groot zouden zijn.



Leidsestraat - Olympiaweg

De Fietsersbond heeft kritiek op dat onderzoek: het is 3,5 jaar geleden uitgevoerd en baseert zich op de meting van één dag. We hebben de gemeente dat ook in ons advies laten weten. Het helpt dat verschillende partijen in hun verkiezingsprogramma's zowel de rotonde als de doorsteek naar Bennebroek hebben opgenomen. De doorsteek staat inmiddels in het coalitieakkoord van BBH en CDA.

We hebben ook op andere punten in de programma's kunnen ervaren dat de politieke partijen onze nota 'Fietsambities en verkiezingen' goed hebben gelezen! Deze nota staat op onze website: <https://bit.ly/2HKZ2GP>.



Huidige situatie

## Regionale Doorfietsroutes

Mark Hunting

Steeds meer mensen besluiten de auto te laten staan. Het aantal mensen dat 's morgens op de fiets stapt om bijvoorbeeld per fiets naar het werk in een andere stad te fietsen, neemt toe. Dit wordt nog versterkt door de komst van de e-bike en de speedpedelec. Gemeenten hadden in het verleden vooral oog voor lokale fietsverbindingen. De aandacht voor regionale fietsverbindingen is de laatste 5 jaar sterk toegenomen. Goede regionale fietspaden ontbreken of zijn matig tot slecht onderhouden, mede veroorzaakt doordat fietsverbindingen over meerdere gemeentes lopen. Dat maakt het lastig om een samenhangend netwerk te realiseren. Provinciale en gemeentelijke wegbeheerders streven een gezamenlijk fietsnetwerk na waardoor onze regio aantrekkelijk wordt om er te wonen en werken.

Er moet nog wel veel gebeuren om echt aantrekkelijke regionale fietsroutes te krijgen. Op veel trajecten wordt de fietser nog geconfronteerd met te smalle fietspaden, te veel verkeerslichten. Soms moet hij omfietsen omdat verbindende schakels ontbreken.

Voorwaarden om van goede regionale doorfietsroutes (RDR's) te kunnen spreken, zijn volgens ons:

- ⌘ brede vrijliggende fietspaden (zie ook de CROW-normen);
- ⌘ waar vrijliggende fietspaden ontbreken, 30 km per uur met primaat bij de fiets (bijv. fietsstraat);
- ⌘ zo min mogelijk verkeerslichten en andere hindernissen
- ⌘ zo min mogelijk langs drukke verkeersaders;
- ⌘ focus van het netwerk op verbindingen tussen de grote woon- en werkgebieden;
- ⌘ herkenbaar en comfortabel: rood asfalt, goede éénduidige bewegwijzering etc.;
- ⌘ zo nodig aansluitend op OV-knooppunten.

Uiteraard zijn alle bestaande lokale (hoofd) fietsroutes complementair en "toeleverend" aan de regionale doorfietsroutes. Belangrijke verbeterpunten of ontbrekende schakels zijn met blauwe markeringen aangegeven op de kaart op de volgende pagina. Enkele sleutelprojecten zijn rood gemarkeerd. Dit zijn van noord naar zuid:

- ⌘ Pontplein IJmuiden: Verkeersknooppunt dat voor de doorgaande fietser een knelpunt vormt. De fietser

### RDR's leveren geld op

Vergleken met een autoweg, busbaan of spoorlijn is de aanleg van een doorfietsroute goedkoop, al gaat het nog altijd om aanzienlijke bedragen, met name wanneer er bruggen of tunnels aangelegd moeten worden. Daar staan maatschappelijk baten tegenover. Fietsers komen sneller en veiliger op hun bestemming. Elke automobilist of OV reiziger die op de fiets stapt levert gezondheids-winst op. En zelfs automobilisten gaan erop vooruit doordat het rustiger wordt op de weg.

Wegen de kosten op tegen de baten? Ja, fietsprojecten scoren qua maatschappelijk rendement vaak zeer goed. Zo is onlangs onderzoek gedaan naar de maatschappelijke kosten en baten van het Trambaanpad, een fietstraject tussen Hellevoetsluis en Spijkenisse. Uit de Volkskrant (17 april 2018): 'We hebben uitgerekend wat de maatschappelijke kosten en baten zijn van een snelfietspad op deze route', zegt Ernst Bos, onderzoeker bij Wageningen Economic Research. 'Aanleg en onderhoud kosten 5,7 miljoen euro, terwijl de totale baten 15,5 miljoen zijn. De investeringskosten verdien je binnen vijf jaar terug.' Dergelijke bedragen zijn niet uitzonderlijk, niet voor niets wordt vaak gezegd dat elke euro die men investeert in fietsinfrastructuur er twee bespaart op auto en OV.

### Naamgeving RDR

Over de naamgeving van de regionale doorfietsroutes is veel gediscussieerd. Op onze jaarvergadering spraken we nog over snelfietsroutes of hoogwaardige regionale fietsroutes. Bij snelfietsroutes wordt al vaak gedacht aan een fietssnelweg. Die kwalificatie gaat lang niet voor alle routes op. Routes kunnen door een park of woonwijk lopen, daar gaat het niet zozeer om snelheid maar juist om het ontspannen en obstakelvrij kunnen doorfietsen. Een term die de lading veel beter dekt is hoogwaardige regionale fietsroutes. Maar dat is een mond vol, dus niet erg geschikt om te communiceren. Uiteindelijk hebben wij gekozen voor Regionale Doorfietsroutes (RDR).

moet lang wachten om over te steken; zowel in de oost/west-richting als in de noord/zuid-richting. Gekoppeld aan dit knelpunt is de frequentie van de pontverbinding. Voor de doorgaande fietser moet de frequentie standaard (24 uur per dag, 7 dagen per week) eens per 10 minuten worden;

- ⌘ fietsbrug over N208 (Westelijke Randweg). De dubbele oversteek van de Westelijke Randweg en de Kleverlaan bij de ijsbaan is tijdrovend. Wij denken aan een nieuwe schakel naar de Verspronckweg via een fietsbrug, gehangen aan de spoorbrug;
- ⌘ fietsbrug over de Ringvaart bij de Zoete Inval. Dit is een ontbrekende schakel in de route Velsen/Haarlem-Noord richting Schiphol;
- ⌘ fietstunnel onder de Schipholweg door. Deze verbinding scheelt 800 meter omfietsen, op liefst twee routes (rood en blauw). Voor de blauwe route scheelt het ook een oversteek over de drukke Boerhaavelaan. De mogelijkheden voor deze ontbrekende schakel worden momenteel door de gemeente Haarlem onderzocht;
- ⌘ fietsbrug over de Ringvaart bij Vijfhuizen. Voor de huidige brug moet omgereden worden over o.a. de drukke Cruquiusdijk;
- ⌘ fietspad langs Cruquius en brug over de Ringvaart naar Heemstede. Dit fietspad vormt een alternatief voor de drukke Kruisweg/Cruquiusweg en ontsluit het bedrijventerrein Cruquius-Zuid per fiets.

Hoe nu verder? Uiteraard gebruiken we onze kaart in onze overleggen met de gemeenten en de provincies. De Metropoolregio Amsterdam en de provincie Noord-Holland werken ook beide aan een eigen kaart met regionale fietsroutes. Deze kaarten komen deels overeen met onze kaart, maar ze kijken ook op belangrijke punten af van de door ons gewenste routes. Er is voor ons dus nog veel werk aan de winkel. Daarbij is het goed dat we nu als hele Fietsersbondregio samen met de afdeling Haarlemmermeer op één lijn zitten.

De komende jaren komt geld beschikbaar voor de knelpunten. Zo heeft de provincie Noord-Holland besloten om 23 miljoen euro te besteden aan fietsvoorzieningen en heeft de Metropoolregio Amsterdam 30 miljoen euro gereserveerd voor een "samenhangend en hoogwaardig fietsroutenetwerk". Ons streven is om zo effectief mogelijk het Rijks-, regionale- en lokale geld beschikbaar te stellen voor het RDR-netwerk dat ons voor ogen staat.



Kaart boven: werkgebieden in regio Haarlem

Kaart rechts en voorpagina: de (gewenste) regionale doorfietsroutes.

Blauw gemarkeerd: verbeterpunten of ontbrekende schakels, rood gemarkeerd: sleutelprojecten  
Een interactieve variant van deze kaart is te bekijken op: [bit.ly/FBHRDR](http://bit.ly/FBHRDR)



## Provincies, aan de slag voor snelfietspaden

Van Marieke van Duijn en Michel Klein (ingezonden brief Haarlems Dagblad 2018-04-01)

Snelfietspaden hebben een grote maatschappelijke meerwaarde, blijkt uit het onderzoek door Ernst Bos van Wageningen Economic Research. Het is aannemelijk dat investeringen in snelfietspaden in vijf jaar worden terugverdiend. Kom daar maar eens om bij autowegen. Daar kan de terugverdientijd zo maar rond de vijftig jaar liggen. Alle gezondheidseffecten nog niet eens meegenomen. Waarom zijn er dan nog niet veel meer gerealiseerd?

De Fietzersbond constateert terecht dat de aanleg van een snelfietspad vaak niet eenvoudig is, omdat er zoveel partijen bij betrokken zijn. Illustratief is de F200, een geplande snelfietsroute tussen Haarlem en Amsterdam, over het gebied van drie gemeenten. Al sinds 2009 wordt daaraan 'gewerkt'. Het ministerie van Infrastructuur heeft deze route indertijd de hoogste prioriteit gegeven en 1,3 miljoen subsidie toegekend. Inmiddels zijn we bijna tien jaar verder en is de route nog niet af. Maatregelen zijn uitgesteld vanwege bezuinigingen. Het is de hoogste tijd om de realisatie van goede en snelle fietsroutes daadkrachtig ter hand te nemen. Daar zijn twee dingen voor nodig. De provinciale overheid zal een voortrekkers- en coördinerende rol moeten vervullen. Ten tweede moeten gemeenten en provincies de fietsinfrastructuur serieuzer nemen. Waar innovaties voor het autoverkeer, zoals tijdelijke extra

rijbanen of dynamische route-informatie, gemeengoed zijn, is er voor fietsers in de afgelopen tientallen jaren amper iets veranderd. Nog gaan verkeerslichten op fietsroutes pas op groen nadat je op een knopje drukt. Dat kan makkelijker! Denk aan detectielussen, groene zones voor fietsers of verkeerslichten die sneller groen geven bij regen.

Voor de aanleg en het onderhoud geldt hetzelfde. Nog al te vaak worden opbrekingen in het asfalt van fietspaden 'gerepareerd' met klinkers. Of moeten fietsers omrijden, zodat het overige verkeer geen last ondervindt van het werk aan de weg. En bij de aanleg van fietspaden worden soms zulke scherpe bochten gelegd dat doorfietsen zonder afremmen niet mogelijk is. Als we fietspaden net zo serieus nemen als autowegen, komen dit soort situaties niet meer voor. Werk aan de winkel dus! Als we dit samen doen, kunnen we over tien jaar niet alleen een goede infrastructuur voor binnenstedelijk fietsverkeer hebben, maar ook een lange-afstand infrastructuur waar de wereld jaloers op is. Economisch kan het meer dan uit en het levert voor inwoners meer veiligheid, meer gezondheid, minder stress en vooral een beter humeur op.

Marieke van Duijn (PvdA) en Michel Klein (ChristenUnie-SGP) zijn Statenlid in Noord-Holland en fervente fietsers.

## Verslag themabijeenkomst Regionale Doorfietsroutes, 28 januari 2018

Ad Stavenuiter

De Regionale Doorfietsroutes (RDR's) zijn hot! Dat bleek op de themabijeenkomst over dit onderwerp op 28 januari jl. die na de Algemene Ledenvergadering gehouden werd in het Rosenstock Huessyhuys in Haarlem.

### RDR aansprekelijk

RDR's spreken aan. Dat is niet verwonderlijk. Deze hoogwaardige fietsverbindingen voor de wat langere afstanden zijn snel en comfortabel en kunnen daarom een forse bijdrage leveren aan de broodnodige verduurzaming van onze samenleving. Ga maar na: door de opkomst van de elektrische fiets kunnen de RDR's een reëel alternatief zijn voor met name (een deel van) de autoforensen. Hierdoor verminderen de files, neemt de uitstoot van CO<sub>2</sub>, fijnstof en lawaai af, krijgen mensen meer lichaamsbeweging: goed voor de gezondheid dus

### RDR weldaad voor het landschap

Daarnaast zijn RDR's vergeleken met meer en/of bredere autowegen en spoorwegen een weldaad voor ons toch al veelgeplaagde landschap. Temeer omdat er niet veel extra asfalt voor nodig is: bestaande fietspaden worden opgewaardeerd en onderling verbonden; obstakels worden weggenomen. In financiële termen: de (maatschappelijke) baten overstijgen fors de aanlegkosten.

Geen wonder dat overheden inmiddels met geldbuidels rammelen om de totstandkoming van de RDR's te stimuleren. Toch moet er nog heel wat gebeuren om de RDR's daadwerkelijk van de grond te krijgen. Er is bijvoorbeeld een goede regie nodig in tussen provincie, vervoerregio's en gemeenten. In de Metropoolregio Amsterdam, waar de Regio Haarlem deel van uitmaakt, is ruimte immers schaars en is coördinatie van de fietsplannen meer dan nodig.

### Startbijeenkomst RDR regio Haarlem



*Pitch tijdens themabijeenkomst op de Jaarvergadering; Saskia Kluit aan het woord.*

De themabijeenkomst over de RDR's van 28 januari jl. was bedoeld als startbijeenkomst, als een aftrap voor de ideeënvorming rond de RDR's in onze regio. En dat is gelukt; het resultaat van de bijeenkomst was een eerste



*Een van de drie pitches tijdens de drukbezochte jaarvergadering.*

aanzet voor een kaart met RDR's die nadien verder werd uitgewerkt (zie ook de foto's op deze pagina, genomen tijdens de bijeenkomst, alsmede het artikel van Mark Hunting, pagina 14 en Lezers schrijven 1 op pagina 15). De kaart vormt de basis voor onze gesprekken met de overheden in onze regio.

Er kwamen zo'n 80 mensen op de themabijeenkomst af, met name leden van de Fietsersbond, lokale politici en andere geïnteresseerden. Ook de directeur van de Fietsersbond, Saskia Kluit, was aanwezig en voerde het woord.

De bijeenkomst begon met het vertonen van gefilmde interviews met enkele spraakmakende personen: Anne Joustra van de Vervoerregio Amsterdam, de cineast Gertjan Hulster, Saskia Kluit directeur van de Fietsersbond en Boudewijn Bach, emeritus hoogleraar en stedenbouwkundige.

### Uitspraken die bij mij zijn blijven hangen

- ☞ 'Er is een Deltaplan nodig voor de bereikbaarheid van de stedelijke regio's' (Joustra);
- ☞ 'Fietsen zorgt voor meer sociale samenhang' (Hulster);
- ☞ 'De provincie moet meebetalen aan de hele route, dus ook in de stad' (Bach);
- ☞ 'De fietser en de wandelaar moeten op 1 komen' (Kluit).

Na de filmpjes met de interviews lichtte Jan Slagter het beleid van de provincie Noord-Holland toe. Hij zei onder meer dat de provincie bezig is met het ontwikkelen van een doorgaand fietsroutenetwerk. Ook benadrukte hij het belang van samenwerking tussen provincie en gemeenten.

Daarna volgde een drietal pitches over RDR's door vertegenwoordigers van lokale afdelingen van de Fietsersbond.

Tot slot het pièce de résistance, oftewel de hoofdschotel van de middag: een zeer geanimeerde discussie in drie groepen met alle aanwezigen. Er werd nog lang over deze bijeenkomst nagepraat tijdens de aansluitende nieuwjaarsreceptie.

## Asfalt op fietspad langs de Leidsevaart Heemstede-Bennebroek

Hans Booden

Als het een beetje meezit, wordt het fietspad langs de Leidsevaart in Heemstede in het voorjaar van 2019 geasfalteerd. Daarbij kunnen tegelijkertijd verbeteringen worden aangebracht, bijvoorbeeld aan het smalle deel van het fietspad ter hoogte van de Manpadslaan. Deze fietsverbinding wordt in Heemstede veel gebruikt door fietsers vanuit de Geleerdenwijk en de Rivierenbuurt naar het station.

De fietsroute maakt deel uit van een routekaart die wordt ontwikkeld door de MRA (Metropool Regio Amsterdam, het samenwerkingsverband van de provincies Noord-Holland en Flevoland, 33 gemeenten en de Vervoerregio Amsterdam) met daarop regionale 'doorfietsroutes'. Alle bestuurders in de MRA hebben een intentieverklaring getekend om de fietspaden die deel uitmaken van dit fietsnetwerk te verbeteren.

Voor dit werk is een aanzienlijk bedrag door de Heemstedse raad gereserveerd en dit bedrag kan nog oplopen dankzij een subsidie van de provincie. Er kan, als het werk op tijd wordt aanbesteed, mogelijk nog wat extra's gedaan worden, zoals het aanbrengen van betere verlichting. Overleg met de nutsbedrijven in een vroeg stadium is belangrijk, zodat eventuele werkzaamheden aan de ondergrondse infrastructuur gelijktijdig uitgevoerd kunnen worden (werk met werk maken). Dit voorkomt (onnodige) graafwerkzaamheden op het tracé van het vernieuwde fietspad. Daarnaast wordt de ventweg tussen de Zandvoortselaan en de Haarlemse Randwegaangepakt. Deze weg wordt dan als fietsstraat ingericht.

Het nieuw geasfalteerde fietspad zal eindigen bij de gemeentegrens met Bennebroek. Er zou een zelfde situatie kunnen ontstaan als bij het asfalteren van de fietspaden langs de Herenweg. Er werd toen gesproken over een 'armoedegrens'. Een succesvolle motie voorkwam deze grens. Zie ook het artikel hierover in de Haarlemmer Wielen 2017 nr. 2 blz. 15.

Met het asfalteren van het fietspad in Heemstede ontstaat een unieke kans om het tegelpad Bennebroek/Vogelenzang, inclusief de oversteek van de Bekslaan, kosteneffectief en subsidiabel te laten meeliften met de werkzaamheden in Heemstede. Het gaat hier om een traject van ongeveer 550 m. Helaas is er wederom geen afstemming geweest tussen beide gemeentes.

De Bloemendaalse gemeenteraad heeft inmiddels een motie aangenomen om overleg te starten met de gemeente Heemstede, teneinde het asfalteren van het fietspad langs de Leidsevaart in Bennebroek/Vogelenzang in één bouwstroom te laten meelopen met het asfalteren van het fietspad langs de Leidsevaart in Heemstede. Zo kan een nieuwe 'armoedegrens' voorkomen worden.



Heemstede: Leidsevaart, versmalling bij Manpadslaan.



Heemstede: Leidsevaart bij Station Heemstede-Aerdenhout. Deze tegels worden eindelijk vervangen door asfalt.

### Versterking gezocht

Wij zoeken leden die zich actief willen inzetten binnen onze werkgroepen en bij de verspreiding van de Haarlemmer Wielen. De werkzaamheden bestaan onder andere uit overleg met de gemeente over geplande projecten en het onderhouden van contacten, het schrijven van stukjes en/of het bezorgen van de Haarlemmer Wielen.

We vergaderen periodiek (Haarlem bijvoorbeeld 's avonds, ongeveer eens per zes weken). Bepaal zelf hoeveel tijd je hieraan kunt en wilt besteden; alle hulp is welkom.

De Regio Haarlem bestaat uit de volgende afdelingen: Bloemendaal, Haarlem, Heemstede, Hillegom en Velsen. Informatie bij René Rood: [haarlem@fietsersbond.nl](mailto:haarlem@fietsersbond.nl)

## Belijning fietspad Zijkanaal C

Jaap Moerman

“Een klein wonderdje”, zo reageerde raadslid Dicky Kerkhof (PvdA) op het bericht van wethouder Graal van Haarlemmerliede & Spaarnwoude dat in oktober 2017 gestart is met de kantbelijning op het fietspad langs Zijkanaal C tussen Spaarndam en de pont Buitenhuizen.

Na jarenlang touwtrekken en volhouden, volgde dan toch een succesje, ook voor de Fietsersbond. Kerkhof vroeg ons om advies. Wij schreven de gemeente dat CROW-Fietsberaad kantbelijning aanbeveelt, omdat dat ongevallen voorkomt van fietsers die naast het fietspad terecht komen.

De ambtelijke dienst vond het niet nodig, immers het fietspad was al zo smal.... Huh...? Juist extra belangrijk, want dit smalle fietspad is niet verlicht!.....



## Enquête: Hoe zien wij de toekomst van onze Fietsersbond?

ENQUÊTE

De (landelijke) Fietsersbond denkt na over haar toekomst. Moet er iets veranderen als we als bond relevant willen blijven en willen groeien in ledental? En zo ja, wat dan? Moeten we sterk gefocust blijven op het belang van de fietsers of moeten we ook standpunten gaan uitdragen op terreinen als wandelen, openbaar vervoer, natuur en milieu en gezondheid? En hoe maken we de Fietsersbond aantrekkelijker voor jonge leden?

De Fietsersbond Regio Haarlem vindt het belangrijk om te weten welke ideeën u hierover heeft! Daarmee kunnen we namelijk ons partijtje meeblazen in de

landelijke discussie. Bovendien kunnen wij met uw input de themabijeenkomst voorbereiden die we in het najaar over dit onderwerp willen houden.

Op onze site hebben wij een kleine enquête geplaatst waarmee we uw mening peilen. Ga naar <https://nl.surveymonkey.com/r/fb-regio-haarlem>.

Het invullen ervan kost u een kleine vijf minuten. Doen dus! Alvast bedankt voor uw bijdrage!

### Korting op aankoop fietsen en onderdelen

Een aantal fietswinkels in Haarlem en Zandvoort geeft korting aan leden van de Fietsersbond. Soms alleen op onderdelen, maar soms ook voor nieuwe fietsen. Bij reparaties wordt geen korting verleend op het arbeidsloon. De korting die gegeven wordt, verschilt per winkel. Neem uw lidmaatschapskaart van de Fietsersbond mee.

Meer informatie (e-mail, telefoonnummer, korting, etc.) vindt je op onze website: <https://haarlem.fietsersbond.nl/korting/>

#### Fietswinkels in Haarlem

- 🚲 't Mannetje, Spaarnwouderstraat 3 (fietsen en onderdelen)
- 🚲 De Rijwielhal Haarlem/De FietsFanaat, Parklaan 47 zwart (fietsen: nieuw en tweedehands, e-bikes, huurfietsen, onderdelen en accessoires)
- 🚲 Rijwielhandel Keur, Pijlsaan 25-27 (onderdelen)
- 🚲 Jansen Cronjé, Cronjéstraat 160 (onderdelen)

#### Fietswinkel in Zandvoort

- 🚲 Versteeg Wielersport, Haltestraat 31, Zandvoort (fietsen en onderdelen)

### Steun ons werk en word lid

Word lid van de Fietsersbond en maak kans op een luxe elektrische fiets van Batavus. De Razer ter waarde van € 2.799.00. U ontvangt elk kwartaal het landelijke magazine boordevol informatie over fietsen, de online Fietsersbond Routeplanner, korting op een ENRA fietsverzekering en korting op fietsproducten, fietskaarten en -gidsen! Ook ontvangt u ons eigen blad, de Haarlemmer Wielen. Meldt u aan via de website: <https://www.fietsersbond.nl/lid>



## Mountainbiken in de duinen bij Zandvoort

Hans Booden

Al in 2013 schreven wij over het mountainbikeparcours in de duinen bij Zandvoort, langs de grens van het autocircuit. Wat jarenlang een wens was, is werkelijkheid geworden. Het mountainbikeparcours heeft nu een officiële status.

### Parcours

Het parcours ligt voor het grootste deel in het gebied van de gemeente Zandvoort. De route bestaat uit 2 lussen: een zuid- en een noordlus. Deze laatste lus loopt deels door het Nationaal Park Zuid Kennemerland dat wordt beheerd door PWN. De huidige route is tot stand gekomen na overleg van de lokale groep mountainbikers, de "Dunebikers", met de gemeente Zandvoort en PWN.

In het plan werd voorkomen dat gebruik gemaakt zou worden van de beschermde zeereep. Afsproken werd dat alleen nog gebiked zou worden op de overeengekomen route.

### Vergunningaanvraag

De verbinding tussen de lussen passeerde echter een stukje grond dat de "Natura 2000-status" heeft. Hiervoor geldt een lange looptijd bij de vergunningaanvraag. Dit betekende dat er op dit traject geen onderhoud gepleegd

mocht worden gedurende deze proceduretijd. Het traject werd nog wel gedoogd.

De eerste vergunningaanvraag stuitte op bezwaren van verschillende natuurpartijen. Vervolgens is een uitgebreidere vergunningaanvraag ingediend, waarbij vooral oplossingen werden aangedragen om het biken buiten de route te voorkomen.

Uiteindelijk leidde dit overleg tot een overeenkomst tussen alle partijen. Er wordt een hek geplaatst rond het mtb-parcours. Op deze manier wordt ook voorkomen dat bezoekers van het circuit vanuit het duingebied via het parcours het circuit kunnen betreden.

### Afgesloten tijdens autoraces

Tijdens autoraces zal het parcours worden afgesloten. De mountainbikeroute is bewegwijzerd en de Dunebikers kunnen nu het gehele parcours onderhouden.

Zo kan illegaal gebruik van het duingebied worden tegengegaan. Dit betekent uiteindelijk dat zowel de mountainbikers als de natuurliefhebbers kunnen genieten van dit gedeelte van het duingebied zonder elkaar in de weg te zitten.



Mountainbikers Dunebikers

## Velser Affaires

Marcel Griekspoor

Het voorjaar is eindelijk begonnen, dus: “de paden op, de lanen in”.

### Doorgaande Fietsroutes

Er wordt hard gewerkt aan lange comfortabele “lanen”, waarover het goed fietsen is met zo weinig mogelijk oponthoud en veel comfort. Voor de IJmond betekent dit dat er naast hoofd fietsroutes ook doorfietsroutes komen over bestaande trajecten en eventueel nog aan te leggen ontbrekende schakels. Er wordt veel geld vrijgemaakt door de provincie Noord-Holland, maar ook door gemeenten als de gemeente Amsterdam.

### Sluizen over Noordzeekanaal dicht

Een belangrijke hoofdroute over het Noordzeekanaal gaat over de sluizen. Deze route gaat helaas i.v.m. de finale werkzaamheden aan de nieuwe zeesluis een héél jaar dicht!! Er zijn inmiddels extra spitsponton ingezet tussen IJmuiden en Velsen-Noord, maar we willen ook een aangepast vaarschema buiten de spijstijden om. Dit gebeurde ook tijdens de verbouwing van de Velsertunnel. Dat is belangrijk zowel voor woon-werkverkeer als voor recreatieve fietsers. De gemeente Velsen zal dit in overleg met Rijkswaterstaat moeten regelen.



# Haarlemmer Wielen

### Velserbroek

Velserbroek kent een aantal kruisingen (bij het Winkelcentrum, op de Dammersboog en de Westbroekerweg), die voor de fietser onveilig zijn. Deze zullen aangepast worden. De Fietsersbond Velsen zal nog op de plannen reageren, omdat verbeteringen mogelijk en wenselijk zijn. De gemeente Velsen is inmiddels begonnen met het asfalteren van een aantal fietspaden, waaronder de Broekeroog, Vlietweg en Schenkeldijk (een nieuw fietspad). Het comfort en de veiligheid worden hierdoor vergroot.

### Nabranders:

- ⊗ Het recreatieschap Spaarnwoude heeft gemeld dat er extra geld vrijgemaakt is voor noodzakelijk onderhoud, zodat de aangekondigde sluiting van diverse fietspaden achterwege kan blijven;
- ⊗ De aangepaste Lange Nieuwstraat (IJmuiden) blijft voor ons een zorgenkindje in verband met de onduidelijke scheiding tussen fietspad en voetpad. Een aantal kruisingen blijft onveilig, zoals die met het Marktplein en de Velserduinweg bij de Hema;
- ⊗ Binnenkort komen er fietsende schoolkinderen op bezoek uit Engeland. De organisatie Bike4Health wil het dagelijks fietsen door kinderen promoten. Een bezoek aan IJmuiden, Haarlem en Amsterdam past daar in. De kwartiermakers zijn rondgeleid door Han van Spanje.



Kwartiermakers  
Bike4health



Dat was goed schrikken: de route over de sluizen is vanaf half april afgesloten, ook voor fietsers!