

Haarlemmer Wielken

Adressticker

*Informatieblad van de Fietsersbond Regio Haarlem * jaargang 42 * nummer 2 * september 2018*

Van de redactie

Maurice Schipper

De uitslag van de enquête op pagina 16 laat er geen twijfel over bestaan, lezer: ruim baan voor de fiets blijft ons motto.

Ook ruimte voor de rustende fiets vormt zoetjesaan een punt van gestaag toenemende aandacht, blijktens de artikelen “deelfietsen” op pagina 6 en “fietsparkeren” op pagina 7.

Recent opgeleverde luxe appartementen op het Ripperdatterrein werden verrijkt met maar liefst één (overdekte) fietsparkeerplaatsen per huishouden. Om scalperen tegen het dak te vermijden, verdient het dragen van een helm tijdens het plaatsen en uithalen van de fiets aanbeveling. De bewoners waren onlangs saamhorig doende, iedere plek keurig van een huisnummer te voorzien. Ik ben benieuwd naar het handhavingsbeleid.

Soms moet het fietsersbelang blijkbaar toch wijken voor de parkeernood van een bepaald genre autobezitters. Lees “Bloemendaalse fratsen” op pagina 13 en huiver.....

E-bike te koop

Bert van Asch (88), al een eeuwigheid lid van de Fietsersbond, knutselt zijn hele leven al aan fietsen. Hij knapt uit hobbyisme fietsen op en bouwt gewone fietsen om naar e-bikes. Hij schonk de Fietsersbond 2 mooie, rijkklare fietsen voor het project Fietschool Haarlem (zie pagina 8). De op de foto getoonde, omgebouwde e-bike is te koop voor € 250,00. De fiets is gebruikt, maar motor en accu zijn nieuw. Belangstellenden kunnen contact opnemen met René Rood: fietsersbondhaarlem@gmail.com



In de Haarlemmer Wielen 2018 nr 1 zijn een paar foutjes geslopen.

In het artikel Het Oudste fietspad (bladzijde 2) werd de naam van het voormalige hotel verkeerd genoemd. Dit hotel heette niet het “Wapen van Hillegom”, maar het “Wapen van Friesland”.

Op pagina 9 (stemgedrag gemeente Haarlem) is de onderste regel van de tabel weggefallen.

		D66	PvdA	VVD	Groen Links	SP	CDA	OPH	Actie partij	Christen Unie	Trots	Hart van Haarlem	Jouw Haarlem
Dolhuysbrug	8-2-2018	tegen	voor	tegen	nu tegen	tegen	tegen	tegen	tegen	voor	tegen	tegen	voor

Opmerking: De Raad koos uiteindelijk voor variant: opwaarderen fietsroute via Kennemerbrug ten koste van bomen en parkeerplaatsen.

Colofon

Haarlemmer Wielen
Jaargang 42 nr 2 ~ mei 2018
Blad van de Fietsersbond afdeling
Regio Haarlem

Secretariaat Fietsersbond
Regio Haarlem (liefst per mail)
haarlem@fietsersbond.nl
René Rood
Egelantierlaan 31
2015 KJ Haarlem

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

Contactpersonen afdelingen
Bloemendaal-Zandvoort
Rob Stuij 06 15 20 61 04
bloemendaal@fietsersbond.nl

Haarlem
René Rood 06 45 47 22 87
haarlem@fietsersbond.nl

Heemstede
Eelco Langerijs 06 51 84 06 58
heemstede@fietsersbond.nl

Hillegom
Henk Huurneman 0252 52 00 96
hillegom@fietsersbond.nl

Velsen
Marcel Griekspoor 06 44 07 02 11
velsen@fietsersbond.nl

Redactie en eindcorrectie
Mieke van Rooij 06 50 82 22 23
FBhrImwielen@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
Tineke van Beers 023 536 28 84
tvbeers@tomatnet.nl

Drukwerk
FlyerAlarm, Maastricht

Volg ons via
Site: haarlem.fietsersbond.nl
Twitter: @FBHaarlem
Facebook: <http://goo.gl/sDBhN9>
YouTube: <http://goo.gl/RHrz4K>

Rekeningnummer Fietsersbond
IBAN Nr. NL32TRI00197962688
t.n.v. Fietsersbond Regio Haarlem

Adreswijzigingen naar het landelijke adres van de Fietsersbond
Nicolaas Beetsstraat 2a
3511 HE Utrecht
info@fietsersbond.nl
www.fietsersbond.nl
Kopij is welkom. Artikelen geven niet altijd het standpunt weer van de Fietsersbond. De redactie behoudt zich het recht voor kopij te wijzigen.

Inhoudsopgave

Pagina 01 Foto Bloemendaalse Fratsen (artikel op pagina 13)
Pagina 02 Van de redactie - Lezers schrijven - Rectificatie - Colofon
Pagina 03 Haarlem: Lidl - Engellandlaan
Pagina 04 Haarlem: Kenaupark - Klachten leefomgeving
Pagina 05 Haarlem: Verkeerslichten - Afsluiting fietspad F200
Pagina 06 Haarlem: Deelfietsen
Pagina 07 Haarlem: Fietsparkeren - Versterking gezocht
Pagina 08 Haarlem: Fietschool Haarlem - Lezers schrijven
Pagina 09 Haarlem: Muggenronde - Steun ons - Nieuwsbrief
Pagina 10 Heemstede: Afdeling in nood - Leidsevaartweg-Zuid
Pagina 11 Bloemendaal: Vogelenzangseweg op de schop
Pagina 12 Bloemendaal: Veilige fietsroute - Korting fietsen
Pagina 13 Bloemendaal: Bloemendaalse fratsen
Zandvoort: Boulevard Paulus Loot
Pagina 14 Hillegom: Overleg met gemeente
Pagina 15 Regio: Duinpolderweg - Elektrische mobiliteit
Pagina 16 Regio: Uitslag Enquête
Pagina 17 Interview: Nieuwe leden aan het woord
Pagina 18 MMF: Maurits Groen - Regio: Fietsen langs de Oostzee
Pagina 19 Interview: Speedy van Haarlem naar Amsterdam
Pagina 20 Velsen: Projecten - Afsluiting sluisroute

Hoogste kwaliteit voor laagste prijs

Rob Stuip

De Lidl-supermarkt aan de Professor Donderslaan is uitgebreid en de laatste jaren van een discounter veranderd in een no-nonsense service supermarkt. De Lidl is niet meer de buurtsuper voor de Boerhaavewijk, maar vormt een directe concurrent voor de AH's en de Jumbo's. Het is de enige Lidl in de regio Haarlem.

Bezoekers komen nu van verder weg en vaker per auto. Vooral de aantrekkelijke wekelijkse non-food aanbiedingen trekken nieuwe klanten. Als de golfballetjes in de aanbieding zijn, steken zelfs inwoners van Heemstede en Bloemendaal het Spaarne over. Hierdoor is een groot tekort aan parkeerplaatsen ontstaan, wat veel overlast geeft in de omgeving. Samen met Lidl heeft de gemeente Haarlem een ontwerp gemaakt om 35 extra parkeervakken te creëren.

Knelpunt was de aanleg van parkeervakken haaks op de stoep naast de Lidl. Wij hebben ons destijds verzet tegen haakse parkeervakken met frequent in- en uitparkerende auto's: een ronduit gevaarlijke situatie in combinatie met langsrijdende fietsers. Ons voorstel was om een vrijliggend fietspad aan te leggen over het trottoir, achter de nieuwe parkeervakken en de bomen langs.

Na constructief overleg heeft de gemeente uiteindelijk ons voorstel overgenomen in het ontwerp van de openbare ruimte rondom de Lidl. Een win-winsituatie voor alle betrokkenen, met uitzondering van de verkeerspolitie. Die vindt dat een vrijliggend fietspad niet binnen een 30 km/u zone inrichting hoort. Tja...



Lidl supermarkt aan de Professor Donderslaan



In roze:
Nieuw fietspad over trottoir

Engelandlaan 30 km

Hans Booden

In de vorige Haarlemmer Wielen heeft u kunnen lezen dat in maart jl. de motie "Heel Haarlem veilig" is aangenomen, naar aanleiding van de discussie over de toegestane snelheid op de Engelandlaan. De gemeente voegt nu de daad bij het woord en heeft een extern bureau opdracht gegeven maatregelen te inventariseren om de Engelandlaan in te richten als een 30 km-weg.

Op korte termijn gaat het om tijdelijke maatregelen die er voor zorgen dat er daadwerkelijk maximaal 30 km per uur gereden zal worden. Daartoe worden over de gehele lengte van de Engelandlaan tijdelijke drempels aangebracht, waarbij fietsers ongehinderd, gescheiden van het autoverkeer, de drempels veilig kunnen

passeren. In feite ziet de weg er dan weer een beetje uit zoals vóór de huidige inrichting.

Vervolgens zal er aan een definitieve oplossing gewerkt worden, waarbij gedacht wordt aan een versmalling van de weg en het aanbrengen van drempels. De drempels op het traject van de bus tussen Belgiëlaan en Italiëlaan zullen een ander profiel krijgen. Op de gehele Engelandlaan zullen de voorrangskruisingen verdwijnen.

Het wachten is nu dus in eerste instantie op de tijdelijke uitvoering en vervolgens op een ontwerp voor de nieuwe situatie.

Kenaupark – zucht..zucht

René Rood

Wanneer u dit artikel leest, wordt er gewerkt aan de herinrichting van het Kenaupark versie 2. Van november 2017 tot mei 2018 hebben gemeente, Fietzersbond en Verkeersadviesbureau DTV samengewerkt om het Kenaupark aan te passen aan de rechterlijke uitspraak van oktober 2017.

Met enige tegenzin van onze kant is dat gelukt. Wij blijven ongelukkig met de zogenaamde Kenauparkbocht, de bocht waarin het autoverkeer voorrang krijgt boven het fietsverkeer richting Haarlem Noord. Die voorrangssituatie blijft in de nieuwe situatie intact.

Wat krijgen we daarvoor terug?

Het belangrijkste is dat doorgaand autoverkeer aan de westelijke kant van het Kenaupark wordt geweerd door de weg voor het Franklin Hoevenstunneltje af te sluiten. Je kunt straks dus niet meer met de auto via het Kenaupark in noordelijke richting rijden. Het park blijft wel toegankelijk voor het bestemmingsverkeer: het verkeer rijdt namelijk aan de oostelijke zijde het park in en via de westelijke zijde het park weer uit. Verder wordt de positie van de fietser versterkt. Enkele eilandjes worden aangepast om de fietsers betere doorgang te verlenen en de boom aan de zuidzijde bij de Zijhuizen/Nassaulaan wordt gerooid om het verkeer meer ruimte te geven.

Dat is het eindresultaat van de gesprekken en onderhandelingen die wij met de gemeente hebben gevoerd. Er is afgesproken dat de gemaakte afspraken een ondeelbaar geheel vormen en dat ze onder een juridisch besluit zullen vallen. Vervalt één van de afspraken, dan vervallen alle afspraken.

Ondanks deze belofte heeft de gemeente het juridische besluit in tweeën geknipt. Belanghebbenden zouden volgens de gemeente wel eens bezwaar kunnen maken tegen de noordelijke afsluiting en dan moet het andere deel van het werk, de bocht Kinderhuisvest-Kenaupark, toch kunnen worden afgemaakt.

Als die belanghebbenden uiteindelijk gelijk zouden krijgen, ontstaat de situatie dat het Kenaupark West weer opengesteld wordt voor doorgaand verkeer, terwijl de Kenauparkbocht met autoverkeer in de voorrang blijft rijden. Dan zijn we weer terug bij de situatie van begin 2017, een situatie waarvan de rechter heeft beslist dat deze onrechtmatig is. De Fietzersbond beschouwt dit handelen van de gemeente als schending van de met de wethouder gemaakte afspraken en vindt dat de gemeente tegen de strekking van de rechterlijke uitspraak handelt.

En u raadt het al: er is, onder andere door bewoners, bezwaar gemaakt tegen de noordelijke afsluiting. Wij hebben dan ook het besluit moeten nemen om ook bezwaar te maken, nota bene tegen het ontwerp waaraan wij zelf hebben meegewerkt. Dat bezwaar trekken wij in wanneer de andere bezwaren ongegrond worden verklaard.

De werkzaamheden om het Kenaupark zijn (voorlopig) definitieve inrichting te geven zijn vanaf eind augustus tot eind september zijn gepland.

De behandeling van de rechtszaken komt pas daarna aan de orde en dit kan betekenen dat er toch weer veranderingen kunnen plaatsvinden.

Gezien in Haarlem: herbestrating Velsersstraat



De werkzaamheden aan de Velsersstraat zijn eindelijk achter de rug. Deze fietsers nemen de ruimte.

Overleg verkeerslichten

Mark Hunting

De Fietsersbond en de gemeente hebben het VRI-overleg nieuw leven ingeblazen. VRI staat voor 'verkeersregelinstantie', met andere woorden de verkeerslichten en de aansturing hiervan. Vroeger deed de gemeente dit beheer helemaal zelf en schoof de Fietsersbond regelmatig aan om een regeling te optimaliseren. Na het uitbesteden van het VRI-beheer aan een marktpartij werd dit een stuk lastiger. Er was weinig overleg en gewenste aanpassingen werden maar mondjesmaat uitgevoerd. Inmiddels is het beheer voor de komende vier jaar uitbesteed aan de firma Dynniq uit Amersfoort. Dat bedrijf heeft voor het verkeerskundig overleg met de gemeente en de Fietsersbond een zeer deskundige medewerker van Movensis ingeschakeld. Met hem hebben wij, ondersteund door de gemeente, een goed inhoudelijk en oplossingsgericht contact. De Fietsersbond heeft inmiddels een paar keer overleg gehad met de gemeente en Dynniq / Movensis. Dit heeft al geresulteerd in diverse verbeteringen voor fietsers:

- 🚲 Op de Oudeweg ter hoogte van de Ir. Lelyweg staan de fietslichten nu standaard op groen. Dat scheelt veel onnodig afremmen om op het knopje te drukken;
- 🚲 De fietslichten op de Kruisweg, de Rode Loper, staan nu ook standaard op groen. Op de Parklaan is een defecte detectielus geconstateerd die onnodig groen aanvraagt en dus zorgt voor onnodig rood licht op de Kruisweg. Dit probleem liet zich niet snel oplossen. Hopelijk is het wel verholpen wanneer u dit leest;
- 🚲 Bij de Waarderbrug is de maximale tijd dat het

verkeerslicht op groen staat verlengd, zodat alle fietsers door het groene licht kunnen na een brugopening;

- 🚲 Fietsers van het Staten Bolwerk naar de Verspronckweg krijgen nu eerder en vaker groen licht.



Enkele kruispunten moeten, als daar budget voor is, nog goed tegen het licht worden gehouden. Hieronder vallen bijvoorbeeld de kruispunten Zijlweg-Zijlsingel-Raaksbruggen en Staten Bolwerk-Verspronckweg-Schotersingel.

Al met al zijn dit een paar mooie verbeteringen voor fietsers. We zijn erg tevreden over de overlegstructuur en de voortvarendheid waarmee problemen worden aangepakt.

Komt u zelf wel eens een vreemde, onhandige of zelfs gevaarlijke instelling tegen bij verkeerslichten? Laat het ons weten op haarlem@fietsersbond.nl. We hopen uiteraard voornamelijk oplosbare problemen te ontvangen. Zo kunnen lange wachttijden op een druk kruispunt vaak niet voorkomen worden, maar op een rustig kruispunt juist wel.

Afsluiting Fietspad Haarlem–Amsterdam (F200)

Hans Booden

De Regionale DoorFietsRoute Haarlem–Amsterdam (F200) tussen Halfweg en Amsterdam wordt van oktober 2018 tot het voorjaar 2020 afgesloten.

De autoweg Halfweg–Amsterdam (N200) wordt gereconstrueerd. De weg is gelegen op een waterkering die zal worden opgehoogd. Waternet gaat de drinkwater transportleiding van de Waterleidingduinen naar Amsterdam, die onder de weg ligt, naar de zijkant verleggen tot onder het huidige fietspad.

In Halfweg worden de boezembruggen over Zijkanaal F vernieuwd. Dit werk start in april 2019 en het auto-verkeer wordt over één brug geleid. Fietsers kunnen vanaf dat moment de bruggen niet meer gebruiken. Dit alles betekent dus dat er omgereden moet worden via omleidingroutes.

Omleiding Halfweg–Amsterdam

Fietsers kunnen aan de zuidzijde gebruik maken van het oude slingerpad ten zuiden van het huidige fietspad en vervolgens hun weg vervolgen via de Joris van der Berghweg en de Tom Schreursweg (zie bijgevoegde kaart).

Het is natuurlijk ook mogelijk om gebruik te maken van de fietsroute ten noorden van de spoorlijn (G200), maar deze route is minder aantrekkelijk in de donkere uren.

Omleiding Halfweg

Komend vanaf Haarlem kan bij de Weerenbrug over de Ringvaart gekozen worden voor de weg langs station Halfweg–Zwanenburg aan de zuidzijde van het spoor (onder viaduct door), of voor de Zwanenburgerdijk aan de zuidzijde van de Ringvaart. Om sluipverkeer tegen te gaan, zal de gemeente Haarlemmermeer een knip voor auto's aanbrengen in deze dijk.



Nu ook deelfietsen in Haarlem

René Rood

Sinds juni jl. staan er in Haarlem 200 deelfietsen. Daar wordt niet iedereen blij van. In het buitenland, bijvoorbeeld in Duitsland, is dit verschijnsel alom verbreid. In grote en kleine plaatsen (zie foto Heringsdorf, in het uiterste noordoosten van Duitsland) vind je overal rekken met deelfietsen, vooral bij de (bus) stations.

Deelfietsen zijn bedoeld om mensen de gelegenheid te bieden het voor- en natransport flexibel te regelen. In Nederland kennen we al langer de OV-fiets: je leent voor € 3,85 per 24 uur een fiets op een NS-station en je brengt deze daar later op de dag weer terug. Wil je hem langer gebruiken? De eerste 72 uur kosten je dan



Deelfietsen van Yobike: je ziet ze op veel plekken in de Haarlemse binnenstad.

nog steeds € 3,85 per 24 uur. Daarna betaal je een toeslag van € 5,00 per dag. De markt wil echter meer. Met Yobike kun je een fiets huren voor € 1,00 per half uur. Je vindt de fietsen op verschillende plekken in de stad en je kunt de gehuurde fiets achterlaten op de plaats waar je moet zijn. Dit is flexibeler en (meestal) duurder dan een OV-fiets huren. Yobike is de eerste aanbieder in Haarlem, maar er zullen er zeker meer volgen, niet alleen met deelfietsen, maar ook met deel-e-bikes, deelbakfietsen en deel-e-scooters/brommers.

Deelfietsen, waarom wel, waarom niet?

Amsterdam heeft al ervaring opgedaan met deelfietsen en omarmt het concept: *'Als meer mensen een deelfiets gaan gebruiken, zorgt dat in de toekomst voor meer fietsritten op minder fietsen. Om de stad en haar inwoners ook in de toekomst aantrekkelijk, gezond en bereikbaar te houden, willen we graag dat iedereen blijft fietsen. We willen ook dat mensen die nu niet fietsen, de fiets gaan pakken. Tegelijkertijd willen we minder geparkeerde en stilstaande fietsen op straat. Immers, stilstaande fietsen kosten ons geld. Juist daar bieden deelfietsen een kans, want als meer mensen een deelfiets gaan gebruiken zorgt dat in de toekomst voor meer fietsritten op minder fietsen,'* aldus een deel van een artikel van de Gemeente Amsterdam op haar website.



Deelfietsen in Heringsdorf

Deelfietsen leiden op korte termijn tot meer ruimtebeslag. Er worden immers meer fietsen in de stad geparkeerd. Dat is ongewenst en regulering is dus noodzakelijk. Er zijn nu al te weinig stallingplaatsen in Haarlem en dat tekort neemt toe.

Het tekort heeft twee oorzaken:

- ⌘ Er is de afgelopen jaren door de gemeente, vooral bij de (bus)stations, onvoldoende in fietsparkeren geïnvesteerd (alleen op het Stationsplein is, al is het onvoldoende, geïnvesteerd).
- ⌘ Ook staan er te veel fietsen in de openbare ruimte die er niet thuishoren: weesfietsen en wrakken, fietsen van forensen bij het station of de bushalte, fietsen van mensen die in de stad werken en van bewoners die hun fiets de hele dag buiten parkeren. Die fietsen horen eigenlijk in stallingen te worden geparkeerd.

De gemeente heeft de afgelopen jaren de buurtstallingen niet uitgebreid. Integendeel, ze zijn geprivatiseerd, duurder geworden en de tekorten zijn groter geworden.

Er is geen beleid om het gratis parkeren (voor één dag) in fietsstallingen (Smedestraat, Botermarkt en Tempeliersstraat en straks ook in de NS-fietsenstalling) af te dwingen, waardoor de gratis fietsenstallingen gedeeltelijk leeg staan. Bijbouwen van nieuwe (ondergrondse) fietsenstallingen zal daarom het probleem niet oplossen. Er moet eerst beleid komen, waardoor de beschikbare ruimte beter kan worden verdeeld.

Wat doet Haarlem?

Deelfietsen zijn niet tegen te houden. Er zijn geen regels om ze te verbieden, wel om ze te reguleren. Verbieden doet Haarlem dan ook niet. Haarlem gedooft en wil de ervaringen in de grote steden en met Yobike afwachten. De gemeente wil in de toekomst de deelfiets reguleren door afspraken met alle aanbieders te maken. Ook wordt het parkeren van deelfietsen op heel drukke locaties beperkt. Snelheid is geboden: de gemeente beweegt naar onze mening te langzaam.

De ontwikkelingen in fietsgebruik gaan door. Haarlem praat nu met 5 aanbieders van deelfietsen. Ondertussen doen weer andere varianten van flexibel fietsgebruik hun intrede, zoals de Swapfiets, een fiets die je leaset: voor een vast bedrag per maand heb je een eigen fiets die verzekerd is en door de aanbieder wordt onderhouden (ook leuke banden).

Fietsparkeren in de Haarlemse binnenstad

Rob Stuip

Anarchie op straat

Er zijn in de Haarlemse binnenstad veel te weinig fietsparkeervoorzieningen voor veel te veel fietsen. In elk beschikbaar hoekje staan fietsklemmen, meer kunnen er niet bijgeplaatst worden. De binnenstad kent geen regels voor het stallen van de fiets. Vrijwel overal kan onbeperkt geparkeerd worden. Fietsers zijn niet verplicht om hun fiets te parkeren in de aanwezige klemmen. Zijn die vol dan worden de fietsen naast de klemmen of in de directe omgeving neergezet. Er ontstaan dan 'clusters' van geparkeerde fietsen.

Langstallers zitten kortstallers in de weg

De functie van de fietsklemmen is in de knel gekomen door de langstallers. De klemmen dienen beschikbaar te zijn voor kortstallende bezoekers van de binnenstad. Ons inziens is het onvermijdelijk om de langparkeerders, zijnde bewoners, werknemers en OV-forenzen, uit de openbare ruimte te weren en weesfietsen en wrakken veel sneller te verwijderen. Nu kunnen onbeheerde fietsen pas na 28 dagen worden weggehaald.

Ondergrondse stallingen geen oplossing

De gemeente Haarlem overweegt ondergrondse fietsenstallingen te bouwen (wie mogen er stallen, hoe lang, tegen welke prijs?), bijvoorbeeld onder de Nieuwe Groenmarkt en het Houtplein. Dat kost vele miljoenen en je bent zo jaren verder. De investeringen worden nooit terugverdiend. Deze vraaggestuurde oplossing is niet houdbaar bij de toenemende aantallen fietsen. Ondertussen gebeurt er niets. Een nieuw onderzoek starten door een extern Bureau? Dit kost een hoop geld en een jaar later ben je weer terug bij af.



Kortparkeerzones

De Fietsersbond stelt dat het onvermijdelijk is om de fietsparkeerders te ontvlechten. Hoe? Door een regime van kortparkeren in te voeren in bepaalde zones in de binnenstad, op nader te bepalen tijden: gedurende maximaal drie uur, vier uur(?) en door het parkeren in de klemmen uitsluitend toe te staan ten gunste van de bezoekers van de binnenstad. De langparkeerders worden verwezen naar eigen terrein, buurt-, bedrijfs- en openbare stallingen. Handhaving is belangrijk, maar de praktijk elders wijst uit dat het plaatsen van een bord als op de foto onder ook al preventief werkt.

Voor dit artikel is gebruik gemaakt van: "Fiets zoekt klem, de ontzetting van volle fietsklemmen in Utrecht," door de Fietsersbond Utrecht

Gezien in Haarlem: Oversteek Schipholweg verbeterd



Een veiligere fiets- en voetgangersoversteek is gerealiseerd. Er komen nog verkeerslichten over beide rijbanen.

Fietsschool Haarlem

René Rood

Wil je auto leren rijden, dan meld je je aan bij een autorijschool. Wil je leren fietsen, dan is er eigenlijk geen organisatie of bedrijf waar je dat kunt leren. Immers, iedereen kan fietsen, zo is de gedachte. Die gedachte klopt grotendeels, maar niet helemaal. Veel nieuwkomers hebben nog nooit op een fiets gezeten of hebben niet eerder in een drukke omgeving gefietst. Er zijn ook ouderen die het fietsen in een drukke stad een beetje verleerd zijn en om bijscholing vragen.

Er is een toenemende vraag naar fietslessen door zowel particulieren als organisaties die zich met inburgeren bezig houden. Op verschillende plaatsen in Haarlem worden al langer (kleinschalig) fietslessen gegeven. Sinds mei 2018 draait, onder regie van de Stichting



Eerst lopend met fiets balans leren.

SportSupport, Stem in de Stad en de Fietzersbond Haarlem, een project om nieuwkomers te leren fietsen. In het Reinaldapark gaan mensen van zeer uiteenlopende herkomst in de leer, onder leiding van een ploegje fietsdocenten. Er zijn twee gecertificeerde docenten die de minder getrainde fietsdocenten de kneepjes van het vak bijbrengen.

SportSupport heeft acht fietsen (hoofdzakelijk fietsen met een terugtraprem) beschikbaar gesteld, waardoor mensen niet met een eigen fiets naar het oefenterrein hoeven te komen. Twee keer per week wordt daar met een groepje van vijf tot acht cursisten geoefend. Het ligt

in de bedoeling dit fietsproject te verbreden naar meer cursisten en naar meer wijken in de stad. Want fietsen hoort bij Nederland en is –zo dragen wij uit– gezond, snel, goedkoop en vooral ook leuk.

Leren fietsen bestaat uit 4 fasen (zie ook: <https://goo.gl/fKw7CG>)

- 🚲 Balans leren ('niet omvallen');
- 🚲 Controle krijgen over de fiets (op- en afstappen, met 1 hand fietsen, linksaf afslaan, rotonde fietsen, slalom fietsen, achterom kijken);
- 🚲 Kennis van de belangrijkste verkeerstekens en verkeersregels;



Dan fietsend balans leren houden: best moeilijk.

- 🚲 Deelnemen aan het verkeer.

Het project draait op ongeveer tien vrijwilligers en heeft nog niet de beschikking over voldoende geschikte fietsen. Nodig zijn kleine fietsen met handremmen, geschikt voor mensen van tussen 1.60 en 1.70 m.

Wij hebben nog twee wensen: fietsen en vrijwilligers.

- 🚲 Wie heeft er een fiets over die aan dit project kan worden geschonken?
- 🚲 Wie is geïnteresseerd en wil op woensdag- en/of vrijdagochtend fietslessen geven? Je wordt professioneel ondersteund door een gecertificeerd fietsdocent.

Contactpersoon Fietsschool Haarlem:

René Rood: fietzersbondhaarlem@gmail.com

Bewogen ontmoetingen

Aliya Yildiz, Stem in de Stad

Zorgen dat vrouwen met een migratieachtergrond mee kunnen doen in de Nederlandse maatschappij is de belangrijkste doelstelling van het Vrouwencafé in het Nieuwe Wereldhuis. En meedoen begint vaak met mobiliteit. In het Vrouwencafé hebben meerdere vrouwen aangegeven dat de reis naar het vrouwencafé hen veel tijd kost. Ze moeten eerst lopend de kinderen naar school brengen, dan lopend naar de bushalte en vervolgens weer lopend naar het vrouwencafé. Bovendien moeten ze weer vroeg vertrekken, om boodschappen te doen alvorens de kinderen van school, enzovoorts. Ze zijn veel te vaak afhankelijk van het openbaar vervoer. Dat alles brengt ook nog eens kosten met zich mee die velen zich niet of nauwelijks kunnen permitteren.

Hoe fijn is het om samen met je kinderen naar school te kunnen fietsen of even de boodschappen in je fietsmand te doen, in plaats van zware tassen te moeten dragen? Fietsen geeft een gevoel van vrijheid. Het geeft deze vrouwen –letterlijk– meer ruimte om dingen te kunnen ondernemen, het is ook nog eens goed voor hun lichamelijke gezondheid en ... het kost niets. Samen met SportSupport Haarlem en een geweldige groep vrijwilligers zijn we aan de slag gegaan en bieden we twee keer per week fietslessen aan de bezoekers van het vrouwencafé. We zijn gestart met de vrouwen, maar hebben dit aanbod inmiddels uitgebreid naar jonge mensen die in hun land van herkomst niet hebben leren fietsen. Elke woensdag en vrijdag worden de lessen gegeven door gemotiveerde vrijwilligers in het Reinaldapark in Haarlem. Voor aanmelding bij het Vrouwencafé graag contact opnemen met het Nieuwe Wereldhuis Haarlem op dinsdag en vrijdag vanaf 12.00 uur of via een e-mail aan wereldhuis@stemindestad.nl.

Haarlemse Muggenronde

Rob Stuip

Al voor de 61e keer is de Muggenronde georganiseerd. De Muggenronde is het 7-daagse wielerspektakel voor de jeugd van Haarlem en omgeving. Iedereen in de leeftijd van 9 tot en met 15 jaar kan gratis meedoen, met de eigen fiets, van racefiets tot stadsfiets. De ronde wordt altijd gereden in de laatste week van de zomervakantie, dit jaar van zaterdag 25 augustus tot en met zaterdag 1 september, met start en finish bij het voormalige Haarlem-stadion.

Het is een wedstrijd met 5 renners per ploeg. Dit jaar deden er 18 ploegen mee. Elke dag werd een andere route gereden, in een peloton, met een geneutraliseerde snelheid, met op donderdag een rondje Langevelderslag. Daarbij werd 'aangelegd' bij verschillende wielercircuits in de regio: Spaarnwoude, Lisserbroek, Zwanenburg en Spaarnwoude, waar in wedstrijdjes ieders snelheid getest werd. Op het Plesmanplein en op de Grote Markt

mocht iedereen zijn behendigheid tonen. Per dag waren er winnaars en was er een snelste ploeg.

De Haarlemse Muggenronde is een stichting die draait op vrijwilligers en financieel vrijwel geheel afhankelijk is van sponsors. Als Fietzersbond Regio Haarlem hebben wij ook een bijdrage geleverd aan dit sportieve evenement voor de fietsende jeugd.



's Nachts kwam de regen nog met bakken uit de hemel, zaterdagochtend scheen gelukkig de zon bij de start van de Muggenronde.



Wie rijdt op het Plesmanplein de snelste tijd op het pionnen-circuit met daarin een lastige wipwap?



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

🚲 Bloemendaal: tel. 14023 www.bloemendaal.nl/producten-en-diensten/melding-doen/

🚲 Haarlem: tel. 14023 www.haarlem.nl/melding-doen

🚲 Heemstede: tel. 14023 <https://www.heemstede.nl/melden-en-meedoen/melding-doen/>

🚲 Hillegom: tel. 14 0252 www.hillegom.nl/ Aanmelden via de website van Fixi

🚲 Velsen: tel. 140255 <https://www.velsen.nl/producten/melding-openbare-ruimte>

🚲 Zandvoort: tel. 14023 <https://www.zandvoort.nl/inwoners-en-ondernemers/producten-en-diensten-op-alfabet/melding-doen/?L=0>

🚲 Provincie Noord-Holland: tel. 514 31 43 [Servicepunt wegen en vaarwegen: www.noord-holland.nl](http://Servicepunt.wegen-en.vaarwegen.nl)

SPOED – SPOED – Dringend gezocht: vrijwilligers Afdeling Heemstede!!!

Per 1 januari 2019 stoppen Eelco Langerijs en Jet van Vrede helaas hun activiteiten voor de Fietzersbond werkgroep Heemstede. Tot die tijd nemen zij hun taken nog (beperkt) waar. Zo onderhouden ze nu nog de contacten met de Heemstedse politici.

Met ingang van het nieuwe kalenderjaar zullen de activiteiten van deze afdeling worden stopgezet, tenzij er extra ondersteuning komt. Er blijft namelijk slechts 1

actieve vrijwilligster over, Annemieke Buddelmeijer. Zij is niet in staat deze afdeling alleen te bemensen en heeft assistentie nodig van vrijwilligers die geïnteresseerd zijn in de Heemstedse politiek en hart hebben voor de fietsbelangen in Heemstede. Eelco heeft toegezegd, samen met Annemieke, te helpen met het inwerken van nieuwe actieve leden.

Voor meer informatie kunt u contact opnemen met René Rood, fietzersbondhaarlem@gmail.com.

Fietsroute Leidsevaartweg

Mame Buddelmeijer

Plan van aanpak

In de vorige Haarlemmer Wielen was te lezen dat de gemeente Heemstede van plan was om het fietspad langs de Leidsevaart (met veel losliggende tegels en kieren) tussen het station en Bennebroek te asfalteren en waar mogelijk wat te verbreden. Daarnaast zou het gedeelte ten noorden van de Zandvoortselaan heringericht worden.

De Gemeente kwam begin dit jaar met een Plan Van Aanpak (PVA) voor de Leidsevaartweg. Hierin wordt uitgegaan van het herinrichten van het noordelijk deel en het asfalteren van het zuidelijk deel. Aanvullende werkzaamheden zouden tot hogere kosten leiden. Voor het project werd bij de provincie een subsidieaanvraag ingediend. De werkgroep Heemstede was echter onaangenaam verrast door de magere inhoud van het PVA. Dit onderwerp is inmiddels besproken tijdens onze kennismaking met Nicole Mulder, de nieuwe wethouder. De wethouder zou er nog op terugkomen.

Een toegekende subsidie van de provincie zou dus van pas komen. Helaas werd die subsidie afgewezen met als reden dat het project niet voldoet aan de vereiste toename van de verkeersveiligheid.

MRA Snelfietsroute (Regionale DoorFietsRoutes)

Kort daarna kwamen de Metropool Regio Amsterdam

(MRA) en de regio Zuid-Kennemerland met het ambitieuze DoorFietsRouteplan voor deze regio, waarin ook de route langs de Leidsevaart was opgenomen. Gezien de provinciale afwijzing zijn wij op zoek naar het gewenste (fiets)spoor dat strookt met het provinciale fietsbeleid en tevens recht doet aan de door ons gewenste kwalificatie Regionale DoorFietsRoute. Daarmee is de kans op een financiële bijdrage groter. De afdeling Heemstede van de Fietzersbond Regio Haarlem houdt contact met gemeente en provincie.

Gewenste invulling

Voor het traject Leidsevaart tussen station Heemstede en de Centenbrug in Bennebroek zijn als inrichting een aantal mogelijkheden denkbaar. Om meer ruimte voor de fiets en een gescheiden voetpad te creëren dient het autoverkeer een stapje terug te doen.

Te denken valt aan:

- 🚲 Eenrichtingverkeer;
- 🚲 Knip voor het autoverkeer;
- 🚲 Inrichten als fietsstraat;
- 🚲 Bredere fietsstroken;
- 🚲 In ieder geval een asfaltverharding over de gehele fietsroute.

Wordt vervolgd.



Drukke op de Leidsevaartweg:

Voetgangers, zowel fietsers als auto's in twee richtingen is teveel van het goede.

Daarbij verkeert het voet- annex fietspad in slechte staat.

Vogelenzangseweg op de schop

Rob Stuip



N206: Vogelenzangseweg-Leidsevaart-Bartenweg.



Vogelenzangseweg nieuw: In de asfalt toplaag komen 1.75m brede fietsstroken.

De Vogelenzangseweg is onderdeel van de provinciale N206 die begint bij de rotonde in Aerdenhout en eindigt, via Katwijk, in Zoetermeer. In de dorpskern van Vogelenzang is dit een drukke voorrangsweg waar dagelijks ruim 10.000 auto's overheen rijden, met een maximum snelheid van 30 kilometer per uur.

De gemeente Bloemendaal vervangt in het dorp het circa 85 jaar oude riool, waardoor ook de inrichting van de weg kan worden aangepast. De rijbaan wordt versmald naar 5.80 meter, fietsers en voetgangers krijgen meer ruimte en de bomen langs de weg worden vervangen. Op een aantal plaatsen komen middengeleiders om het verkeer af te remmen. Parkeren wordt verhoogd uitgevoerd, op gelijke hoogte met het trottoir. Dit moet er toe leiden dat het voor fietsers veiliger en comfortabeler wordt.

Bartenweg

In het kader van "werk-met-werk" maken, wordt ook onderhoud aan de aansluitende Hillegomse Bartenweg uitgevoerd. Ook hier krijgen de fietsers meer ruimte met 1.75 meter brede fietsstroken. De fietsoversteek bij de Deken Zondaglaan, op de grens van Hillegom en Vogelenzang, wordt veiliger gemaakt. Dit gebeurt door het aanbrengen van middengeleiders en door het asfalt geel te kleuren.

Na een voorbeeldige voorbereiding is de uitvoering begin dit jaar gestart met een geplande oplevering eind 2018.



Bartenweg oud: onveilige fietsoversteek bij Deken Zondaglaan.



Bartenweg nieuw: middengeleiders en brede fietsstroken.

Veilige fietsroute naar de Antoniuschool in Aerdenhout

Rob Stuip

Lopen of fietsen naar school: het wordt steeds minder vanzelfsprekend. Het aantal kinderen dat met de auto wordt gebracht stijgt, het aantal lopende en fietsende kinderen daalt. Veel scholen zouden graag een ommekeer zien: meer fietsers en minder auto's. Voor en na schooltijd is het chaotisch druk rondom schoolpleinen. Auto-ouders morren over gebrek aan parkeerruimte, 'zwabberende' kinderen en brede bakfietsen. Fietsouders klagen over uitlaatgassen, afsnijden en autoportieren die pal voor school worden opengegoid.

De afstand is eigenlijk bijna nooit het probleem. Vaak kiezen ouders voor de auto vanwege het gemak of de tijdwinst. Degene die de kinderen altijd met de auto wegbrengt, rijdt meteen door naar het werk. Soms fietsen ouders zelf niet graag. Sommige ouders beschouwen hun kinderen als prinsjes en prinsesjes en willen hun kinderen niet blootstellen aan regen, wind en kou of aan gevaren in het verkeer.

"Fietsen is gezond, kinderen vinden het leuk en ze kunnen langer stilzitten in de klas wanneer ze ervoor en erna bewegen"* en ... ouders blijven niet brengen. De kinderen gaan straks allemaal op de fiets naar de middelbare school. Je kunt je afvragen of ze dan goed zijn voorbereid.



Fietsers steken nu in twee richtingen de Zonnebloemlaan over.

Fietsen, wat kan een kind wanneer?*

Vanaf 4 jaar: Beginnen met fietsen. Omkijken of afleiding zorgt nog voor slingeren.

Vanaf 5 jaar: De meeste kinderen fietsen 'los'. Ze snappen dat de weg bestaat uit stoep, fietspad en autogedeelte, en begrijpen het zebrapad, stoplicht en het idee van rechts houden.

Vanaf 9 jaar: Belangrijkste voorrangregels en verkeersborden zijn bekend. Een kind ziet een 'eenvoudige' gevaarlijke situatie aankomen (meisjes beter dan jongens).

Vanaf 10 jaar: Een kind kan nu ook goed 'uit de ooghoeken' opletten en is vaak groot genoeg om het verkeer te overzien.

Vanaf 11 jaar: Een kind kan aandacht goed bij het verkeer houden.

Vanaf 12 jaar: Inzicht in complexere verkeerssituaties.

Vanaf 14 jaar: Volledige beheersing van balans en goed inzicht in gevaarlijke situaties.

"De Fietsersbond wil ouders stimuleren hun kinderen regelmatig met de fiets naar school te brengen. Zo maken kinderen direct kennis met de Nederlandse verkeersveiligheid en blijven ze gezond door veel te bewegen. Een verkeersgezonde schoolomgeving en veilige schoolroutes zijn voorwaarden." *

Dit is een lange inleiding voor de fietsroute naar de Antoniuschool. Het heeft even geduurd, maar bij het begin van dit schooljaar was het dan zover: een veilige fietsroute voor ouders en kinderen uit de omgeving Vondelkade en Zonnebloemlaan. Nu kan er legaal naar school gefietst worden over het tweerichtingenfietspad aan de zuidzijde van de Zandvoortweg. Kritisch was de oversteek over de Zonnebloemlaan. Die is nu beveiligd met rood asfalt en een aangepaste belijning. De automobilisten vanuit de Zonnebloemlaan worden extra gewaarschuwd door een geel fluorescerend achtergrondschild bij het verkeersbord. Al deze oplossingen zijn gerealiseerd dankzij een gezamenlijke lobby van Laura van Ogtrop, ouder van kinderen op de Antoniuschool en, net als ondergetekende, Fietsersbondlid.

* bron:

<https://www.fietsersbond.nl/nieuws/trend-bange-ouders-achterbankkinderen/>

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.) vind 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)

Bloemendaalse fratsen

Rob Stuip

Fietsstroken zijn onderdeel van de rijbaan. Je hebt ze in twee soorten. Echte fietsstroken zijn voorzien van op de weg geschilderde fietssymbolen. Automobilisten hebben er niets te zoeken. Ze mogen er niet parkeren en niet stoppen. Een fietssuggestiestrook, zonder fietssymbool, is een nepfietsstrook zonder juridische status; er gelden geen regels. Als fietser ben je niet verplicht er op te rijden, al denken veel automobilisten van wel. En auto's mogen op suggestiestroken stoppen en parkeren. Dat leidt in de praktijk regelmatig tot onveilige situaties voor fietsers als ze om geparkeerde auto's moeten slalommen. Het uitgangspunt is duidelijk. Een rode of zwarte strook is bedoeld om op te fietsen. Maar in de praktijk functioneert een suggestiestrook als parkeerstrook en biedt fietsers dan geen bescherming.

De Zonnebloemlaan in Aerdenhout vormt een verbinding tussen de Zandvoortselaan en de N206 richting Vogelenzang. Er passeren circa 4000 auto's per etmaal en je mag er maximaal 50 kilometer per uur rijden. Voor



Rode nepstroken (fietssuggestiestroken) in de Zonnebloemlaan: parkeren toegestaan en dat gebeurt dus ook.

een dergelijke weg geldt conform "duurzaam veilig" een scheiding van auto's en fietsers die fietsers beschermt tegen de grote snelheidsverschillen. Dat kan met vrijliggende fietspaden of met echte fietsstroken. Niet met suggestiestroken dus. De gemeente Bloemendaal heeft hier echter rode nepstroken aangelegd. Niet per ongeluk, maar omdat de bewoners dat wilden. Een van de bewoners is overigens Bloemendaals burgemeester Elbert Roest. (Redactie: Het stemgedrag van de burgemeester is ons niet bekend.) Die bewoners vinden dat hun bezoekers op de rijbaan moeten kunnen parkeren. Verkeerswethouder Henk Wijkhuizen is niet van plan hierin verandering te brengen. De wil van de bewoners telt kennelijk zwaarder dan de veiligheid van de fietsers.

Overigens geldt ook hier: 'elk nadeel heb se voordeel'. Ga je met de trein vanaf station Heemstede-Aerdenhout en kom je per auto, dan kun je de hele dag gratis parkeren op de nepstroken in de Zonnebloemlaan. Het is slechts vier minuten lopen naar het station...



Op een echte fietsstrook met fietssymbool is parkeren verboden.

Herinrichting Boulevard Paulus Loot

Rob Stuip

Boulevard Paulus Loot is de zuidelijke boulevard van Zandvoort, die zich uitstrekt van het centrum tot het begin van het fietspad naar de Langevelderslag. Paulus Loot is te beschouwen als de stichter van Zandvoort in de 18de eeuw (Heerlijkheid Zandvoort). Langs de boulevard staan meest villa's en het strand is er voor de sportieve en rustzoekende recreanten. De boulevard is enigszins gedateerd en duidelijk aan een opknapbeurt toe. Zo kan er maar in één richting gefietst worden, over de rijbaan, tussen de aan beide zijden in- en uitparkerende auto's door.

Fietsers rijden van noord naar zuid over de rijbaan tussen de auto's door, fietsers van zuid naar noord moeten omrijden.

Tijdens twee door projectmanager Christien Jordaan goed georganiseerde en geregisseerde brainstormsessies konden bewoners, ondernemers en andere belanghebbenden hun ideeën en wensen inbrengen. Algemeen was men van mening dat er een tweerichtingenfietspad moet komen, aan de kant



van de zee. Auto's zouden dan nog maar aan één kant mogen parkeren. Hier kunnen we als Fietsersbond zeker enthousiast over worden en we wachten met vertrouwen het ontwerp van bureau Bosch-Slabbers af. Dat wordt in het najaar verwacht. De uitvoering van de herinrichting staat gepland na de zomer van 2019.

Overleg met de gemeente

Henk Huurneman

Overleg wethouder

Op 12 juni jl. hadden we ons eerste overleg met de nieuwe wethouder verkeer, Jan van Rijn. Het voornaamste bespreekpunt was een update van het overlegmodel:

Voor kleine zaken is er een vast aanspreekpunt afgesproken, in de persoon van verkeersambtenaar Arend Kranenburg. Met hem zullen we regelmatig overleg hebben, waarbij eventueel, afhankelijk van de onderwerpen, andere personen betrokken worden.

Voor de grotere projecten vraagt de leider van een project de diverse partijen, zoals de Fietzersbond, om advies. We hebben er op aangedrongen dat we in de fase van de beleidsvoorbereiding in beeld zijn en niet, zoals bijvoorbeeld is gebeurd bij de splitsing Leidsestraat-Olympiaweg, in de fase van het voorgenomen besluit. Als er laat om advies wordt gevraagd, bestaat de kans dat wij via het Raadsspreekuur alsnog ons gelijk zullen proberen te halen. Als voorbeeld hebben wij de verkeersomgeving van de nieuw te bouwen brede school tegenover de brandweer genoemd. De wethouder heeft toegezegd ons verzoek over te brengen aan de eerst verantwoordelijke, wethouder Van Trigt.

Losliggende tegels, kapotte verkeersborden



Voor losliggende tegels, beschadigde verkeersborden etc. kun je sinds kort een melding doen op FIXI.nl (niet meer via 'verbeterdebuurt').

Hillegoms Verkeers- en VervoersPlan

Het Hillegoms Verkeers- en Vervoersplan is alweer tien jaar oud en aan renovatie toe (zie voor het bestaande plan onze website: <https://goo.gl/HSMDiU>). Net als tien jaar geleden hebben we daarvoor onze diensten aangeboden. Het nieuwe plan zal in 2019 klaar zijn. Nieuwe paragrafen zullen onder andere gaan over Regionale DoorFietsRoutes, oplaadpunten en verkeersaanpassingen, mede in verband met het toenemend gebruik van e-bikes.

Projecten

De kruising Olympiaweg-Ringoevers-Einsteinstraat is bij het verschijnen van deze Haarlemmer Wielen omgebouwd tot een rotonde. Ons advies is gehonoreerd: er is een redelijk grote afstand gerealiseerd tussen het gemotoriseerde verkeer en de vrijliggende fietspaden.



De fietspaden langs de N208 naar Bennebroek zullen worden geasfalteerd in het najaar van 2018. Nu Bennebroek zelf nog en dan ligt er een prima fietstraject naar Haarlem.

De Meerlaan richting brug over de Ringvaart wordt in het voorjaar van 2019 gerenoveerd conform ons advies: één rijstrook voor het gemotoriseerde verkeer en fietsstroken van 1.70 meter.

Oproep

Zie je verkeersproblemen die je liever door ons laat aankaarten, stuur dan een mail naar: hillegom@fietzersbond.nl.

We zullen je punt met de gemeente bespreken en je verder op de hoogte houden.

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: fietzersbondhaarlem@gmail.com



Versterking gezocht - Lees ook de oproep op pagina 10

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@fietzersbond.nl

Duinpolderweg

Han van der Ploeg (Fietsersbond Haarlemmermeer) en Hans Booden

De afdeling Hillegom berichtte in het vorige nummer over het voorkeustracé voor de Duinpolderweg. Inmiddels lijkt het erop dat het tracé langs de Oosteindervaart tussen Bennebroek en Hillegom de voorkeur geniet.

Algemeen

De plannen zijn gebaseerd op een groei van het aantal mensen dat van A naar B gaat. Op zich terecht, maar bij dit plan wordt er vanuit gegaan dat dit allemaal automobilisten zijn. Kijkend naar de modal split en de toekomst, waarin de ontwikkelingen van het klimaat centraal staan, ligt het voor de hand om nu reeds in te zetten op andere vervoerwijzen zoals de fiets (ook als onderdeel van het ketenvervoer) en het openbaar vervoer. De speed pedelec en de e-bike gaan een steeds belangrijkere rol spelen in het vervoer over wat grotere afstanden.

Uitgangspunt is dat de leefbaarheid gewaarborgd moet worden bij het verbeteren van de bereikbaarheid en de doorstroming. Helaas komt de bereikbaarheid van de fietser, goed voor 25% van de verkeersbewegingen, er in deze plannen slecht vanaf. Voor fietsers is geen enkele verbetering opgenomen, erger nog: de huidige plannen doorsnijden enkele doorgaande routes aan beide zijden van de Ringvaart. Oplossingen, bij voorbeeld het creëren van ongelijkvloerse kruisingen, worden hierbij niet aangegeven. Bij de bestaande bruggen over de Ringvaart is doorstroming voor de fiets nu al

Elektrische mobiliteit

Rob Stuij



Bebording om e-scooters en e-steps uit het NPZK te weren.

E-mobility

Na de komst van de pedelec, de fiets met elektrische trapondersteuning, verschijnen er steeds meer soorten elektrische vervoermiddelen op straat: van elektrische fiets tot snelle speed-pedelec, e-scooter, e-car, elektrische cargobike en andere varianten als de e-step, segway, lopifit, electric trikke, Birò, etc. Voor wie geïnteresseerd is: zie de website van Mango Mobility, mangomobility.nl, of de winkel aan de Eysinkweg in Haarlem.

Benzine scooter verdwijnt

Naar verwachting zal de snorfiets met verbrandingsmotor uitgefaseerd worden. Vanaf begin dit jaar moeten scooters en brommers voldoen aan euro-4 emissie eisen. Vanaf 2020 wordt de nieuwe, strengere, euro-5 norm van kracht. Staatssecretaris Van Veldhoven overweegt snorfietsen met verbrandingsmotor op termijn uit het straatbeeld te laten verdwijnen. Met de invoering van milieuzones worden benzinescooters geweerd uit de binnensteden. In Amsterdam moeten berijders van benzinescooters binnenkort gehelmd de



Bij een nieuwe voorkeursvariant verschijnen er op andere plaatsen protestborden (hier langs de Spieringweg in Zwaanshoek)

een probleem: te smalle bruggen, te krappe bochten, te smalle wegen aan weerszijden van de Ringvaart en ongunstige VRI-instellingen. Het is bijna onmogelijk om met de fiets de file auto's te passeren.

Gedeelte tussen N208 en N205

Het tracé tussen de N208 in Hillegom en de N205 in de Haarlemmermeer zou voorzien moeten worden van een fietsverbinding die aansluit op de Spieringweg (Zwaanshoek) en de oude Bennebroekerweg (Hoofddorp). Dit verkort de afstand tussen Hoofddorp en de kust. Ook station Hillegom is dan sneller bereikbaar. Het verbreken van de doorgaande fietsroute op de Spieringweg is niet goed te praten. Een fietstunnel is hier op zijn plaats. Er zullen zo aan beide zijden van de Ringvaart oplossingen moeten komen om het fietsverkeer te faciliteren.

De Fietsersbond zal deze punten inbrengen in de gecombineerde hoorzitting over de Duinpolderweg van de Provinciale Staten van Noord- en Zuid-Holland.

rijbaan op. Het is dan ook niet moeilijk te voorspellen dat benzine snorfiets en benzine scooter zullen verdwijnen.

Geen e-scooters op recreatieve fietspaden

Dit wakkert de interesse in milieuvriendelijke elektrische alternatieven aan. Voor zover deze vervoermiddelen niet sneller dan 25 km per uur rijden, zullen ze ook op de fietspaden terechtkomen. Voor de verplichte fietspaden is dat te begrijpen en te respecteren. De wetgever heeft echter ooit een "verkeerde afslag" genomen met het toestaan van elektrische scooters en vergelijkbare voertuigen op de onverplichte recreatieve fietspaden met het bordje "fietspad". Verhuurbedrijven hebben hier al op ingespeeld door e-steps en e-scooters te verhuren en toeristen al dan niet met een gids op pad te sturen door natuurgebieden. PWN had hier last van en heeft direct gereageerd door in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland de bebording te wijzigen om deze voertuigen te weren. De borden "fietspad" zijn vervangen door borden "gesloten voor alle verkeer", "uitgezonderd fietsers", waarmee alleen fietsers "op eigen kracht" en met trapondersteuning tot maximaal 25 km/u zijn toegestaan. Deze maatregel zal ongetwijfeld navolging vinden.

Enquête koers Fietsersbond: bijna 74% wil het bestaande doel handhaven

In de vorige Haarlemmer Wielen vroegen we u op onze website een kleine enquête in te vullen over de koers van de Fietsersbond. We danken de 209 respondenten en geven u graag een greepje uit de standpunten en opmerkingen die naar voren kwamen.

Standpunten

- 🚲 74% onderschrijft de huidige doelstelling en vindt dat deze niet verbreed moet worden. Bij leden onder de 55 is dit zelfs 81%. Samenwerking met andere organisaties is prima, maar de belangen van de fietsers moeten voorop blijven staan.
- 🚲 17% is voor verbreding: doorkruising van de belangen van wandelaars, openbaar vervoer en natuur moeten we zien te vermijden;
- 🚲 9% is juist tegen verbreding: wij behartigen het belang van de fietser.

Opmerkingen

- 🚲 (Wan)gedrag van de eigen achterban (spookfietsen, op trottoir rijden) mag kritischer benaderd



worden. Beschouw fietsers en wandelaars als 'langzaam verkeer', te scheiden van 'snelverkeer' (motorvoertuigen, maar wellicht ook scooters, speed pedelecs en racefietsen)

- 🚲 De Fietsersbond Regio Haarlem zou minder reactief moeten handelen; zou meer proactief moeten optreden op basis van een eigen beleidsplan. De volledige enquête met uitslagen en opmerkingen is op onze website te vinden: <https://bit.ly/2x9yG9e>.

Gezien in:

Tja, als je veel fietst/reist, zie je ook vele soorten fietspaden en fietskruisingen.



Ecuador: prachtige brede fietsstroken, jammer genoeg samenvallend met de snelweg.



Bonn: keurige blauwe fietsoversteek bij onze oosterburen.



Ook in Nederland kom je soms vreemde (fiets)wegen tegen, zoals hier tussen Zeeland en Noord-Brabant. Hoe moet deze fietser verder?

Steun ons werk en word lid

Word lid van de Fietsersbond en maak kans op een luxe elektrische fiets van het merk 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>



Nieuwe leden aan het woord - Hans Tol

Ad Stavenuiter

De Fietsersbond is blij met zijn, over het algemeen, heel trouwe leden. Vaak blijven mensen heel lang lid. Maar, er zijn ook zorgen, want de toestroom van nieuwe, jonge, leden is slechts een stroompje. Hoe blijven we dan in toekomst als Fietsersbond vitaal en relevant? Wij vroegen twee nieuwe, relatief jonge, leden naar hun beweegredenen om lid te worden.

Hieronder het interview met Hans Tol, 49 jaar, sportarts

Waarom ben je lid geworden?

De aanleiding was dat ik toevallig René Rood (lid coördinatiegroep van de Fietsersbond Regio Haarlem, red.) tegen het lijf liep. Ik vond hem iemand met goede ideeën en overtuigingskracht. Toen ben ik eens op de website gaan kijken, en 'zo is het gekomen'.

Ik fiets veel, heb ook een racefiets en maak met vrienden één keer per jaar een fietstocht. Fietsen is goed voor m'n gezondheid en ik word er blij van.

Hoe vind je de 'fietsituatie' in je eigen stad, Haarlem?
Over het algemeen ben ik wel tevreden. Wat ik jammer

vind, is dat onze kinderen steeds minder vaak naar school fietsen.

Ik snap dat de Fietsersbond zich druk maakt over de kwaliteit van de infra-

structuur, maar de volgende generaties moeten natuurlijk wel gaan fietsen! Ik ben zeker bereid om daar, als dat nodig is, m'n steentje aan bij te dragen.

Heb je als nieuw lid een tip voor de Fietsersbond?

Ik begrijp heel goed dat het lastig is jonge mensen voor de Fietsersbond te interesseren. Het is, denk ik, belangrijk om over te brengen dat fietsen iets is wat plezier geeft. Steeds een positieve boodschap geven dus. Het landelijke blad van de Fietsersbond doet dat goed, vind ik en daarom lees ik het graag.



Nieuwe leden aan het woord - Ruben van der Vet

Ad Stavenuiter

Ruben van der Vet, 31 jaar, werkzaam bij een ingenieursbureau

Waarom ben je lid geworden?

Ik heb m'n jeugd doorgebracht in de omgeving Den Haag / Wassenaar en ik heb altijd veel gefietst. Toen ik recent enkele jaren in Hongarije woonde, ben ik me erg bewust geworden van de verschillen tussen dat land en Nederland, onder andere op fietsgebied. De auto's rijden er hard en het aantal verkeersslachtoffers is enorm. De infrastructuur is er bijna 100% gericht op de auto, waardoor fietsen gewoon gevaarlijk is. Er zijn bijvoorbeeld geen fietspaden langs N-wegen, waardoor fietsers buiten de bebouwde kom verplicht een geel reflecterend hesje moeten dragen. Gelukkig wordt de situatie in Hongarije wel beter, onder andere door het werk van een groep fietsactivisten met de naam 'I bike Budapest'. Zij organiseren elk jaar een fietstocht waarvoor de hele hoofdstad wordt afgezet en waaraan duizenden mensen meedoen. Maar ook in ons land is volgens mij nog verbetering mogelijk. Ik stoor me eraan dat sommige bedrijventerreinen langs de snelweg alleen goed met de auto zijn te bereiken en dat er nog onevenredig veel geld in automobiliteit wordt gestoken. Dat moet echt anders. Overigens ben ik bepaald niet eenkennig hoor; ik fiets niet alleen veel, maar ik rijd ook met veel plezier motor.

Je vertelde me dat je door de film 'Why the Dutch ride bikes' beter bent gaan begrijpen waarom de fiets in Nederland een relatief goede positie heeft.

Dat klopt. Volgens die film is een belangrijke factor geweest dat wij, in tegenstelling tot veel andere landen, nooit supermarkten in het buitengebied ('weidewinkels')

hebben toegestaan.

Door deze politieke keuze in de ruimtelijke ordening konden we onze boodschappen gewoon op de fiets blijven doen. Een andere factor, leerde ik, was de oliecrisis in 1973. Het was een tijd waarin het aantal verkeersdoden op z'n hoogtepunt was. De energieschaarste en de verkeersonveiligheid leidden samen tot de maatschappelijke druk en politieke omslag om veel meer in fietspaden te investeren.

Maak jij je zorgen over de vergrijzing in de Fietsersbond?

Dat valt wel mee. Deze tendens zie je ook bij andere organisaties en is dus niet uniek voor de Fietsersbond. Je zou kunnen zeggen, kras uitgedrukt, dat de Fietsersbond 'ten onder gaat' aan zijn eigen succes. De maatschappelijke urgentie is hier nu minder dan in een land als Hongarije, waar de fietsactivisten bijna allemaal rond de 30 jaar oud zijn. Stel dat hier in de toekomst verslechtingen ontstaan, dan wordt ook de neiging om lid te worden weer groter, denk ik. Wat ik wel hoop is dat de Fietsersbond erin slaagt zijn kennis te behouden; dat is wezenlijk voor de toekomst. Verder pleit ik ervoor dat de Fietsersbond hele heldere keuzes maakt, bijvoorbeeld ten aanzien van racefietsen en speedpedelecs.

Ben je van plan om als lid ook actief te worden voor de Fietsersbond?

Ik zou het graag willen, maar het lukt me momenteel niet. Ik werk full time en heb nog andere bezigheden.



Maurits Groen

Ad Stavenuiter

Deze keer het Meest Memorabele Fietsmoment (MMF) van Maurits Groen. De Haarlemse, autoloze, milieuondernemer vertelt me allereerst dat hij al zo'n 25 jaar min of meer getrouwd is met zijn vouwfiets (een Brompton). Dat is voor hem het ideale voor- en natransportmiddel en doorlopend fitnessabonnement in één. Bij uw verslaggever gaat dit er alvast in als koek. Maar dat terzijde, want hij neemt me vervolgens mee naar het Brabant van de jaren '60. De familie Groen, vader, moeder, zeven kinderen, woonde in Helmond. Maurits was het oudste kind en ging naar de middelbare school in het 20 km verderop gelegen Eindhoven.

'Dat had ermee te maken dat wij protestant waren. Het sprak vanzelf dat je dan naar een protestantse middelbare school ging en die had je in Helmond niet. Het was al even vanzelfsprekend dat je die 20 km heen en 20 km terug elke dag op de fiets aflegde. De trein nemen kon ook, maar dat deed je gewoon niet. Het is dus niet verwonderlijk, denk ik, dat ik van postuur vrij mager ben en een goede conditie heb!'

'Toen ik over mijn persoonlijke MMF ging nadenken, kwam vrijwel onmiddellijk een gebeurtenis uit 1967 in mijn gedachten, ik was toen 13 jaar. Ik reed van huis weg naar school en zoals altijd keek ik nog één keer om, om naar mijn moeder te zwaaien. Het volgende moment lag ik gestrekt op de weg. Je verzint het niet, maar mijn stuur bleek gewoon te zijn afgebroken! Ik verwonder me daar nu nog over. Wellicht was het materiaal toen gewoon van mindere kwaliteit dan nu. Omdat het zeven

uur in de ochtend was en nog stil op de weg, ben ik er zonder kleerscheuren vanaf gekomen.

Ik ben daarna beslist alsnog naar school gegaan, maar hoe ik daar gekomen ben, weet ik niet meer. Mogelijk heb ik toen toch een keer de trein genomen, haha.'

'We fietsten trouwens wat af in die tijd. Ik kan me nog heel goed herinneren dat we elk jaar met de auto op vakantie gingen, bijvoorbeeld naar Serooskerke in Zeeland. Ergens rond 1970 gingen we een keer naar Wierden, een plaats bij Almelo. We pasten toen niet meer allemaal in het autotoetje van mijn vader; daarom moesten de twee oudsten, ik en mijn oudste broer, met de fiets. We hadden ook met trein en bus kunnen gaan, maar nogmaals: dat deed je niet. Het kwam gewoon niet in ons op. Ik weet nog dat we op de terugweg in elk dorp waar we kwamen, de kerktoeren een zelf verzonnen scheldnaam gaven. Zo hielden we het een beetje leuk voor onszelf. Het laatste stuk was erg zwaar. Langs de Zuid-Willemsvaart, op het traject Den Bosch-Helmond, regende het vreselijk hard, waardoor we kledder- en kleddernat werden, echt tot op het bot. Het was, zoals gezegd, erg zwaar, maar als ik daar nu op terugkijk, denk ik, dat ik toen de ideale staat van 'zijn' ervaren heb.'



Fietsen langs de Oostzee

René Rood

De "Ostsee Fahrradweg" is zo'n 1100 km lang en loopt van de Deense naar de Poolse grens. Een prachtige fietsroute die ik iedereen die van fietsvakanties houdt, kan aanraden.

Neem een stevige fiets mee, want de kwaliteit van het wegdek verschilt nogal. Je fietst er hoofdzakelijk op paden die je deelt met de voetganger. Ze zijn er in 4 kwaliteiten: asfalt, half verharde wegen, kinderhoofdjes en soms zandpaden. Heel af en toe rijd je met de auto mee op net aangelegd asfalt, wat niet lekker fietst: Duitse automobilisten zijn niet gewend het wegdek te delen met fietsers,



Tweerichtingen fietspad bij Wolgast: 80cm breed, hoofd fietsroute.

vooral niet in de voormalige DDR. Daar zijn wegen meestal niet geweldig gefundeerd. Wortelopdruk maakt fietsen vaak nog minder comfortabel dan kinderhoofdjes. Soms stuiter je 10 meter lang over asfalt dat vele centimeters omhoog is gedrukt. Kinderhoofdjes zijn tenminste nog vlak gestraat, al bezorgen ze je RSI-polsen. Ze worden mooi en authentiek gevonden in een land dat zo getroffen is door de bombardementen tijdens de WO II. Je bent geen ervaren Parijs-Roubaix renner die juist vanwege de kinderhoofdjes voor deze "Helleklassieker" kiest. Tussen Greifswald en Stralsund fiets je 25 km op kasseien. (zie foto rechts). Toch kom je ook nagelnieuwe fietspaden tegen, vaak met Europees geld gefinancierd. Een fietstocht naar dit minder bekende gebied levert ook veel fraais op: naast de prachtige kustlijn liggen mooie Hanzesteden: Lubeck, Wismar, Rostock en Stralsund.



Kinderhoofdjes tussen Greifswald en Stralsund.

Voor wie deze route met een fiets-GPS wil fietsen: de GPX-bestanden kun je bij de redactie opvragen FBhrlmwielen@gmail.com.

Speedy van Haarlem naar Amsterdam

Ad Stavenuiter

De overtreffende trap van e-bike is speed pedelec. Beide hebben elektrische trapondersteuning, maar het snelle broertje van de e-bike kan veel harder, tot 45 km per uur. Het is een uitkomst voor forensen die op tijd op hun werk willen zijn, niet in de file wensen te staan, hun conditie op peil willen houden en een zo klein mogelijke footprint nastreven.

Arie Voordouw is een Haarlemse speed pedelec. Hij rijdt nu al zo'n twee jaar elke werkdag met zijn briesende stalen ros naar Amsterdam-Zuidoost en weer terug; iets meer dan 60 kilometer in totaal, zomer en winter. In het schuurtje achter zijn huis staan nog andere fietsen, te weten een stadsfiets, een vakantiefiets en een vouwfiets. De ligfiets waarmee hij vóór de speed pedelec naar z'n werk ging, heeft hij vanwege rugklachten weggedaan.

Aan de keukentafel legt hij op een zomeravond in juli uit dat hij erg tevreden is met zijn speedy vervoermiddel, ondanks de hoge aanschaf- en onderhoudskosten. Maar... er is een maar, want de speed pedelec is, voor de wet, een bromfiets, dus geen fiets.

Arie: 'Dat betekent dat ik me moet verzekeren, daar zul je me verder niet over horen. Wat me niet lekker zit, is dat ik ermee op de rijbaan moet rijden. Als er geen fiets/bromfietspad is tenminste, wat binnen de bebouwde kom meestal zo is. Op de rijbaan moet ik vaak auto's laten passeren en daar voel ik me niet veilig bij. Daarom wil ik ook op het fietspad kunnen rijden.'

Ik vraag hem of dat niet erg onveilig zou zijn voor de gewone fietsers. Het is toch niet voor niets dat bromfietsers naar de rijbaan verbannen zijn?

Arie vindt van niet. 'De speed pedelec is geen bromfiets, maar een fiets met een sterke trapondersteuning. Als ik binnen de bebouwde kom op het fietspad zou mogen rijden, zette ik 'm op de eco stand, wat neerkomt op een snelheid van maximaal 25 km. Wat ik nu zie gebeuren, is gewoon zot. Een speed pedelec kan weliswaar officieel 45 km per uur rijden, maar in de praktijk is die snelheid vaak veel lager. Bij een forse tegenwind haalt ie niet eens de 35! Als ik ermee op de rijbaan rijd, word ik rechts, op het fietspad, met de regelmaat van de klok gepasseerd door snorfietsen, racefietsen en 'opgevoerde' e-bikes. En dan draag ik nota bene een helm en zij niet. Snorfietsen mogen maximaal 25 km per uur, maar meer dan de helft rijdt veel harder dan 45. Daar wordt in de praktijk nauwelijks op gehandhaafd.'



Vind je het gek dat veel speed pedelecers hun gele kentekenplaatje verwijderen, zodat hun vervoermiddel kan doorgaan voor een gewone e-bike? Er is niemand die daar op let.'

'Ja maar,' breng ik daartegenin, 'dan is er dus ook geen handhaver die erop toeziet dat jij je speed pedelec steeds in de eco stand hebt staan als je op het fietspad zou mogen fietsen. Dan zullen er toch ook speed pedelecers zijn die op het fietspad gewoon 45 km per uur gaan 'turborijden?'

'Tja,' zegt Arie, 'ik moet toegeven dat dat een moeilijkheidje in mijn pleidooi is. Maar dat is een onderdeel van een wat breder (gedrags)probleem. Als de overheid voldoende aandacht zou besteden aan de naleving van de verkeersregels, wordt dat probleem veel minder groot.'

Standpunt van de Fietsersbond

De Fietsersbond is volgens haar website van mening dat de speed pedelec in de bebouwde kom niet thuishoort op het fietspad. Daar fietsen de meest kwetsbare fietsers: kinderen en ouderen. Maar de speedpedelec kan niet overal veilig naar de rijbaan. Maatwerk is nodig.

Heeft u ook een bijzonder fietsverhaal?

De redactie van de Haarlemmer Wielen is altijd op zoek naar interessante fietsverhalen. Heeft u iets dat absoluut in de Wielen verteld moet worden?

Stuur dan een e-mail naar: fbhrmwielen@gmail.com en wij sturen onze razende reporter, Ad Stavenuiter, op u af.

Velser Affaires

Projecten

Marcel Griekspoor



Bushalte Hagelingerweg: oude situatie - bij afslaand verkeer ontleemt abri zicht op fietspad

Haarlemmer Wielen



Bushalte Hagelingerweg: nieuwe situatie - abri is verplaatst naar de gevel.

Santpoort-Noord (Bushalte Hagelingerweg)

In de Haarlemmer Wielen van oktober 2016 berichtten wij over het dodelijke ongeval op het kruispunt van de Hagelingerweg / Burgemeester Weertplantsoen, mogelijk als gevolg van het slechte zicht door de plaats van de bushalte. Het slachtoffer was een fietsster, een vitale sympathieke oudere jonge dame, moeder van een onzer leden. De bushalte is inmiddels naar achteren verplaatst net als de fietsenstalling, waardoor voor afslaand verkeer beter zicht is ontstaan. Wij hebben de indruk dat het nu veiliger is geworden.

Afsluiting sluisroute van IJmuiden

Kees Joustra

De Fietsersbond Velsen kan best meegaan met de argumenten van Rijkswaterstaat en de bouwer van de nieuwe sluis om de sluisroute voor fiets en auto gedurende beperkte tijd af te sluiten. Dat is in het belang van een vlot en veilig verloop van het werkproces en van de verkeersveiligheid.

We hebben echter geen goed woord over voor de gevolgde procedure en het ontbreken van compensatie voor de fietser. Wij hebben bij de Velsense gemeenteraad in april van dit jaar ingesproken, omdat de communicatie naar de weggebruiker flink te wensen overliet.

Het is schrijnend dat bij de pont tussen Velsen-Noord en Velsen-Zuid sinds kort een spandoek hangt (zie foto). De tekst op dit spandoek was voor ons (in augustus) aanleiding een open brief te sturen aan de afzenders: de leden van de stuurgroep "IJmond Bereikbaar".

Wij willen nog steeds dat de "spitspont" wordt uitgebreid, in ieder geval zolang de afsluiting van de sluis duurt. Wij vinden het 'heel normaal' dat de pont vaker vaart, omdat deze pont een essentiële schakel is in het te vormen net van Regionale DoorFietsRoutes.

Onze meest recente verbazing betreft Google. Getipt door de mediaberichten over de Amsterdamse fietsroute

IJmuiden (fietsverbinding)

Er moet een goede fietsverbinding komen tussen de Kennemerlaan (het Kennemerplein) en de IJmuiderstraatweg via het Van Poptaplantsoen. Deze verbinding is belangrijk voor een goede noord-zuidroute. We pleiten voor een fietsstraat in de Homburgstraat met veilige aansluitingen op het fietspad van de IJmuiderstraatweg. Tevens zien wij graag fietsstroken, zowel links als rechts van het Kennemerplein.



*Tekst op dit spandoek: Jouw redding in de spits
Ook in 2018 een snelle, betrouwbare oversteek: twee ponten in de spits! Ma. t/m vr. 6.30 - 9.30 en 14.00 - 18.00 uur*

via de IJtunnel door Apple-navigatie, hebben wij de proef op de som genomen en wat blijkt: Google verwijst automobilisten via de Velsertunnel en de fietser... via de sluis!

Wij snappen het echt niet meer: iedereen is het er over eens dat, zeker in het zwaar belaste IJmondgebied, de fiets enorm belangrijk is. Toch blijkt de fiets te vaak een sluitstuk voor overheden.

Laten we hopen dat de verantwoordelijke overheden samen echt doen, wat op het spandoek staat en ... dat Google en andere navigatiesystemen de fietser niet de afsluitingshekken in sturen.