

Haarlemmer Wieken

Adressticker

*Informatieblad van de Fietsersbond Regio Haarlem * jaargang 43 * nummer 2 * september 2019*



**Nieuwe Groenmarkt Haarlem: autoparkeer-
plaatsen omgeruild voor fietsparkeerplaatsen**

Van de redactie

Maurice Schipper

Het staat u vast nog helder voor de geest, lezer(es):

In 2017 rapporteerden we hoe behartiging van de belangen van de nauwe korfslak, de gevlekte witsnuitlibel en niet te vergeten de zandhagedis de aanleg van een fietspad door de Waterleidingduinen verhinderde, omdat er geen "onthefing voor het doden van" laatstgenoemd reptiel werd gegeven. De rust van al deze fauna blijkt toch niet opgewassen tegen de juristen van Prins Bernhard jr.

Nu we de Formule 1 niet langer kunnen weren, binden we de strijd maar aan met:

- ♻️ snorfietzers op het fietspad ("SNOR" pagina 11);
- ♻️ snorfietzers sowieso ("Geef het fietspad terug" pagina 11)
- ♻️ spookfietzers ("Onveilig gedrag" pagina 14);
- ♻️ stoepfietzers ("Klacht: ergernis" pagina 14)

Nou ja, hier en daar ook nog wel met diverse instanties (overige pagina's). Ondertussen helpen we de racefans gezond bewegend naar het circuit ("Op de fiets naar de Formule 1" pagina 10).

We wensen u een genoeglijke fietstocht door dit nummer.

Kenaupark



Kenaupark vóór de afsluiting (oktober 2017): fietsers voelden zich zeer onveilig.

Het Keunaupark is eindelijk opgeleverd. Daar waren drie procedures bij de rechter voor nodig en een jaar onderhandelen met de gemeente. De uitvoering van de afspraken duurden ook nog eens een jaar. De Fietzersbond is tevreden over het bereikte resultaat: dat is vele malen beter dan het oorspronkelijke ontwerp. Toch blijven wij onze zorgen houden over het doorsnijden van de fietsroute Kinderhuisvest - Haarlem Noord. Die blijft fietsonveilig. Op de foto: klein feestje door Bernard Otte, Arjen van der Luit, René Rood en Jaap Moerman.

Colofon

Haarlemmer Wielen
Jaargang 43 nr 2 ~ september 2019
Blad van de Fietzersbond afdeling
Regio Haarlem

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

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

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

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

Heemstede
Annemieke Buddelmeijer
06 51185276
heemstede@fietzersbond.nl

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

Velsen
Marcel Griekspoor 06 44 07 02 11

velsen@fietzersbond.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
gfranse@kpnmail.nl
Tineke van Beers 023 536 28 84
10vBeers@kpnmail.nl

Drukkerwerk
FlyerAlarm, Maastricht

Volg ons via

Site: haarlem.fietzersbond.nl
Twitter: [@FBHaarlem](https://twitter.com/FBHaarlem)
Facebook: <http://goo.gl/sDBhN9>
YouTube: <http://goo.gl/RHHzr4K>
Rekeningnummer Fietzersbond
IBAN Nr. NL32TRIO0197962688
t.n.v. Fietzersbond Regio Haarlem

Adreswijzigingen naar het landelijke
adres van de Fietzersbond
Nicolaas Beetsstraat 2a
3511 HE Utrecht
info@fietzersbond.nl
www.fietzersbond.nl

Kopij is welkom. Artikelen geven niet
altijd het standpunt weer van de
Fietzersbond. De redactie behoudt
zich het recht voor kopij te wijzigen of
te weigeren..

Haarlem fietsstad 2020, mooi niet!

René Rood

Sinds het ambtelijk apparaat niet zelf meer de herinrichting van wegen ter hand neemt, wordt die taak namens de gemeente overgenomen door de als experts aangemerkte verkeersbureaus Witteveen+Bos en Antea Group. Deze bureaus krijgen een projectopdracht mee samen met de relevante beleidsdocumenten. Zij consulteren belanghebbenden en stakeholders (zoals de Fietzersbond, de Bomenwacht, Rover en Milieudefensie) over de gewenste inrichting. Dit gebeurt steeds vaker zonder dat daar een procesmanager van de gemeente bij aanwezig is.

Haarlems Verkeers- en Vervoersplan

Het valt daarbij op dat het leidende document, het uit 2006 daterende Haarlemse Verkeers- en Vervoersplan (HVVP), als achterhaald wordt gezien. Soms wordt zelfs betoogd dat dit door de Haarlemse gemeenteraad vastgestelde plan zou zijn ingetrokken. Het concept “duurzaam veilig” uit begin jaren ‘90 wordt daarentegen gezien als een veel belangrijker uitgangspunt. Dat concept gaat er van uit dat iedere 30 km-weg een woonstraat is waar voor de verschillende verkeerssoorten (lees: auto, bus, vrachtwagen en fiets) geen aparte voorzieningen hoeven te worden aangelegd. Dat brengt steeds vaker vervelende consequenties met zich mee voor de keuze van het materiaal voor fietspaden en fietsstroken. Uitgangspunt in het HVVP is dat op 50 km-wegen fietspaden (in

rood asfalt) worden aangelegd en op 30 km-wegen waar een fietsroute loopt fietsstroken in rood asfalt.

Echter, in ons overleg met de gemeente en de verkeersbureaus zien we steeds vaker dat op 30 km-wegen op fietsroutes geen fietsstroken worden aangelegd, maar dat ze worden uitgevoerd in zogenaamd ‘mooie’ klinkers: één vlak wegdek waar de plaats van de fietser niet wordt gemarkeerd. Dat is oncomfortabel en minder veilig.

Dat Haarlem verkeersonveiliger wordt, kunt u lezen in het artikel uit het Haarlems Dagblad op pagina 4 en dringt niet echt door bij ontwerpers en gemeente.

Structuurvisie Openbare Ruimte (SOR)

Fiets en voetganger moeten prioriteit krijgen in onze stad: meer ruimte en meer veiligheid voor de fiets. Dat zegt de gemeente zelf ook in de SOR. In de praktijk zien we te vaak dat de automobieliteit bij onderhoudsprojecten, of wanneer de straat opnieuw wordt ingericht, belangrijker wordt gevonden. Dit geldt niet alleen bij de inrichting van wegen, maar bijvoorbeeld ook bij de oversteekbaarheid van drukke wegen, de keuze voor de maximumsnelheid en bij de regeling van verkeerslichten waar fietsers vaak lang wachten op groen. Zo moest er een rechter aan te pas komen om het Kenaupark fietsvriendelijker te krijgen. Haarlem heeft nog een lange weg te gaan.

Wie is verantwoordelijk voor de fietsveiligheid in Haarlem?

René Rood

Op de Briandlaan ligt een rotonde maar het is geen echte rotonde: het is een met verf vorm gegeven rotonde die overrijdbaar is. Op de randen is met rode verf aangegeven, waar gefietst kan worden. Fietzers hebben op deze rotonde geen voorrang.

Begin juli fietste ik in Meerwijk, waar de Briandlaan ligt, in noordelijke richting naar die rotonde. Het had net geregend. In de tegenrichting reed een auto die aangaf linksaf te willen slaan naar de Stresemannlaan. Daar ik geen voorrang had, moest ik remmen op het rood geverfde, zojuist natgeregende wegdek,... Het was alsof ik op ijs reed, spekglad. Ik kwam ten val en gleed zeker nog een halve meter door, richting de voorwielen van de zich op de ‘rotonde’ bevindende auto. Ik kwam hard op mijn rechterknie terecht (gekneusde knie), kreeg het stuur in mijn ribben (gekneusde rib) en liep een aantal vervelende schaafwonden op.

Het incident vond begin juli plaats. Dezelfde dag heb ik de gemeente op de hoogte gesteld, met het dringende verzoek een en ander te onderzoeken en maatregelen te treffen. Merkwaardig is het dat de gemeente dat



Haarlem: Briandlaan.

onderzoek heeft uitbesteed aan een marktpartij, in dit geval de BAM. Het is niet ondenkbaar dat de BAM de uitvoerder is van deze rotonde. Als dat zo is, keurt de slager zijn eigen vlees. En daar lijkt het verdacht veel op, want ik kreeg, nadat ik zelf navraag bij de gemeente had gedaan een gemeentelijke reactie: ‘Vanuit de BAM is de situatie bekeken, de veiligheid beoordeeld en uitgezocht hoeveel voorvallen

op deze rotonde hebben plaatsgevonden (1 bekend uit 2017). De rotonde is aan onderhoud toe, evenals de aansluitende wegen. Gezien de hoeveelheid aan onderhoudsmaatregelen in Meerwijk zal dit over een periode van 5-10 jaar worden uitgevoerd’. Einde citaat.

Op mijn hierop volgende reactie heb ik nog geen antwoord gehad: ‘Het lijkt er op dat BAM niet specifiek heeft gekeken naar mijn melding, maar alleen in algemene zin heeft vastgesteld dat onderhoud nodig is. Is er een onderzoeksrapport? Wie beslist uiteindelijk over gevaarlijke situaties? De gemeente of BAM?’

Gezien en gelezen in Haarlem



Zuid Schalkwijkerweg 'opgelapt' in plaats van opnieuw geasfalteerd.

Haarlemse binnenstad autoluw



Foto boven en voorpagina: Nieuwe Groenmarkt

In het kader van de plannen om de Haarlemse autoluwe binnenstad te maken, zijn de autoparkeervakken op de Nieuwe Groenmarkt verdwenen. Daarvoor in de plaats zijn (voorlopig) fietsparkeervakken op de weg geschilderd.

Tegen de tijd dat u dit leest, zal een aantal straten in de binnenstad afgesloten zijn voor autoverkeer (onder andere de Kruisstraat vanaf de Nieuwe Gracht en de Smedestraat). Laden en lossen kan tot 11 uur 's morgens.

Gelezen in het Haarlems Dagblad

In Haarlem bijna 1000 ongevallen in verkeer

Arthur de Mijttenaere

Haarlem ■ In 2018 zijn in Haarlem 963 registraties van verkeersongevallen geweest. Dat is een toename van 19 procent vergeleken met 2017.

Bij deze ongevallen vielen vorig jaar 384 slachtoffers, onder wie een dodelijk slachtoffer. Dat er meer verkeersongevallen zijn dan in 2017 heeft twee oorzaken. Niet alleen is de registratie door politie en ziekenhuizen verbeterd, ook is het een landelijke trend dat het aantal verkeersslachtoffers toeneemt.

Het valt volgens de gegevens van de BLIQ verkeersveiligheidsrapportage op dat ongelukken minder vaak dan vroeger voorkomen op zogenoemde blackspots: gevaarlijke plekken voor weggebruikers. Ongelukken vinden eerder plaats door afleiding in het verkeer, de opkomst van e-bikes of drukte op de weg.

In de rapportage staan de locaties in Haarlem waar vorig jaar de meeste ongevallen hebben plaatsgevonden. Bovenaan staan twee locaties in Schalkwijk: de Europaweg-Schipholweg en de Amerikaweg-Prins Bernhardlaan-Schipholweg. Op bei-

Vorig jaar meer ongelukken dan in 2017

de locaties vonden achttien verkeersongevallen plaats.

Op plek drie met elf ongevallen staat de Eendjesbrug en de directe omgeving. Ook de Amerikaweg-Floris van Adrichemlaan-Kennedylaan gooit met 12 ongelukken hoge ogen, net als de Zijlweg waar vorig jaar elf ongevallen plaatsvonden. Voor al deze locaties met veel blik schade en gewonden geldt dat de gemeente er plannen mee heeft, zodat de verkeersveiligheid beter wordt.

De veiligheid van het verkeer moet worden vergroot, vindt de gemeente Haarlem. Er vindt in de stad op diverse plaatsen onderzoek plaats, bijvoorbeeld rond scholen, rond de discussie of in een straat 30 of 50 kilometer per uur moet gelden en rond de groei van het aantal e-bikes.

Willem Klooslaan, Mr. Jan Gerritszlaan en Generaal Spoorlaan

Mark Hunting



Voorlopig ontwerp: Mr. Jan Gerritszlaan- Willem Klooslaan.

In Haarlem-Noord worden de Willem Klooslaan en een deel van de Mr. Jan Gerritszlaan opnieuw ingericht na rioleringswerkzaamheden. Later volgt de Generaal Spoorlaan, iets noordelijker. Helaas heeft de gemeente bij het ontwerp een aantal opvallend fietsonvriendelijke keuzes gemaakt.

Noord-Zuid fietsroute door Schoterbos

De Willem Klooslaan en Generaal Spoorlaan sluiten beide aan op een nog aan te leggen fietspad door het vernieuwde Schoterbos. Zodra dit fietspad klaar is, ontstaat een mooie fietsroute van Haarlem-Noord naar wijken als de Bomenbuurt, Kleverpark en het centrum. Een mooi alternatief bovendien voor de Rijksstraatweg met zijn veel te smalle fietspaden. De gemeente onderkent het belang van deze route en heeft deze vastgelegd in de recente structuurvisie. Vanwege de grootschalige bouwplannen in het gebied wordt er ook een visie ontwikkeld specifiek voor dit gebied, de "Ontwikkelzone Orionweg/Planetenlaan". Ook in deze (concept)-visie wordt de route expliciet genoemd (zie afbeelding 1).

Logisch dus, dat de Fietsersbond de nodige wensen heeft voor deze straten. Onze belangrijkste wens is comfortabel en herkenbaar rood asfalt. De Willem Klooslaan en de Generaal Spoorlaan zijn beide woonstraten die nu al van (zwart) asfalt zijn voorzien. Ons advies aan de gemeente was om de Willem Klooslaan als fietsstraat in te richten en de Generaal Spoorlaan te voorzien van klinkers met fietsstroken in rood asfalt. Dit omdat de Generaal Spoorlaan veel breder is dan de Willem Klooslaan. Helaas heeft men anders besloten: De Willem Klooslaan moet worden uitgevoerd in... klinkers! En de Generaal

Jan Gijzenkade west - Generaal Spoorlaan

René Rood

Na twee jaar stilte heeft de gemeente alsnog besloten de herinrichting van Jan Gijzenkade, tussen de Rijksstraatweg en de Westelijke Randweg, opnieuw ter hand te nemen. Het wegdek is slecht, het riool wordt vervangen en de fiets krijgt een eigen plaats op de weg. Er zijn nog geen concrete plannen. Voorlopige uitgangspunten zijn dat de Generaal Spoorlaan een 30 km-inrichting krijgt en de Jan Gijzenkade een 50 km-weg blijft. De Generaal Spoorlaan behoort tot het fietsnetwerk en zou daarom fietsstroken in rood asfalt moeten krijgen. Dat zit nog niet in de plannen van de gemeente. Of de Jan Gijzenkade fietsstroken of fietspaden krijgt, moet nog worden beslist. Dat is mede afhankelijk van de inrichting van het smalle deel van deze straat (het laatste deel naar de Rijksstraatweg toe). De Fietsersbond maakt zich sterk voor fietspaden met rood asfalt op 50 km-wegen en rood asfalt voor fietsstroken, ook op de Generaal Spoorlaan (zie ook bovenstaand artikel).



Afbeelding 1: Bron: Concept Visie Ontwikkelzone Orionweg/ Planetenlaan.

Spoorlaan... ook klinkers!

Als het aan de ambtenarij ligt, worden op deze route comfort en herkenbaarheid teniet gedaan, nog vóór de realisatie ervan. Wij vinden dit onbegrijpelijk in een stad waar goed fietsbeleid belangrijk wordt geacht.

Meester Jan Gerritszlaan

Ook de Mr. Jan Gerritszlaan is een woonstraat, maar er rijdt wel een bus (lijn 2). Daarom schrijft het beleid voor dat asfalt wordt toegepast mét fietsstroken. Het is logisch om het wat smallere profiel van de Plesmanlaan door te trekken en de snelheid, net als op de Plesmanlaan, terug te brengen naar 30 km. Dat is bovendien wel zo prettig voor fietsers op de bovengenoemde hoofdfietsroute, die de Mr. Jan Gerritszlaan kruist. Maar helaas, voor deze laan wordt gekozen voor een ouderwets brede inrichting waar gewoon 50 mag worden gereden. Voor het deel waar geen bus rijdt, kiest men wél voor een smalle inrichting met 30 km. Maar dat gaat dan wel weer gepaard met klinkertjes....

Politiek

De Fietsersbond heeft meermaals overleg gevoerd met de betrokken ambtenaar en het ingehuurde bureau. Dat heeft helaas tot niets geleid. Onze hoop is nu gevestigd op de gemeenteraad die de wethouder kan verzoeken de plannen alsnog te wijzigen. Uiteraard zullen wij onze mening bij de raadsleden kenbaar maken.

Europaweg

Hans Booden

Dit voorjaar is de “concept Visie Ontwikkelzone Europaweg” verschenen. Deze zone omvat globaal projecten waarover al afspraken met betrekking tot de ontwikkeling gemaakt zijn, zoals Schalkwijk Centrum, Schalkwoud, Spaarne Gasthuis en zoekgebieden (locaties waarvoor de toevoeging van woningbouw wordt verkend). Deze invulling heeft gevolgen voor de vorm van de Europaweg.

Uitgangspunt vanuit de structuurvisie Openbare Ruimte is om van de Europaweg tussen de Schipholweg en het winkelcentrum een stadsstraat te maken: een voor bewoners levendige straat met de voorzijde van de huizen aan de straatkant. De verkeerskundige functie van de weg verandert hierdoor. De auto heeft minder prioriteit dan de voetganger, de fietser en het openbaar vervoer

Ontwerp

In de huidige situatie ligt er een tweerichtingsfietspad zowel aan de westzijde van de Europaweg, als aan de oostkant tussen de Toekanweg en de Schipholweg. Het fietspad aan de westkant is een belangrijk onderdeel van de “doorfietsroute” van Haarlem Centrum naar Schalkwijk en verder naar Vijfhuizen en Heemstede. Voor de stadsstraat is inmiddels een ontwerp gemaakt. Hierin komen rotondes op de kruisingen met de Boerhaavelaan, de Belgiëlaan en de Italiëlaan.

Een rotonde is de veiligste kruispuntvorm, mits aangelegd volgens de richtlijnen van CROW en ASVV. Er is echter voor gekozen de bus recht over de rotonde te laten rijden (zie voorbeeldschets hiernaast). Kruisende busbanen passen echt niet in een rotondeconcept en maken de rotonde onveilig. Het toevoegen van verkeerslichten (VRI's) bij het oversteken van de busbanen is het “paard achter de wagen spannen”. Wellicht is het dan beter de klassieke VRI's te handhaven.



Haarlem: voorbeeld rotonde doorsneden door een busbaan.

Fietsschool Haarlem

René Rood

De Fietsschool Haarlem is aan zijn tweede jaar begonnen. In het Reinaldapark traint een negental fietsdocenten nieuwkomers die, in het kader van hun inburgering, willen leren fietsen, veelal vanaf nulniveau. Dat betekent dat deze cursisten, hoofdzakelijk vrouwen, intensieve begeleiding nodig hebben. Dat vereist, naast didactische kwaliteiten, ook kennis van zaken: hoe leer je een ouder iemand fietsen.

De huidige fietsdocenten zijn getraind op de werkvloer, op straat dus: learning by doing en dat werkt uitstekend. De trainingen zijn woensdags en vrijdags van 9.30 tot 11.00 uur.

De gemeente wil tweerichtingsfietspaden op de rotondes voorkomen. Dit betekent dat op dit gedeelte van de Europaweg, ten zuiden van de kruising met de Boerhaavelaan, uitgegaan wordt van eenrichtingsfietspaden. Dit geldt dan ook voor de oostzijde waar nu geen fietspaden liggen. Er bestaat volgens de Fietzersbond dan wel een kans dat fietsers, in weerwil van de regels, tegen de richting in gaan rijden.

Aansluiting Schipholweg.

Er zijn twee oversteekplaatsen voor fietsers over de Schipholweg. De Provincie wil, ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer op de Schipholweg, de westelijke oversteek laten vervallen. Dit betekent dat er een goede fietsverbinding moet

komen aan de oostkant van de Europaweg. Op aandringen van de Fietzersbond is in het ontwerp een tweerichtingsfietspad aan de oostzijde opgenomen tussen de Schipholweg en de Boerhaavelaan, zodat fietsers hier gemakkelijker via de rotonde kunnen oversteken.

Intussen zijn er plannen om ook in Schalkwijk een lesdag te starten.

Wij zoeken nog vrijwilligers gezocht die het ‘vak’ willen leren en het leuk vinden nieuwkomers te leren fietsen.

Informatie over de Fietsschool Haarlem kun je vinden op de website:

<https://haarlem.fietzersbond.nl/fietsschool-haarlem/>.

Wil je extra informatie of wil je je aanmelden, stuur dan een mail aan René Rood: rrood49@gmail.com

Naar het nieuwe Beatlesmonument

Henk Huurneman



De Michelingids zou het monument aanduiden met de code: 'een omweg waard'. Dat geldt zeker als straks de fietspaden vanuit Haarlem en Heemstede tot en met Hillegom in asfalt zijn uitgevoerd. Die werkzaamheden zijn waarschijnlijk afgerond bij het verschijnen van deze Haarlemmer Wielen. Het fietspad oostelijk langs de N208, dat vóór de bouwvak klaar was, wordt nu al in twee richtingen gebruikt, illegaal, maar: "het rijdt super!" In 2011 hebben we bedongen dat deze paden in asfalt zouden worden uitgevoerd en geaccepteerd dat ze niet breder zouden worden dan 1.80 m. Die breedte is natuurlijk inmiddels dubbel en dwars achterhaald, met brom- en snorfietsen, (speed)pedelecs, duofietsen, bakfietsen en wat niet al. In het nieuwe Hillegomse Verkeers- en Vervoersplan zullen de breedtes voor fietspaden ongetwijfeld worden aangepast. We houden de vinger aan de pols. Het Van Nispenpark, op de foto zichtbaar achter het Beatlesmonument, gaat duchtig op de schop. Er worden op dit moment graafwerkzaamheden verricht ten behoeve van diverse waterpartijen.

Meerlaan

De werkzaamheden zijn in volle gang. De rotonde wordt aangepakt om groot verkeer meer manoeuvreerruimte te bieden. Helaas blijven de fietsstroken op de oude plek liggen, pal langs de rotonde voor het gemotoriseerde verkeer. Meer ruimte kon blijkbaar niet gevonden worden. Zie Haarlemmer Wielen 2018 nr. 2 en 2019 nr. 1 voor meer informatie over reconstructie van de Meerlaan zelf.

Renovatie van de Hoofdstraat

Ons advies om fietsers ook op zaterdag toe te laten wordt binnenkort opgevolgd. Auto's blijvenvenen op die dag verboden, zodat het ingewikkelde verkeersbord (zie foto links) kan verdwijnen.

Fietscursus voor volwassenen

De 22ste (!) fietscursus start 9 september. Na de eerste twee lessen verhuizen we naar de Zanderij (het gebouw van Solution, zie foto rechts). Dat wordt een prachtig oefenterrein! Het is voor het eerst in al die jaren dat we huur moeten betalen. Gelukkig vindt Holland Rijnland dit project essentieel voor de Bollenstreek en vergoedt zij de kosten.



Versterking van onze werkgroep

Wie heeft belangstelling om actief mee te denken over allerlei fietsaangelegenheden en samen met een van de andere leden het contact met de gemeente te onderhouden? Voor een uitgebreide beschrijving van de vacature, zie de website: <https://haarlem.fietsersbond.nl/> > dossiers afd > Hillegom.

Duinpolderweg

Hans Booden



Parallel aan de planuitwerking van de Duinpolderweg start dit najaar, middels een uitgebreide fietstelling, een onderzoek naar de huidige omvang van het fietsverkeer tussen de verschillende plaatsen in het Duinpolderweg-gebied, teneinde te bepalen in hoeverre het fietsgebruik geïntensiveerd kan worden als in de beide provincies (Noord- en Zuid-Holland) het netwerk verbeterd wordt. Dit onderzoek startte reeds vóór het besluit van het Noord-Hollandse provinciebestuur om de aanleg van de Duinpolderweg opnieuw tegen het licht te houden (op de foto een van de spandoeken in het gebied).

Doelstellingen voor de verhoging van het fietsgebruik zijn:

- Verbetering leefbaarheid: stikstof en fijnstof terugdringen in het DPW-gebied;
- Meer fietsbewegingen in 2027 (Tour de Force);
- Klimaatakkoord: minder CO2-uitstoot door verschuiving modal-split naar de fiets;
- Beperking groei autoverkeer: aantrekkelijker maken van actieve mobiliteit en OV;
- Preventie-akkoord: meer bewegen voor een betere gezondheid;
- Opdracht: 20.000 forenzen op de fiets (Schiphol is onder andere een pilot).

Wordt vervolgd.

Bloemendaal blijft toegang Laantje van Alverna traineren

Jaap Moerman



In juli vorig jaar verzochten Wandelnet en de Fietsersbond de gemeente Bloemendaal om handhavend op te treden tegen de afsluiting van het Laantje, dat immers door verjaring openbaar is geworden. Ruim een jaar later, na twee maal overschrijden van de wettelijke beslistermijn, ligt er eindelijk een besluit waarmee we naar de rechter kunnen.

Mattenklopper

Deze uitspraak hebben de Fietsersbond en Wandelnet via de rechter moeten afdwingen, omdat een uitspraak steeds uitbleef. Bloemendaal kreeg met de mattenklopper. De rechter veroordeelde de gemeente tot het vergoeden van de proceskosten en legde een dwangsom op als niet binnen twee weken uitspraak gedaan zou worden. Uiteindelijk was Bloemendaal 120 dagen over tijd. Het getraineer heeft de gemeente inmiddels bijna 3500 euro gekost.

Volgens het college is het Laantje geen openbare weg, “want dat vonden we altijd al zo”. Het college legt nota bene de kritiek van de bezwarencommissie ter zijde: “de feiten zijn onvoldoende onderzocht”, “het is te veel werk” en “we zien geen meerwaarde”. Het is een slap verhaal: “Verklaringen van eigenaren van de weg vinden we overtuigender dan verklaringen van passanten die zeggen geen bordjes ‘eigen weg’ te hebben gezien”. Men gaat volledig voorbij aan de verjaringstermijn van 10 jaar (i.p.v. de gebruikelijke 30

jaar). Het laantje was immers een tijd lang in bezit van de gemeente Amsterdam.

Hoger beroep

Ondertussen deed de Raad van State uitspraak over de verleende omgevingsvergunning voor de bouw van het hekwerk bij de kloostermuur. Zoals verwacht ging deze zaak verloren. De Raad van State vindt dat “het college zich in redelijkheid op het standpunt mag stellen dat de erfafscheiding ruimtelijk aanvaardbaar is en daarvoor een omgevingsvergunning voor strijdig gebruik mag verlenen.” Kennelijk mag de overheid handelen in strijd met de eigen regels.

Het hoger beroep tegen de provincie aangaande de onttrekking van de overweg aan de openbaarheid ligt nog steeds bij de Raad van State. Intussen loopt er een constructief overleg tussen ProRail, gemeente Heemstede, provincie Noord-Holland, Wandelnet, Fietsersbond, Landschap Noord-Holland en Waternet over verschillende opties ter vervanging van de overweg Leyduin tussen station Heemstede en de overweg Manpadslaan. Wij zijn benieuwd of ProRail uiteindelijk komt met de goedkopere ‘piepgaatjes’-oplossing* onder het spoor door, in plaats van peperdure tunnels.

Feiten en cijfers met betrekking tot het aantal incidenten en de onveiligheid van de overweg Alverna zijn door ProRail nog steeds niet geleverd. De beslissing van de provincie om de overweg af te sluiten is hier echter wel op gebaseerd.

* redactie: ‘piepgaatjes’-oplossing: een smalle wandeltunnel waar fietsen met de fiets aan de hand ook gebruik van kunnen maken.



Januari 2017, de laatste vrije wandeling over het Laantje van Alverna.

Uw fietsverhaal in de Haarlemmer Wielen?

Hebt u ook een bijzonder fietsverhaal dat absoluut in de Wielen verteld moet worden? Stuur een e-mail naar: fbhrlmwielen@gmail.com en wij sturen onze razende reporter, Ad Stavenuiter, op u af.

De wind door je haar in Vogelenzang

Passagiers gezocht!



Wie zijn wij en hoe werkt het

In Vogelenzang is begin 2019 de stichting 'De wind door je haar' opgericht door Arianne Vogel, Jacqueline Bakker en Dorien Hulsebosch. Wij zijn heel blij dat het ons gelukt is voldoende sponsoren te vinden om een riksja aan te schaffen. Wij wonen in een schitterende omgeving tussen duinen en bollenvelden en we gunnen het iedereen van elke leeftijd om daar van te genieten en met deze riksja weer 'de wind door je haar' te voelen!

Wil je.....

☺ jezelf of iemand anders aanmelden als passagier? Woon je in Vogelenzang of directe omgeving en wil je graag een ritje maken met een van onze vrijwillige riksjabestuurders? Of ken je iemand die we een plezier kunnen doen met een ritje? Stuur dan een mail naar dewinddoorjehaar@gmail.com of bel met tel. 06-51280472 (Cora van Haaster) voor het maken van een afspraak. In de riksja is plaats voor 2 passagiers. Je kunt dus iemand meenemen: een

buurvrouw, vriend, kennis, broer, dochter, net waar je zin in hebt. De ritjes zijn gratis.

☺ ... als vrijwillige riksjabestuurder meedoen aan dit initiatief? Stuur ons een mail met je gegevens en we nemen contact met je op.

☺ ...op een andere manier bijdragen? We horen graag wat je voor ons kunt en wilt betekenen. Bel naar onderstaand telefoonnummer of stuur ons een mail en wij nemen contact met je op.

Contactgegevens:

Arianne Vogel: 06-51659004 (algemene info), Cora van Haaster: 06-51280472 (ritje afspreken)
Mail: dewinddoorjehaar@gmail.com

"Fietsen Alle Jaren" is een initiatief van de Fietsersbond. De Fietsersbond is licentiehouders voor Nederland voor initiatieven gebaseerd op het Deense concept Cycling without Age gevestigd in Kopenhagen.

Zie <https://fietsenallejaren.nl/>

Duo fietsers gezocht in Bloemendaal (De Rijk)

Maakt u het mogelijk: de wind weer in de haren?

Martine Beeftink, coördinator vrijwilligers De Rijk

Voor onze bewoners van de Rijk in Bloemendaal zijn wij op zoek naar vrijwilligers die eens per week of 14 dagen willen fietsen. Meerdere bewoners willen graag op pad met onze nieuwe Huka duo-fiets met trapondersteuning. We kijken naar wat u het beste

past: een lange rit met 1 bewoner of 2 korte ritten na elkaar. Wanneer dit u wat lijkt, kom ik graag met u in contact: Martine Beeftink, dinsdags en donderdags. Telefoon: 06-20823648 of mail: martine.beeftink@kennemerhart.nl.

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 u 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

Jeroen Blijleve

Ad Stavenuiter

Jeroen Blijleve is al jarenlang de directeur en het gezicht van het Haarlemse poppodium Het Patronaat. Zijn Meest Memorabele Fietsmoment (MMF) heeft te maken met een nevenactiviteit. In zijn vrije tijd speelt Jeroen namelijk in de band E.T. Explore me!

'We hebben als band nu zo'n vijf singles uitgebracht, steeds op vinyl. Niet iedereen weet het, maar een van de grootste fabrieken voor vinyl pressing ter wereld staat in Haarlem, in de Waarderpolder: Record Industries. Die fabriek is echt een begrip in het wereldje en bestaat



al sinds 1958. Zo'n tien jaar geleden kwam onze eerste single uit en het sprak voor ons vanzelf dat we die door Record Industries lieten maken. De platen worden normaliter per post verstuurd, naar alle uithoeken. Maar omdat ik zo'n beetje om de hoek woon, besloot ik onze single zelf op te gaan halen, op de fiets. Ik zal nooit het heerlijke gevoel vergeten dat ik kreeg toen ik met anderhalve meter plaat op de voordrager het fabrieksterrein verliet en de stad door fietste. Als een koning! Voor mijn gevoel keek iedereen naar me. Ook de vier singles die daarna kwamen heb ik natuurlijk op dezelfde manier opgehaald, dat spreekt vanzelf.'

Op de fiets naar de Formule 1

Rob Stuip

Dat is de insteek van de organisatie van de Dutch Grand Prix Formule 1. In mei 2020 komen er, verdeeld over drie dagen, ruim 300.000 bezoekers naar het Circuit Park Zandvoort. Vrijdag is de JUMBO-familiedag, zaterdag zijn de kwalificaties voor de startposities en zondag is de wedstrijd, waarbij 20 autootjes anderhalf uur lang achter elkaar aan racen over een track van 4,3 kilometer lengte.

Sportief directeur Jan Lammers wil van de Dutch Grand Prix 'de groenste van de kalender' maken. In het mobiliteitsplan wordt ingezet op één derde van de bezoekers per trein, één derde per pendelbus en één derde per fiets. Tijdens het F1-weekend is parkeren in Zandvoort alleen mogelijk voor bestemmingsverkeer, de organisatie en de bij de Dutch Grand Prix betrokkenen. Bezoekers dienen hun auto achter te laten op één van de aangewezen parkeerterreinen buiten Haarlem, in de regio, en verder te reizen per shuttlebus of per fiets.

Fietsersbond en F1

Via PON/Gazelle (één van de hoofdsponsors van het evenement) is de Fietsersbond benaderd om mee te denken over wat de fiets kan betekenen voor de bereikbaarheid van Zandvoort, zowel voor de F1-races, als op langere termijn voor het gehele gebied,



bijvoorbeeld op mooie stranddagen. Dit danken we mede aan onze kennis van regionale fietsroutes, onze fietsrouteplanner en onze ervaring met de Tour de France in Utrecht.

Binnen het mobiliteitsplan komt een apart fietsplan:

- 🚲 Park+Bike-locaties in een straal van 10-25 kilometer rond Zandvoort;
- 🚲 Geschikte en beschikbare fietsroutes;
- 🚲 Voldoende fietsparkeergelegenheid op de Boulevard dicht bij het circuit.

Veel bezoekers wonen op fietsafstand van het circuit. Die kunnen met hun eigen fiets naar het circuit. Degenen die een lang weekend in de regio verblijven, kunnen een fiets huren of hun fiets achterop de auto meenemen. Voor de dagbezoekers zullen op de Park+Bike-terreinen huurfietsen beschikbaar zijn voor de 'last miles'.

"Met de auto tot in Zandvoort afreizen is geen optie", aldus wethouder Ellen Verheij van Zandvoort. Het zou dus in het F1-weekend wel eens opvallend rustig kunnen zijn op de Zeeweg en de Zandvoortselaan....

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 en adresgegevens naar:

haarlem@fietsersbond.nl



SNorfiets Op de Rijbaan (SNOR)

René Rood

Na jaren lobbyen in Den Haag werd op 8 april de regeling SNOR (SNorfiets Op Rijbaan) van kracht. De fietspaden binnen de ring A10 van Amsterdam werden verboden terrein voor snorfietsers. Voor de Amsterdamse fietser een feestelijke dag. Maar ook werd die dag de vraag gesteld: gaan de snorfietsers zich aan de regels houden en is de gemeente Amsterdam bereid ze te handhaven?

Om de snorfietsers te laten wennen aan de ingevoerde helmplicht en ze de tijd te gunnen om eigen routes te zoeken, werd een 'gewenningsperiode' van acht weken ingesteld, waarin werd gewaarschuwd en niet bekeurd. Dat was te merken: snorfietsers reden op grote schaal gewoon op het fietspad, zonder helm. Ook werd melding gemaakt van agressieve reacties wanneer snorfietsers hierop werden gewezen.

Ondertussen was de snorfietslobby bijzonder actief. In de media werd de maatregel ondoordacht genoemd en velen voorspelden dat hij zou worden teruggedraaid. Het rijden tussen de auto's zou 'levensgevaarlijk' zijn. Snorfietsers startten een petitie en haalden binnen een maand duizenden handtekeningen op. Ook werd de rechter ingeschakeld met het doel de maatregel van tafel te krijgen, maar in die opzet zijn ze niet geslaagd.

Actiegroep 'Geef het fietspad terug'

René Rood

Actiegroep 'Geef het fietspad terug': nu doorpakken, vervang het blauwe plaatje door een geel exemplaar. De gemeente Amsterdam heeft als eerste in Nederland een maatregel doorgevoerd die de snorfiets naar de rijbaan verwijst. Daarvoor was een wijziging van de nationale verkeerswet nodig. De invoering van SNOR (Snorfietsers Op de Rijbaan) is volgens de actiegroep de eerste stap op weg naar afschaffing van de snorfiets in Nederland. Toen in september 2018 in één weekend drie snorfietsers om het leven kwamen, werd door de medische wereld druk uitgeoefend om snorfietsers te verplichten een helm te dragen. Vele organisaties, waaronder de Fietzersbond, sloten zich hierbij aan.

Tijdens de overhandiging van de petitie voor invoering van helmplicht, gaf een D66-kamerlid toe dat, na uitgebreide discussie in de fractie, de liberale uitgangspunten even moesten wijken voor de argumenten van de artsen. VVD en PVV vonden invoering te ver gaan. Met 95 van de 150 Tweede Kamerleden vóór is het gelukt de helmplicht binnen te halen.

Na acht weken proeftijd brachten twaalf Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) de handhaving in praktijk. Dat leidde de eerste vier dagen tot 219 boetes: € 95,00 plus administratiekosten. In de tweede week werd het aantal handhavers uitgebreid naar 77. De meerderheid van de snorfietsers lijkt zich aan de nieuwe regels te houden.

Of bedriegt hier de schijn? Vreemd genoeg lijken de snorfietsers niet alleen van de fietspaden verdwenen, maar lijken er ook op de rijbaan minder te rijden. Volgens de verkopers van helmen hebben (nog) niet alle snorfietsers een helm aangeschaft. Dat kan betekenen dat snorfietsers zich minder vertonen binnen de Amsterdamse ring. Het kan echter ook betekenen dat zij de kat uit de boom kijken: als de handhaving voorbij is, kunnen ze zich weer zonder helm op de fietspaden vertonen. Langdurige handhaving is dus nodig. Vooralsnog zijn er geen ernstige ongevallen gemeld tussen snorfietsers en automobilisten. Dat stemt tevreden.

Bewerking van een artikel van Teeja Arissen, gepubliceerd in de "OEK" (ledenblad Fietzersbond afdeling Amsterdam) van juli 2019.

Naast de helmplicht wordt er ook voor gepleit het ombouwen van een snorfiets tot bromfiets te vereenvoudigen. Tot voor kort kostte dat € 600 en moest de snorfiets ter keuring naar de Rijksdienst voor het Wegverkeer in Lelystad. Een periodieke keuring van een auto kan 'voor weinig' bij een willekeurige garage plaatsvinden. Waarom kan dat niet ook voor de snorfiets? Als een snorfiets eenmaal bromfiets is, geldt overal de helmplicht en zijn alle gewone fietspaden binnen de bebouwde kom verboden terrein.

Als meer steden het Amsterdamse voorbeeld volgen, wordt het gemakkelijker een nationale helmplicht in te voeren. Dan zal ook de discussie gevoerd worden de categorie snorfiets (een bijzondere bromfiets) af te schaffen.

Dit is een bewerking van een artikel geschreven door de woordvoerder van de actiegroep "Geef het fietspad terug", Reinder Rustema in de "OEK" (ledenblad van de Fietzersbond Amsterdam) van juli 2019.

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.

Wij vergaderen periodiek (Haarlem bijvoorbeeld 's avonds, ongeveer eens per zes weken). Bepaal zelf hoeveel tijd u hieraan kunt en wilt besteden; alle hulp is welkom. De Regio Haarlem bestaat uit de volgende afdelingen: Bloemendaal, Zandvoort, Haarlem, Heemstede, Hillegom en Velsen. Informatie bij René Rood: haarlem@fietzersbond.nl

De fiets met de blauwe band

Rob Stuip



Fietsplezier op de fiets met de blauwe band:
Swapfiets Gedempte Oude Gracht 50.

De Swapfiets is geen huurfiets, geen leenfiets, geen deelfiets en geen leasefiets, maar een abonnementsfiets. Je betaalt per maand 'all inclusive' voor een fiets die het altijd doet, zonder reparatie- of onderhoudskosten of gedoe. Voor een omafiets betaal je € 16,50 per maand (studenten € 13,50) en voor een kwaliteitsfiets met zeven versnellingen € 19,50. Een abonnement is maandelijks opzegbaar.

Swapfiets is begonnen als een start-up van twee Delftse studenten en is vooral populair onder studenten. Als een student twee jaar een fiets nodig heeft betaald hij € 324,-. Zelf een vergelijkbare fiets kopen, is duurder. Swapfiets is een verdienmodel van PON/Gazelle. PON, bekend als VW-importeur, is nu een mobiliteitsbedrijf en een top 5-speler in de mondiale fietsindustrie. Via zijn investeringsmaatschappij zijn miljoenen in

Swapfiets geïnvesteerd om groei en uitrol mogelijk te maken. Er zijn 124.000 abonnees in ongeveer vijftig steden in Nederland, België, Duitsland en Denemarken. De fietsen worden betrokken van PON-dochter Union.

Sinds ruim een jaar is Swapfiets ook actief in Haarlem. Na aanmelding via de website kun je dezelfde dag je fiets ophalen in de winkel op de Gedempte Oude Gracht (of laten thuisbezorgen). Swapfiets heeft nu circa 1.200 abonnees in Haarlem.

Het goedkoopste alternatief voor een Swapfiets is een goede tweedehands fiets kopen en zelf een beetje onderhoud plegen, maar niet iedereen heeft tijd of zin om de handen vies te maken. En wie van de jongere generaties kan nog een band plakken? Met de 'fiets met de blauwe band' ben je van alle gedoe verlost.



De fiets met de blauwe band: Nicole op Swapfiets.



Melding klachten leefomgeving

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

1. Bloemendaal: tel. 14023 www.bloemendaal.nl/producten-en-diensten/melding-doen/
2. Haarlem: tel. 14023 www.haarlem.nl/melding-doen
3. Heemstede: tel. 14023 www.heemstede.nl
4. Hillegom: tel. 14 0252 www.fixi.nl (niet via de app).
5. Velsen: tel. 140255 www.velsen.nl
6. Zandvoort: tel. 14023 www.zandvoort.nl/melding/melding.php
7. Provincie Noord-Holland: tel. 514 31 43 [Servicepunt wegen en vaarwegen: www.noord-holland.nl](http://Servicepunt.wegen.en.vaarwegen.www.noord-holland.nl)

Accu's van e-bikes zijn kwetsbaar

Rob Stuij

Zo'n twintig jaar nadat Sparta de e-bike introduceerde als opvolger van de Spartamet, rijden er in Nederland circa 2,3 miljoen e-bikes rond. Vorig jaar werden ongeveer 400.000 nieuwe e-bikes verkocht en het aantal neemt elk jaar toe. Wellicht rijdt in 2030 iedereen op een stekkerfiets, met uitzondering van jonge kinderen, sportieve fietsers en nostalgos. Het meest kwetsbare onderdeel van de e-bike is de Lithium-Ion accu. Deze kan in brand vliegen door interne kortsluiting of te hoge warmteontwikkeling; dat laatste vaak in het eerste uur tijdens het laden en bij onoordeelkundig gebruik.

Een brandende accu is moeilijk te blussen; de accu produceert zijn eigen zuurstof, zodat de brand blijft woekeren. Blussen doe je met een poederblusser, met zand of met veel water. Een accu moet na gemiddeld 3 à 5 jaar vervangen worden. Langer kan, maar de capaciteit neemt wel af, omdat een accu werkt op basis van een gestaag in kracht afnemend chemisch proces. De gemiddelde prijs van een nieuwe accu is € 500. Dan is het verleidelijk om, als goedkoper alternatief, te kiezen voor het reviseren van de accu of de aanschaf van een accu van onbekend merk. Niet doen! Accu's van slechte kwaliteit die niet aan de veiligheidseisen voldoen kunnen sneller heet worden, met brandrisico tot gevolg.

Volgens Brandweer Nederland vliegt gemiddeld twee keer per week een Lithium-Ion accu in brand; hieronder vallen dus ook de fietsaccu's.

Hieronder samengevat een aantal tips voor het veilig gebruik van een fietsaccu:

- 🚲 Volg de gebruiks- en laadinstructies van de fabrikant om de accu in optimale conditie te houden;
- 🚲 Gebruik alleen de bijgeleverde originele lader;
- 🚲 Laad de accu op een veilige plek op;
- 🚲 Houd toezicht tijdens het laden, ga niet de deur uit of naar bed;
- 🚲 Plaats een rookmelder in de ruimte waar de accu wordt geladen;
- 🚲 Vermijd omgevingstemperaturen boven de 35 graden (brandende zon) en onder het vriespunt;
- 🚲 Gebruik nooit een (onzichtbaar) beschadigde accu, bijvoorbeeld na een val van de e-bike of de accu, of na een aanrijding. Laat de accu controleren door een deskundige;
- 🚲 Koop een vervangende accu van een betrouwbaar merk.

Veel fietsgeluk!



"...er ontstond brand op een slaapkamer door een accu die in de fik ging tijdens het opladen. Resultaat: een hoop schade aan de woning en verwondingen aan de handen van de bewoner, die de accu met blote handen naar buiten gooide..."

"...met de elektrische fiets reed ik naar mijn werk toen de accu opeens in de fik vloog en ontplofte. Voor ik het goed en wel besepte, schoten er steekvlammen uit de accu. Niet van die kleintjes, het waren echt behoorlijke vlammen. Met kunst en vliegwerk kon ik van mijn fiets afkomen. Mijn werkkleding is gesmolten en de boterhammen van het lunchpakketje zijn ge-roosterd..."

"...de accu was nog maar 1,5 maand oud en is al ontploft. Dat gebeurde in de nacht van donderdag op vrijdag. Mijn man werd wakker van de knal. Mijn fiets stond in de bijkeuken, waar ook de gasleiding doorheen loopt, dus het was linke soep. Gelukkig was de brandweer snel ter plaatse, zodat er niet nog meer schade ontstond..."

"...een man is gewond geraakt na een brandje in zijn garage. Een fietsaccu vatte vlam en zorgde voor veel rook. De brandweer werd gealarmeerd. De bewoner had rook ingeademd en is per ambulance naar het ziekenhuis gebracht..."

"...Het was midden in de nacht, de elektrische fietsen stonden in de bijkeuken. Cora en haar man lagen al te slapen toen er uit het niets een ontploffing klonk. Bam! Een van de fietsen stond in lichterlaaie doordat een accu was ontploft. "We hebben heel veel mazzel gehad, het was linke soep", zegt Cora..."

"...in Delft ging een elektrische fiets spontaan in een winkel roken. Drie mensen moesten naar het ziekenhuis worden gebracht omdat er mogelijk gevaarlijke stoffen waren vrijgekomen..."

"...In Tilburg werd een woonblok voor een nacht ontruimd na een brand door een accu..."

Fietsnavigatie: Naviki, een onverwacht goede vondst

René Rood

Overal in Nederland en België kun je, zonder kaart, middels knooppunten mooie routes fietsen. In het buitenland ontbreken dergelijke faciliteiten vaak. De afgelopen jaren hebben mijn vrouw en ik in Duitsland, Oostenrijk, Italië en Frankrijk grotere afstanden gefietst, niet langs doorgaande (auto)wegen, maar via rustige, zo mogelijk ontvlochten, fietsroutes. We gingen op zoek naar deugdelijke fietsnavigatieprogramma's om zelf routes te kunnen uitzetten en via internet bestaande routes te importeren. Op advies van een vriend bestelden we bij Futurum, een goed aangeschreven webfietswinkel, het in zijn ogen 'beste' apparaat dat er op de markt is (of was?): een Garmin 1030 van rond € 550,-.

Twee vakanties lang heb ik met dit apparaat geworsteld: veel te ingewikkeld voor mij met te veel functies. Na veel gepruts bleek na onze thuiskomst ook nog eens dat de kaarten verdwenen waren. Wij bellen met Futurum. Na opsturen van het toestel ontvingen we een 'nieuw' (lees: oud, namelijk gerepareerd) refurbished

exemplaar. Ook bij dit 'nieuwe' apparaat verdwenen de kaarten na enige tijd. Na veel getouwtrek met de fabrikant, kreeg ik mijn geld terug, waarvoor hulde aan Futurum, want Garmin wilde het toestel slechts ruilen tegen –opnieuw– een refurbished toestel. We gingen op zoek naar een eenvoudigere, goedkopere oplossing.

De telefoonapp Naviki bleek een geweldige vondst. Het basisprogramma is gratis. Aanvullende modules, zoals spraakbegeleiding, kosten (eenmalig) enkele euro's. De app is bijzonder eenvoudig in gebruik en heeft alle functies die je nodig hebt om zonder tijdverlies foutloos te rijden. Een standaard om je telefoon op je stuur te monteren en een powerbank om je mobieltje tussentijds op te laden, is alles wat je nodig hebt. Heb je een stuurtasje, dan kun je dat opladen zelfs tijdens het rijden doen. Voor gewone fietsers vele malen eenvoudiger en goedkoper dan een professionele (Garmin) gps. Je kunt trouwens ook via de website inloggen (<https://bit.ly/2kSOzjN>), een route uitzetten en opslaan. Je ziet hem dan ook automatisch in je app op je mobiele telefoon.

Klacht: ergernis

Van Hans Verschoor (adresgegevens bekend bij de redactie)

Als lid van de Fietsersbond hoef ik niet uit te leggen dat ik graag en veel fiets. Toch betreft mijn grootste ergernis nu juist de fietsers. Zo langzamerhand is er geen trottoir, wandelpad, park of voetgangerszone meer waar je ongehinderd kunt wandelen. Er wordt maar door de parken gefietst en verwacht dat de wandelaars wel aan de kant springen. Als je de fietsers er op aanspreekt, kun je een grote bek terug krijgen. De wandelgebieden zijn gewoon geconfisqueerd door fietsers. Iedereen begrijpt dat een voetbalveld is om op te voetballen en een tennisbaan om op te tennissen, maar kennelijk begrijpt niemand dat een wandelpad is om op te wandelen. De pakkans is nul; er wordt niet gehandhaafd. In de vorige uitgave van 'de Wielen' stond een opsomming van de bekeuringen voor fietsers en er werd bij vermeld dat handhaving gelukkig (redactie: "gelukkig?") geen prioriteit

heeft bij de politie. Ik denk dat het een hele goede zaak zou zijn als er wèl met regelmaat wordt gehandhaafd. Dit zou de veiligheid van fietsers en andere weggebruikers zeer ten goede komen. Handhaven, zonder er een politiestaat van te maken, maar zó dat fietsers zich bewust worden van hun overtredingen en dat er een pakkans is. Het zou het bestuur van de Fietsersbond sieren als zij ook dit probleem eens ter sprake zouden brengen bij de diverse gemeentes.

Reactie Fietsersbond Hillegom:

Klacht gelezen en herkend: overal in Hillegom lijkt het op de stoep fietsen normaal te worden gevonden. In onze volgende werkgroepvergadering zullen we het over acties richting de afdeling verkeer hebben. Het beste werkt dat met wat pakkende foto's.

Aanvulling artikel fietsendiefstal uit HW 2019-01, bladzijde 19)

Lynn van Meijgaard (adresgegevens bekend bij de redactie)

De cijfers in dit artikel kloppen niet helemaal. Via onderstaande link kom je op de juiste cijfers (wel even Haarlem invullen). Daar zie je dat in 2018 in Haarlem 6,4 maal per 1.000 inwoners een fiets gejat wordt. In steden als Amsterdam, Delft,

Nijmegen, Leiden, Groningen en Utrecht ligt dit aantal vele malen hoger (tussen 8 en 11 gevallen per 1000 inwoners). Dit betekent dat Haarlem geen goede tweede is, maar wel nèt in de top 10 terecht komt. Zie ook: <https://bit.ly/2jXDJH6>

Klacht: Onveilig gedrag

Corry Sprangers (adresgegevens bekend bij de redactie)

Graag wil ik u er op attenderen dat, sinds er meer fietspaden zijn gekomen waar fietsers twee kanten op mogen fietsen, dit ook steeds meer gebeurt op gewone fietspaden. Ik weet dat een uitgangspunt van de Enfb (redactie: lees de Fietsersbond) is, dat gevaarlijke situaties zich vanzelf oplossen. Met het niet naleven van verkeersregels krijgt het recht van de sterkste (de overtreder) de overhand. Als ik overtreeders hierop aanspreek, krijg ik vaak een onbeschoft weerwoord. Daarom vraag ik

u hier aandacht aan te besteden in de krant of uw eigen Fietsblad.

Reactie Fietsersbond:

Het is bepaald niet zo dat de Fietsersbond denkt dat onveilige situaties zich vanzelf oplossen. Hier is echter sprake van onveilig gedrag, niet van onveilige situaties. Een straat kun je aanpassen; gedrag is veel moeilijker te beïnvloeden.

Velser Affaires

Fietstunnel Velsertraverse "VelserPoort"

Jan Koper

Inleiding

In een tweeluik geven we een beeld van het knelpunt voor het langzaam verkeer op de grens van Velsen-Noord en Beverwijk. Nu wordt het historisch perspectief beschreven. In het volgende nummer komen de uitwerkingsvarianten aan beide zijden van de Velsertraverse (N197) aan bod. Zie ook <https://haarlem.fietzersbond.nl/dossiers2/velsen/>

Verbindingsweg N197

Net als aan de zuidkant van het Noordzeekanaal zijn aan de noordkant de oorspronkelijke dorpen tot één verstedelijkt gebied aaneen gegroeid. Daartussen, op het kruispunt Velserweg – N197 – Wijkerstraatweg, kruisen autoverkeer, langzaam verkeer en de spoorlijn naar de "Hoogovens" elkaar. Dit historische (knel) punt is sinds de aanleg van de N197 eigendom van de provincie Noord-Holland. Op 3 juli 2010 werd de nieuwe provinciale weg feestelijk in gebruik genomen. Het deel van de N197 in Velsen-Noord was in 2009 al gereed. Zie link: <http://www.nhwegen.nl/dossier/frames.htm?dossier/n197.htm>.



Fietsoversteek Velsertraverse aan de oostzijde van de spoorwegovergang.

De jarenlange vertraging die de aanleg van de weg opliep door rechtszaken voor behoud van het groen, bracht extra bouwkosten met zich mee. Dure varianten vielen af teneinde binnen de begroting te blijven. Ook de angst in Velsen-Noord om van de buitenwereld te worden afgesloten, speelde een rol. Er werd voor gekozen op dit historische kruispunt het (fabrieks)spoor-, bus-, auto- en langzaam verkeer met verkeerslichten te regelen.

Al na enkele jaren bleek het verkeer sneller te groeien dan gedacht: via de nieuwe N197 werd in de latente behoefte aan een snelle verbinding tussen het snelwegennet en "Hoogovens" voorzien. Hiermee raakte heel de IJmond wederom in rep en roer, want files op de N197 creëerden opnieuw overlast, zowel op de oude routes als voor het busverkeer. Pluspunt van de N197 is dat het groen dat nogal versplinterd in het



gebied lag, geen status had en niet was ontsloten, nu met het "Groen- en Waterplan IJmond" tot één geheel is gesmeed. Vanaf 'hartje Heemskerk' kan nu via een groene ader tot aan de 'vishevel' bij het Noordzeekanaal worden gefietst.

Hoe verder?

Er wordt gewerkt aan een oplossing. Zo is de "Mobiliteitsvisie IJmond" opgesteld (zie link: <https://www.odijmond.nl/projecten/ijmond-bereikbaar/>). Hiermee werd onder andere ook de spitspunt in het leven geroepen en is de auto-aansluiting N197-A22 verbeterd. Op dit moment wordt de aanleg van de busbanen naar station Beverwijk in uitvoering genomen. (zie website: <https://bit.ly/2ISOaMA>).

In combinatie daarmee komt de wens voor de aanleg van een ongelijkvloerse kruising voor langzaam verkeer met de N197 in beeld. In het volgende nummer gaan we hier op in. We lichten alvast een tipje van de sluier op (zie situatieschets). Er komt een voetfietstunnel die aan de zijde van het dorp aangesloten wordt op de Duinvlietstraat. Wij hebben, samen met het wijkplatform, aandacht gevraagd voor een veilige kruising met de Wijkerstraatweg en een aantrekkelijk en sociaal veilig vervolg richting station Beverwijk. Aan de kant van Beverwijk ligt een soort 'niemandsland' dat nu ongeschikt is als verbinding. De huidige oversteek van de Velsertraverse dient wat ons betreft voorlopig gehandhaafd te blijven. Volgende keer meer.

Velser Affaires

Bereikbaarheid Aurora Bastion, Velserbroek

Hein Pekelharing en Marcel Griekspoor

Inleiding

Het Aurora Bastion aan de rand van het winkelcentrum in Velserbroek is slecht bereikbaar. Deze straat is vooral van belang voor de toegang naar acht recycling containers, het winkelcentrum en de wekelijkse markt op dinsdag.

Er zijn in dit gebied maar twee algemene in- en uitgangen voor het verkeer, ook voor grote vrachtwagens. Ze zijn uitgerust met vrij steile, voor fietsers ronduit gevaarlijke, inritbanden. Er liggen goede fietspaden aan beide zijden van het winkelcentrum, maar die geven geen toegang tot het Aurora Bastion. De meeste (snor)fietsers rijden niet via deze inritten, maar over de stoep langs de Makelaar aan de noordzijde of via het Koerierster fietspad langs het Vestingsplein in het zuiden. Sommigen rijden zelfs over het trottoir tussen de karren door die bij de supermarkten in- en uitgeladen worden. Dat is niet alleen lastig voor het personeel, maar ook gevaarlijk.

Analyse

Ons voorstel om aan beide zijden van het Aurora Bastion doorsteken voor fietsers aan te leggen, kon tot nu toe vanwege 'de aanwezigheid van vrachtwagens in dit gedeelte' door de gemeente niet geaccepteerd worden.

Wij hebben daarom een nadere analyse van het verkeer gemaakt en stellen het volgende vast:

Er is op het Aurora Bastion weinig verkeer, maar omdat er haaks geparkeerd wordt en daar tweerichtingsverkeer is, ontstaat er een rommelig verkeersbeeld en zijn er al vaak kleine schades ontstaan;

Er komen dagelijks circa 13 grote vrachtwagens met oplegger, die altijd vanaf de noordelijke ingang naar de losplaatsen rijden en het terrein verlaten aan de zuidkant.

Verder komen er veel bestelwagens laden en lossen. Een (klein) deel daarvan veroorzaakt duidelijk overlast, vooral omdat ze aan weerszijden van het Aurora Bastion inrijden en overal stoppen/parkeren, ook op de stoepen. Fietsers op het Aurora Bastion zijn geen probleem voor de vrachtwagens, behalve op de in- en uitritten van het Zon Bastion. Dat geldt ook voor sommige fietsers die over de stoepen blijven rijden terwijl vrachtwagens aan het laden en lossen zijn.

Oplossing

Uit gesprekken met vrachtwagenchauffeurs en winkeliers bleek dat zij pleiten voor eenrichtingsverkeer voor alle motorvoertuigen op Aurora Bastion van noordwest naar zuidoost, zoals de grote vrachtwagens nu al rijden.

Wij hebben daarom het plan opnieuw ingediend en hebben voorgesteld:

Het invoeren van eenrichtingsverkeer op het Aurora Bastion voor al het gemotoriseerde verkeer.

Het aanleggen van twee fietsdoorsteken in het noordwesten en zuidoosten van het Aurora Bastion, waardoor voor fietsers een logische, korte en prettige toegang ontstaat en er niet meer over stoep gefietst zal worden.

Wij hopen dat dit uitgevoerd zal worden zodat het Aurora Bastion een stuk praktischer en veiliger wordt!



Boven: Detail plan Aurora Bastion.

Rechts: Aurora Bastion met ingetekende fietsdoorsteken.