

*Informatieblad van de Fietsersbond Regio Haarlem * jaargang 45 * nummer 1 * april 2021*



Parkeervakken stationsplein: stalling van fietsen in vakken is ondeugdelijk
De wind heeft vrij spel, net als fietsendieven (zie ook pagina 06 en 13)



Van de redactie

Maurice Schipper

Anderhalve meter, wie kan deze woorden nog horen tegenwoordig..... Rob Stuip wel in ieder geval. Hij zaagt er in "Mobiliteit...", (pagina 16) nog eens flink over door.

Passen en meten: in Bloemendaal doen ze het op rustiek verantwoorde wijze in "Nostalgie...", (pagina 08). In Bennebroek leren we dat een 'echte' fietsstrook anderhalve meter + 20% vergt: "Bennebroekerlaan...", (pagina 09).

Als redactie zijn we er ook iedere keer maar weer druk mee: passen de door de werkgroepen aangeleverde artikelen deze ronde in 4, 8, 12, 16 of 20 pagina's?

Hillegom is hevig op zoek naar nieuwe bladvullers: "Versterking gezocht...", (pagina 11).

Haarlem heeft tot in de hoogste bestuurslaag een surplus aan vakkenvullers: "Stop...", (pagina 06) en "Fietsenkerkhof...", (pagina 08).

Niet als bladvulling, maar nog immer actueel in een, zo nodig eeuwig repeterende, oproep uit het vorige nummer: "Gezocht...", (pagina 07).

Bladert u maar.

Haarlem kiest voor voetganger en fiets - nieuwe mobiliteitsvisie

René Rood

In januari verscheen de concept "mobiliteitsvisie" van het college. Het lijvige rapport is nu beschikbaar en is de inspraak ingegaan. Kern van de visie is dat Haarlem op lange termijn de rol van de auto wil terugdringen en de stad wil (terug)geven aan fietser en voetganger. Om de mobiliteitstransitie mogelijk te maken, zullen fietsers en voetgangers de komende jaren in het beleid, maar zeker ook in de uitvoering, prioriteit krijgen. Dit vergt een aantal belangrijke veranderingen. Samengevat:

In de voorbereiding van projecten en herinrichtingen wordt als principe het omgekeerd ontwerpen toegepast: Eerst wordt de benodigde ruimte gecreëerd voor de fiets en voetganger. Vervolgens wordt gekeken welke ruimte voor de auto resteert (rijden en parkeren);

Met name in het centrum, als hart van de stad, staan levendigheid, ontmoeten, winkelen en verblijven centraal. Ambitie is om in de toekomst meer ruimte voor de voetganger en fiets te creëren door het gehele centrumgebied autoluw te maken; Haarlem wordt een stad waar 30 km per uur de norm is. Uitzondering hierop vormen de hoofdroutes van auto en (H)OV, waarvoor een maximumsnelheid van 50 of 70 km per uur geldt.

Het zijn mooie vergezichten. Het is de vraag of deze nota niet blijft steken in mooie woorden. Wilt u meer weten? Kijk dan op: <https://gemeentebestuur.haarlem.nl/Vergaderingen/Besluitenlijst-BenW/2021/09-februari/10:00> onderagendapunt 7, concept mobiliteitsbeleid.

Inhoudsopgave

Pagina 01	Foto: Fietsenkerkhof
Pagina 02	Van de redactie - Inhoudsopgave Haarlem: nieuwe mobiliteitsvisie
Pagina 03	Haarlem: Nationaal Toekomstbeeld Fiets
Pagina 04	Haarlem: Fietsen in de sneeuw
Pagina 05	Haarlem: Snorfiets Haarlem naar rijbaan Gezocht (liefst jonge) gasten
Pagina 06	Haarlem: Stop de vakkenvullers
Pagina 07	Haarlem: Prof. Eijkmanlaan Gezocht: goed aangelegde paden
Pagina 08	Bloemendaal: Nostalgie waaltjes
Pagina 09	Bloemendaal: Bennebroekerlaan veiliger
Pagina 10	Interview: Karin Hoekstra, Hillegom
Pagina 11	Hillegom: Mobiliteitsplan Versterking gezocht
Pagina 12	Regionaal: Aalsmeerderbrug - Vernieuwing RDR Leidsevaart
Pagina 13	Lezersrubriek: Fietsenkerkhof Leidsevaart
Pagina 14	Velser Affaires
Pagina 15	Laatste nieuws: Sluizenroute open voor fietsers
Pagina 16	Mobiliteit op anderhalve meter

Colofon Haarlemmer Wielen

Jaargang 45 nr 1 ~ april 2021
Blad van de Fietzersbond Regio Haarlem

Rekeningnummer Fietzersbond:
IBAN Nr. NL32TRI00197962688
t.n.v. Fietzersbond 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)

Redactie en eindcorrectie:
Mieke van Rooij 06-50.82.22.23
regio-haarlem@fietzersbond.nl
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
10vBeers@kpnmail.nl

Drukwerk:
FlyerAlarm, Maastricht

Contactpersonen afdelingen:
Bloemendaal-Zandvoort
Rob Stuip 06-15. 20.61.04
bloemendaal@fietzersbond.nl

Haarlem:
René Rood 06-45.47.22.87
haarlem@fietzersbond.nl

Heemstede:
Annemieke Buddelmeijer
06-51.18.52.76
heemstede@fietzersbond.nl

Hillegom:
Henk Nak 023-584. 10.06
hillegom@fietzersbond.nl

Velsen:
Marcel Griekspoor 06-44.07.02.11
velsen@fietzersbond.nl

Volg ons:
Site: haarlem.fietzersbond.nl
Twitter: @FBHaarlem
Facebook: <http://goo.gl/sDBhN9>
YouTube: <http://goo.gl/RH4r4K>

Adreswijzigingen naar:
Fietzersbond (niet naar het
secretariaat Regio Haarlem)
Nicolaas Beetsstraat 2a
3511 HE Utrecht
info@fietzersbond.nl
www.fietzersbond.nl

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

Nationaal Toekomstbeeld Fiets

René Rood

Opnieuw goed nieuws voor de fiets. Rijk en regio's hebben afgesproken in 2021 regionale fietsnetwerkplannen op te stellen die samen een programma "Nationaal Toekomstbeeld Fiets" vormen. Twaalf provincies inventariseren samen met gemeentes de wensen. De plannen moeten een landelijk dekkende fietsinfrastructuur opleveren. Het totaalplan, dat bij de komende kabinetsformatie wordt ingebracht door het samenwerkingsverband Tour de Force (overheden, marktpartijen, maatschappelijke organisaties en kennisinstituten), beoogt veiliger fietsgebruik en 20% meer fietsgebruik in 2027.

De Fietsersbond ziet het "Nationaal Toekomstbeeld Fiets" als een doorbraak. Er komt een inventarisatie van infrastructurele projecten, nodig om barrières (middels bruggen en tunnels) te slechten en ontbrekende schakels te realiseren, waardoor een landelijk, met de auto concurrerend, fietsnetwerk ontstaat. Hier wordt dan meteen een dubbelslag geslagen met het Klimaatakkoord, waarin wordt gesteld dat er in 2030 acht miljard minder autokilometers moeten worden gereden. De verbeterde fietsinfrastructuur kan een substantieel aantal automobilisten verleiden de auto te laten staan en de fiets te pakken. Directeur Esther van Garderen: "Ontzettend fijn dat staatssecretaris van Veldhoven dit heeft voorgesteld aan de regio's. We kunnen zo eindelijk komen tot de gewenste schaalsprong in het fietsbeleid. Onze lokale vertegenwoordigers zullen daar graag maximaal aan bijdragen. Heel positief is dat er structurele afspraken moeten komen, ook financieel".

De afdeling Haarlem heeft een opgave gedaan. We hebben ons vooral gericht op regionale doorfietsroutes (RDR), het verminderen van het aantal barrières (snelwegen, spoor- en waterwegen) en meer en beter fietsparkeren. De RDR bestaan gedeeltelijk al; ontbrekende schakels moeten de routes hoogwaardig maken.

Belangrijke RDR's zijn de routes:



- 🚲 Haarlem-Amsterdam
- 🚲 Velsen-Heemstede
- 🚲 Haarlem-Hoofddorp

Wij vinden het noodzakelijk dat er bruggen en tunnels worden aangelegd.

Wij hebben de aanleg van de volgende 'kunstwerken' bepleit:

- 🚲 Fietsbrug over de Westelijke Randweg, ter hoogte van de Kleverlaan, opgehangen aan het bestaande spoorwegviaduct (RDR Velsen-Heemstede);
- 🚲 Fietsonderdoorgang onder het spoor en onder de Amsterdamse Vaart bij de Oostpoort die het Meerspoorpad verbindt met de Jan van Krimpenweg (RDR Haarlem-Hoofddorp);
- 🚲 Fietsonderdoorgang bij de Schipholweg die het Krekelpad in Schalkwijk verbindt met de Fuikvaartweg in Parkwijk (onderdeel RDR Haarlem-Hoofddorp);
- 🚲 Fietsbrug Ringvaart Vijfhuizen die het Krekelpad met het Liniepad in Vijfhuizen verbindt (RDR Haarlem-Hoofddorp).

Ook is versterking van de Haarlemse fietsinfrastructuur gewenst. Wij denken dan aan een betere oversteekbaarheid van de Westelijke Randweg:

- 🚲 Een onderdoorgang bij de Orionweg;
- 🚲 De aanleg van het Houtmanpad, de fietsroute van het centrum van Haarlem richting de kust.

De andere te slechten barrière is de weerstand tegen de Dolhuysbrug ter ontlasting van het kruispunt Kennemerplein, voor een verbeterde verbinding tussen Haarlem-Noord en Haarlem-Centrum.

Ook het fietsparkeren valt onder het nationale plan. De ondergrondse fietsenstalling op het Stationsplein wordt vergroot en er komt een fatsoenlijke fietsenstalling bij station Haarlem Spaarnwoude. Verder ontbreekt het nog steeds bij nogal wat bushaltes van het R-net aan voldoende stallingmogelijkheden.



Plaats van gewenste fietsonderdoorgang Jan van Krimpenweg - Meerspoorpad

Voorbeelden van barrières

Fietsen in de sneeuw

René Rood

De winterse dagen liggen achter ons. Het valt niet mee je als fietser door winters Haarlem te bewegen. Afgelopen februari was het weer raak: op veel plaatsen werd niet, niet goed of veel te laat geveegd. Ik meende ook gezien te hebben dat er gedurende heftige sneeuwbuien al werd geveegd (?).

Vanaf het moment dat de sneeuwbuien afnamen, werden sneeuwschuivers ingezet, in de eerste plaats voor het autoverkeer. Veel fietsstroken (bijvoorbeeld Pijlsaan) werden daardoor bedolven onder de sneeuw van het autowegdek. Ook fietspaden zoals op de Zijlweg en de Jansweg waren drie dagen later nog niet goed begaanbaar.

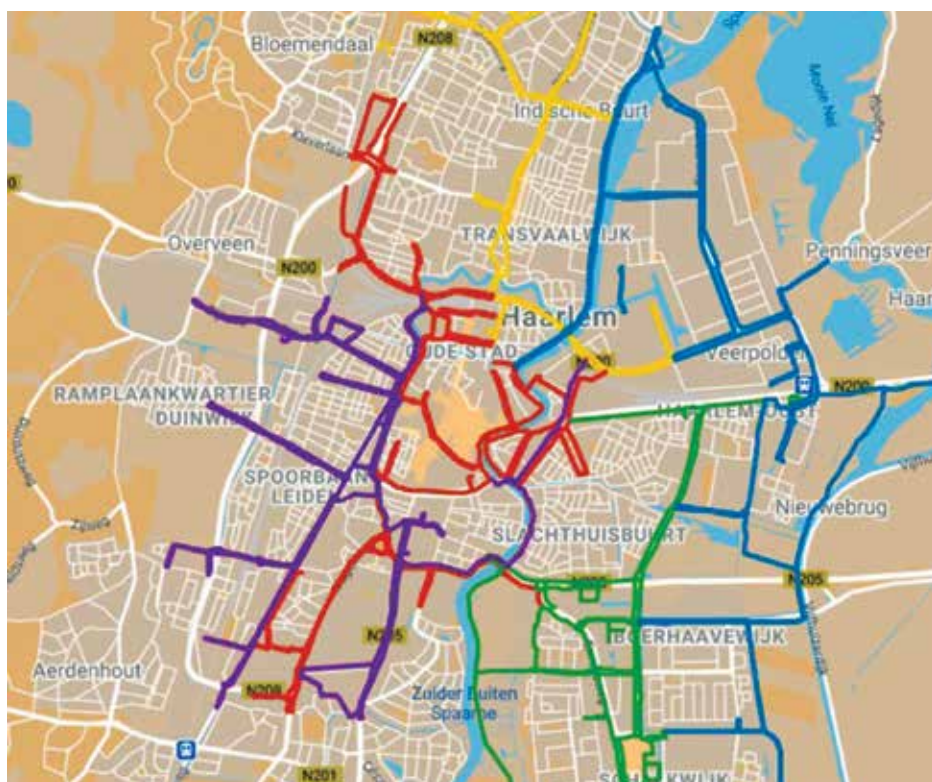
Waarom gebeurt dit bijna ieder keer opnieuw? Het is niet te begrijpen. Haarlem kent een veegplan. Maar ... worden de fietsroutes overeenkomstig dat veegplan ook geveegd? Nee dus.

Ik stel voor dat bij toekomstige winterse dagen eerst de wegen voor tweewielers begaanbaar worden gemaakt en daarna voor vierwielers, waarbij de fietspaden en fietsstroken uiteraard niet opnieuw vol sneeuw worden geschoven.

Wanneer gaat Haarlem nu eens echt zorgen voor haar fietsers?



Waar is het fietspad op de Jansweg gebleven?



Veegplan Haarlem

Digitale nieuwsbrief

Wilt u naast de papieren versie van de Haarlemmer Wielen ook onze extra digitale nieuwsbrieven ontvangen? Stuur dan een e-mail met uw verzoek, naam en adresgegevens naar: haarlem@fietsersbond.nl



Snorfiets in Haarlem naar rijbaan, ruimte op het fietspad

Rob Stuip

Snorfietzers gaan later dit jaar op een aantal wegen in Haarlem op de rijbaan rijden. Hiermee pakt de gemeente Haarlem de drukte op de fietspaden aan en verbetert de luchtkwaliteit voor fietsers. Voor snorfietzers wordt het gebruik van een helm op deze wegen verplicht. In het voorlopige verkeersbesluit is duidelijk om welke wegen het gaat. Net als de praktijk in Amsterdam leert, zal het er op neerkomen dat snorfietzers voortaan altijd met helm zullen rijden.

Wethouder Berkhout (Duurzaamheid en Mobiliteit): *“Het verplaatsen van de snorfiets naar de rijbaan doen we niet zomaar. Iedereen wil zo veilig mogelijk in het verkeer zijn. Door de snorfiets naar de rijbaan te verplaatsen, komt er meer ruimte voor de fietser op de vaak smalle en drukke fietspaden. De doorstroming voor de fietser zal er dus ook op vooruit gaan.”*

Veiligheid snorfietzers

Snorfietzers moeten hierdoor dus op de rijbaan, wat kan zorgen voor een behoorlijk snelheidsverschil tussen weggebruikers, bijvoorbeeld auto's en bromfietzers. Volgens de gemeente zorgt dit verkeersbesluit echter alsnog voor een veiligere situatie voor snorfietzers, aangezien zij nu soms over het hoofd worden gezien als automobilisten afslaan. Op de rijbaan zien automobilisten snorfietzers beter. Het plan draagt verder bij aan een betere luchtkwaliteit voor fietsers. *“Fietsers en snorfietzers zitten nu dicht op elkaar op het fietspad, waardoor de fietser onvermijdelijk de uitlaatgassen inademt als er bijvoorbeeld net een snorfiets voor je stilstaat voor een verkeerslicht”, aldus de wethouder. “Ik denk dat iedereen die fietst het erover eens is dat dit niet prettig is. Dat is straks ook verleden tijd op de fietspaden waar de snorfiets naar de rijbaan gaat.”*

Vrijliggend fietspad

De nieuwe regels gelden op wegen met een vrijliggend (verplicht) fietspad. Als fietspaden daar niet langs een rijbaan liggen, rijden snorfietzers om, net als bromfietzers. Het dragen van een helm wordt verplicht voor snorfietzers.

Wegbeheerders mogen sinds 1 juli 2018 besluiten dat snorfietzers op de rijbaan moeten rijden, als hier vanwege grote drukte op het fietspad noodzaak voor is. Haarlem heeft, voorafgaand aan dit besluit, uitgebreid onderzoek laten doen naar de drukte op zowel de fietspaden als de rijbanen. Bovendien is gekeken naar de rij snelheden en onderzocht of het veilig mogelijk is om snorfietsen naar de rijbaan te verplaatsen.

Gevolgen in Amsterdam

Eerder onderzoek wees al uit dat snorfietzers op de rijbaan vaak beter zichtbaar zijn voor automobilisten als ze op de rijbaan rijden en dat de helmplicht een bescherming biedt tegen ernstig hoofdletsel. In Amsterdam zijn snorfietzers al sinds april 2019 verplicht op de rijbaan te rijden. Een analyse na een aantal maanden liet inderdaad een afname van het aantal ongevallen zien en de doorstroming van het autoverkeer en het OV werd niet negatief geraakt. De naleving van de nieuwe regels liet op dat moment nog wel iets te wensen over.

NB

Dit is een fakebericht! Het is een copy-paste van een artikel in “Verkeersnet” over de gemeente Utrecht waarbij “Utrecht” is vervangen door “Haarlem” en wethouder Eerenberg door wethouder Berkhout...! Wat zouden we graag willen dat dit heel binnenkort ook in Haarlem werkelijkheid wordt. Goed voor de fietser en het milieu!

Gezocht: goede fietspaden

Wij zoeken mensen die zich in onze regio actief willen inzetten om te helpen dit doel te verwezenlijken. Wie wil immers niet op goede, comfortabele fietspaden rijden? Die komen er niet zomaar. Om dat te bereiken is wél overleg nodig met de gemeenten binnen onze regio. Wij voeren gesprekken met politieke bestuurders op gemeentelijk en provinciaal niveau, met ambtenaren, politici en externe bureaus die de werkzaamheden uitvoeren. Ook buurtgenoten zijn daarbij belangrijk. De Fietzersbond Regio Haarlem spant zich in om dit voor elkaar te krijgen.

Er zijn verschillende soorten werkzaamheden waarvoor wij versterking zoeken:

- 🚲 overleg met de gemeente over geplande projecten;
- 🚲 het onderhouden van contacten met politici en belanghebbenden in de buurten;
- 🚲 het schrijven van (algemene) artikelen voor de Haarlemmer Wielen;
- 🚲 Voor de afdeling Hillegom zoeken wij, naast hulp bij bovenstaande activiteiten, ook bezorgers van de HW.

Wij vergaderen periodiek, in principe 's avonds. In deze coronatijd vergaderen sommige afdelingen online. Bepaal zelf hoeveel tijd je aan de Fietzersbond kunt en wilt besteden; alle hulp is welkom. De Fietzersbond Regio Haarlem bestaat uit de volgende afdelingen: Bloemendaal/Zandvoort, Haarlem, Heemstede, Hillegom en Velsen. Informatie bij de coördinatiegroep t.a.v. : René Rood, haarlem@fietzersbond.nl

Stop de vakkenvullers!

Rob Stuip

Opnieuw vervangt het Haarlemse college fietsklemmen (tulpen) door fietsvakken. Eerder zijn op de Botermarkt 64 fietsklemmen verwijderd, nu is de Zijlstraat (oostzijde) aan de beurt. Onder het mom van een tijdelijke maatregel wegens corona worden de fietstulpen weggehaald om de voetgangers meer ruimte te geven. Hoezo corona? Er is toch genoeg ruimte voor voetgangers in de Zijlstraat-oost. Entijdelijk is in Haarlem meestal zeer rekbaar. Of worden de fietstulpen na corona weer teruggeplaatst?



Fietsenrekken in Zijlstraat-oost en veel ruimte voor voetgangers

Vallen, omwaaien en stelen

Fietsen in vakken vallen of waaien om en vormen een prooi voor fietsendieven. Gewone fietsen kunnen wel tegen een stootje, e-bikes hebben een kwetsbare accu die bij een val kan beschadigen, met risico op in brand vliegen. En wat te doen als je fiets geen standaard heeft?

Jaarlijks 6.000 gestolen fietsen in Haarlem.

Fietsendiefstal kost de samenleving jaarlijks 600 miljoen euro, blijkt uit onderzoek in opdracht van de Stichting Aanpak Fiets- en E-bike Diefstal (S.A.F.E.). Fietsendiefstal is in Nederland de meest voorkomende vorm van vermogenscriminaliteit.

Toch geeft de politie geen prioriteit aan fietsendiefstal. In Haarlem werden in 2020 volgens S.A.F.E. circa 6.000 fietsen en e-bikes gestolen. Dat het aantal fietsendiefstallen in Haarlem stijgt, signaleerde ook burgemeester Wienen in zijn nota "Aanpak Fietsendiefstal". Die uitspraak van de burgemeester werd gevolgd door een communicatiecampagne in de "Haarlemse Nieuwsberichten": "...zet je fiets ergens aan vast, bijvoorbeeld aan een fietsenrek of een lantaarnpaal..."

Politiek steunt vakkenbeleid van de wethouder

De wethouder Mobiliteit toonde zich echter doof voor deze oproep. De Fietzersbond vroeg de fracties in de gemeenteraad om het college op te dragen te stoppen met het vervangen van fietsklemmen door fietsvakken. Daarvoor was echter onvoldoende steun. Dus mag de wethouder doorgaan met zijn armoedige en fietsonvriendelijke oplossing voor het fietsparkeren in de Haarlemse binnenstad. (Klein succesje voor de fietsers? Zie pagina 13 "...Fietsenkerkhof...").



Op een winderige dag mijden fietsers de vakken



Gestolen fietsen verdwijnen vooral richting Oostblok

Gemeente in verwarring over Professor Eijkmanlaan

Hans Booden en Rob Stuip

De Professor Eijkmanlaan in Schalkwijk is toe aan groot onderhoud. Dat betreft wegdek, openbare verlichting, Verkeersregelininstallatie (VRI) en de aanleg van een regenwaterriool. Daarnaast moet mogelijk rekening gehouden worden met een tracé voor een hoofdtransportleiding van een warmtenet. De laan is een buurtontsluitingsweg voor Boerhaavewijk, maar functioneert ook als ontsluiting voor Meerwijk, via de oversteek van de busbaan op de Aziëweg. De huidige maximum snelheid bedraagt 30 km per uur.

Voor de Fietzersbond is de belangrijkste eis dat de laan, vanwege de hoge verkeersintensiteit van circa 10.000 motorvoertuigen per etmaal, wordt ingericht met vrijliggende fietspaden. Secundair is dan de keuze voor een snelheidsregime van 30 km of 50 km per uur. Bij een snelheid van 30 km zijn snelheidsremmende maatregelen nodig om de laan geloofwaardig en handhaafbaar in te richten. De enige effectieve maatregelen bestaan uit fysieke snelheidsremmers als drempels en plateaus, maar die stuiten op bezwaren van bewoners, Connexxion en de hulpdiensten.



In eerste instantie is een voorstel gedaan voor een inrichting conform de Bernadottelaan, die in het verlengde van de prof. Eijkmanlaan ligt. Deze keuze riep veel vragen op en er werden alternatieven bedacht, waarop besloten werd een aanvullend onderzoek te doen. Dit onderzoek heeft geleid tot vier varianten, die schetsmatig en financieel zijn uitgewerkt.

Het college van B&W heeft als voorkeursvariant *“Duurzaam veilig 50 km per uur met vrijliggende fietspaden”* aan de commissie Beheer voorgesteld, omdat voor deze variant het meeste draagvlak is bij externe stakeholders en dit ontwerp het beste past bij de vrij hoge verkeersintensiteit.

De gemeente wilde eigenlijk een gemengd profiel met auto's en fietsers op de rijbaan, zoals eerder op de Bernadottelaan is uitgevoerd. Dit is niet ten gunste van de fietsers, maar lijkt ontworpen om fietsers te 'gebruiken' als remmende factor voor de snelheid van het autoverkeer.

De Commissie Beheer heeft in de laatste vergadering van 2020 echter toch gekozen voor de variant *“Duurzaam veilig 30 km/uur met vrijliggende fietspaden”*, wat, gezien de hoge verkeersintensiteit, valt toe te juichen. De uitdaging is nu aan de gemeente om de Prof. Eijkmanlaan geloofwaardig in te richten als een 30 km-weg.

Nostalgische “waaltjes” onder de hamer op Hoge Duin en Daalseweg

Rob Stuip

Op initiatief van Bas van Leeuwen (D66) heeft de Haarlemse gemeenteraad bijna unaniem een motie aangenomen dat in Haarlem 30 km per uur de standaard snelheid voor auto's wordt: *“In Haarlem rijden we 30”*.

Omdat de gemeente heeft bepaald dat op 30 km-wegen klinkers behoren te liggen, zal het asfalt op den duur uit Haarlem verdwijnen. Terug in de tijd.



Bestravingsmachine op de Parnassiakade

Stratenmaker: één van de zwaarste beroepen

Klinkerwegen worden aangelegd door stratenmakers, volgens velen één van de zwaarste beroepen. Op een ambachtelijke manier worden de stenen met de hand één voor één ‘onder de hamer’ gestraat. Gelukkig zijn er ook modernere technieken, zoals met een bestratingsmachine, een roadprinter, waarbij het wegdek als een tapijt uit de machine rolt. Nadeel is dat de stenen splinteren en niet strak tegen elkaar liggen. De meest gangbare methode is mechanisch straten waarbij de stenen in een pakket met het juiste verband in een klem worden gelegd. Dit is de beste manier om een strak en vlak, dus fietsvriendelijk, klinkerwegdek te krijgen. Zeker als strengpersklinkers toegepast worden.



In een klem worden de klinkers neergevlid



Met de hand, onder de hamer, worden de steentjes één voor één gestraat

Hoge Duin en Daalseweg

In de gemeente Bloemendaal worden vrijwel alle wegen, lanen en pleinen (straten bestaan er niet), zowel voor 50 als 30 km-wegen, uitgevoerd met asfaltverharding, op enkele uitzonderingen na. Eén van die uitzonderingen is de Hoge Duin en Daalseweg over het Kopje van Bloemendaal. Hier liggen zogenaamde nostalgische “waaltjes”. Omdat die steentjes niet meer helemaal recht lagen, werden ze herstraat: steentjes eruit, steentjes erin. Vorig jaar hebben twee stratenmakers drie maanden lang op ambachtelijke wijze, onder de hamer, 400 m van de weg opnieuw gestraat. Dit voorjaar volgt het resterende deel van De Hoge Duin en Daalseweg.

Niet meer van deze tijd toch?

Melding klachten leefomgeving



Gemeenten en provincies hebben eigen meldpunten waarop u klachten over uw leefomgeving en dus ook overslechtefietspaden, 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

- 🚲 Bloemendaal: tel. 14023 www.bloemendaal.nl/producten-en-diensten/melding-doen/
- 🚲 Haarlem: tel. 14023 www.haarlem.nl/melding-doen
- 🚲 Heemstede: tel. 14023 www.heemstede.nl
- 🚲 Hillegom: tel. 14 0252 www.fixi.nl (niet via de app)
- 🚲 Velsen: tel. 140255 www.velsen.nl/producten/melding-openbare-ruimte

- 🚲 Zandvoort: tel. 14023 www.zandvoort.nl/melding/melding.php
- 🚲 Provincie Noord-Holland: tel. 514 31 43
Servicepunt wegen en vaarwegen: www.noord-holland.nl

Bennebroekerlaan veiliger voor fietsers

Rob Stuip

In de Bloemendaalse dorpskern Bennebroek vormen de Meerweg en de Bennebroekerlaan de verbinding tussen de brug over de Ringvaart naar Zwaanshoek en de Rijksweg (N208). Met circa 7000 motorvoertuigen per etmaal is dit een drukke gebiedsontsluitingsroute. In 2017 is de Meerweg opnieuw ingericht en nu is de Bennebroekerlaan aan de beurt.



Bennebroekerlaan, tussen Ringvaart en Rijksweg

Te smalle fietsstroken

Fietsers ervaren de Bennebroekerlaan als onveilig, vooral omdat de rode suggestiestroken veel te smal zijn. Het Bloemendaalse College heeft nu een definitief ontwerp vastgesteld met bredere 'echte' fietsstroken, 1.80 meter breed in rood asfalt, met daartussen een smallere rijbaan met een breedte van 3.80 meter. Voor vrijliggende fietspaden ontbreekt de ruimte. Verder worden de parkeervakken verhoogd aangelegd op trottoirniveau.

Grijze weg

De gemeente had het plan om van de Bennebroekerlaan een 30 km-zone te maken, maar moest daarvan afzien, omdat het uiterlijk van de weg en de verkeersintensiteit niet passen bij een 30 km-weg. De Bennebroekerlaan blijft dus een 'grijze weg': een 50 km-weg zonder vrijliggende fietspaden. De gemiddeld gereden snelheid ligt met 39,8 km per uur wel ruim onder de maximaal toegestane snelheid. De verbeterde verkeersveiligheid voor fietsers werd door de provincie Noord-Holland 'beloond' met een subsidie van € 213.328,-. De uitvoering staat gepland van half mei tot en met juli 2021.



Bennebroekerlaan, te smalle rode fietssuggestiestroken

Interview Karin Hoekstra, fietswethouder Hillegom

Ad Stavenuiter

Karin Hoekstra (CDA) was al wethouder in Hillegom, maar heeft sinds september 2020 de portefeuille verkeer erbij gekregen, nadat wethouder Van Trigt burgemeester werd in Zoeterwoude.

Wat doet ze zoal voor de fietsers?

De wethouder: *Voor mij en de gemeente is de fiets hét vervoermiddel. Als je fietst in plaats van met de auto rijdt, scheelt dat veel CO2 en je blijft er gezond bij. Daarom wil de gemeente mensen waar mogelijk uit de auto krijgen en veilig en comfortabel fietsen stimuleren.*

Wat heeft de gemeente de laatste jaren concreet gedaan?

We hebben de fietspaden langs de N208 geasfalteerd bijvoorbeeld. De Stationsweg is ingericht als fietsstraat en de fietsenstalling bij het station is vergroot.

Waar bent u nu mee bezig?

We zijn een mobiliteitsplan aan het maken waarin natuurlijk ook de fiets een plek gaat krijgen. In dat plan staat straks onze visie; de concrete projecten komen in een uitvoeringsplan. We zitten nog in de beginfase, maar er moet in ieder geval een oplossing komen voor het fietsen langs de Wilhelminalaan. Er is nu veel te weinig ruimte en een van de mogelijke oplossingen is een vrijliggend fietspad door het bollenveld. Ik ben benieuwd welke ideeën er uit de bevolking zullen komen. Ook voor

het parkeerprobleem in het dorp bijvoorbeeld. Of hoe we ouders kunnen stimuleren hun kinderen met de fiets naar school te brengen in plaats van met de auto.

(Noot redactie: zie ook: “Mobiliteitsplan” op de volgende pagina)

Heeft corona nog invloed gehad op het fietsbeleid?

Nee, eigenlijk niet. Er is genoeg ruimte op de fietspaden, al was het natuurlijk in de periode maart-mei wel extreem druk bij de bollenvelden. Daar moeten we straks weer goed op letten.

Kijkt u ook buiten de gemeentegrenzen?

Door de elektrische fietsen wordt een fietsverbinding met Schiphol interessanter. Daar kijken we naar. En naar een betere recreatieve verbinding van het nationaal Park de Hollandse Duinen in het westen naar de gemeente Haarlemmermeer in het oosten. Wat natuurlijk ook op de agenda staat is een alternatief voor de noordelijke ontsluiting, ook voor de fiets, nu de Duinpolderweg is geschrapt.

Hoe zijn uw ervaringen met de Fietsersbond?

Die denkt echt constructief met ons mee. Ze zijn in de raad geweest om de asfaltering van de fietspaden langs de N208 te bepleiten en dat is toen inderdaad gebeurd. Ik kijk uit naar de samenwerking met de twee nieuwe voorzitters van de lokale afdeling.



Uw fietsverhaal in de Haarlemmer Wielen?

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

Mobiliteitsplan

De gemeente Hillegom wil een mobiliteitsplan maken voor de komende jaren. Hillegom wil zich aansluiten bij Lisse en Teylingen met dezelfde plannen. Het gaat daarbij vooral om de vernieuwing van het HVVP, de gemeenschappelijke ontwikkeling van vervoersplannen en de verkeersveiligheid. We zijn benieuwd naar de toegezegde evaluatie van het oude HVVP.

Een onderzoeksbureau organiseert een enquête onder Hillegommers (te vinden op <http://www.Hillegom.nl/mobiliteit>).

Daarnaast gaat het bureau belangenorganisaties als de Fietzersbond benaderen. Ideeën voor dat nieuwe mobiliteitsplan kunt u mailen naar hillegom@fietzersbond.nl. De werkgroep zal de ideeën meenemen in de reactie.

Wisseling van de wacht bij de Fietzersbond

Na 18 jaar van overleg en advies aan de gemeente Hillegom geeft Henk Huurneman de voorzittershamer van de werkgroep over aan Henk Nak en Josee van der Veer. Zij hebben onlangs kennis gemaakt met Karin Hoekstra, de nieuwe wethouder verkeer. Ooit vergaderde de wethouder verkeer elke zes weken met o.a. politie, brandweer, Veilig Verkeer Nederland en de Fietzersbond, soms ook met het OV. In HLT-samen (voor Hillegom, Lisse en Teylingen) is de uitvoering van verkeersvoorzieningen gescheiden van het verkeersbeleid, wat overleg lastiger maakt. Het grootste succes van de Fietzersbond Hillegom is de realisatie van de geasfalteerde fietspaden van zuid naar noord door het dorp. Adviezen over nieuwe rotondes hebben succes gehad. Alleen over een rotonde op de splitsing Leidsestraat / Olympiaweg heeft de gemeente nog geen besluit genomen.

Voor Henks opvolgers valt er nog veel te doen: onder andere bovengenoemd mobiliteitsplan uitwerken, een fietsdoorsteek van Oosteindervaart naar Bethlehemlaan realiseren en ervoor zorgen dat de Wilhelminalaan veiliger wordt voor fietsers.

Kortom, er is werk aan de winkel!

Steun ons werk en word lid

Word lid van de Fietzersbond en U ontvangt 3 keer per jaar ons eigen magazine, de Haarlemmer Wielen en onze nieuwsbrieven. Verder ontvangt u elk kwartaal het landelijke magazine boordevol informatie over fietsen, bent u altijd als eerste op de hoogte van tests en nieuwe ontwikkelingen, kunt u gebruik maken van de online Fietzersbond Routeplanner en ontvangt u korting op fietsproducten, fietskaarten en -gidsen! Meld u aan via de website: <https://www.fietzersbond.nl/lid>



Henk Huurneman (rechts op de foto) geeft de 'voorzittershamer' over aan Henk Nak. Josee v.d. Veer kijkt toe

Nieuweweg

In de eerste Haarlemmer Wielen van 2020 schreven wij over de renovatie van de Nieuweweg. Om het sluipverkeer tegen te gaan werd het idee opgevat om op dit korte traject 14 (!) verkeersdrempels aan te leggen. Dit betekent om de 75 meter een drempel; niet bepaald geriefelijk voor fietsers. Bewoners en bedrijven langs deze weg hebben hier hevig tegen geprotesteerd. De gemeente heeft daarop besloten van de aanleg van dit grote aantal verkeersdrempels af te zien.

Oproep: versterking gevraagd!

De werkgroep Hillegom van de Fietzersbond heeft dringend versterking nodig.

- 🚲 Wie wil er met ons meedenken? We vergaderen 4 keer per jaar een avond.
- 🚲 Wie wil ons helpen met het verspreiden van de Haarlemmer Wielen?
- 🚲 Wie wil ons helpen bij specifieke (eenmalige) acties?

Informatie en/of opgeven bij:

Henk Nak: telefoon 06-183.733.53

mailadres: hnnak@casema.nl

of: hillegom@fietzersbond.nl

Josee v.d. Veer: telefoon 06-444.931.80

mailadres: j.veer97@upcmail.com



Vernieuwing Regionale Doorfietsroute (RDR) langs Leidsevaart

Hans Booden



In de Haarlemmer Wielen van mei 2018 en december 2019 berichtten wij over de RDR tussen Haarlem en de Bollenstreek langs de Leidsevaart. De uitvoering in Heemstede van het gedeelte tussen De Zandvoortselaan en de gemeentegrens met Bennebroek is in februari gestart en zal in juli gereed zijn. Het pad zal geheel geasfalteerd worden. Het fietspad zal tot de brug naar de Amstellaan dezelfde breedte van 3 meter behouden. Het resterende deel wordt verbreed van 2.10 tot 2.50 m, meer zit er niet in. Na de brug wordt de weg namelijk een stuk smaller. Om verzakkingen te voorkomen zullen de beschoeiingen langs de sloten vervangen worden. Het zal hierdoor helaas noodzakelijk zijn om een aantal bomen te verwijderen en het zal niet lukken om deze allemaal te vervangen. De bermen worden na afloop opnieuw ingezaaid.

Autoverkeer blijft in deze periode beperkt mogelijk in noordelijke richting. Fietzers mogen gebruik blijven maken van de verbinding, maar moeten wel op de rijweg fietsen. De bebording bij het station is hierover echter niet duidelijk.

Nieuwe onderdoorgang 'Rondje Ringvaart' bij Aalsmeerderbrug



Nieuwe onderdoorgang in het populaire "Rondje Ringvaart" bij Aalsmeerderbrug (net als bij de Rustenburger Bruggen in Haarlem over het Spaarne). Oversteken over het drukke kruispunt is verleden tijd. Het wachten is nu op een soortgelijke onderdoorgang bij Cruquius.

Brief aan wethouder Verkeer en aan Commissie Beheer

Van: H.M.(naam en adres bij de redactie bekend)

21 januari 2021

Betreft: Fietsenkerkhof

Bij station Haarlem is het een fietsenkerkhof. Het is niet om aan te zien. Veel fietsen liggen weg te roesten, maar er liggen ook fietsen die misschien nog in gebruik zijn. Die zijn omgewaaid. Kan hier iets aan worden gedaan?

Ik stel me voor: alle fietsen rechtop zetten en zorgen dat ze overeind blijven staan. En een duidelijke tekst erbij: deze fietsen worden (bijv. binnen twee weken) verwijderd. En vervolgens een systeem kiezen dat dit voorkomt. Dus geen parkeervakken waar de fietsen op de standaard moeten staan.

Dan krijg je in een paar maanden dezelfde situatie. Liever parkeergleuven, of nog beter: stangen waar ze tegenaan kunnen worden gezet. En een consequent beleid met betrekking tot fietsen die bewust worden achtergelaten – weesfietsen.

Noot redactie: Wij waren niet zo blij met het idee van de fietsgleuven (bij een beetje forse wind, is de kans op verbogen voorwielen te groot). Gelukkig heeft de gemeente inmiddels aan de auteur toegezegd de parkeervakken te vervangen door etagerekken. (Zie ook: "Stop de vakkenvullers", pagina 06). Met dank aan de briefschrijver voor de foto's op de voorpagina en hier.



Mail aan Fietsersbond Regio Haarlem

Van: M. van D. (naam en adres bij redactie bekend)

In Haarlem is een straat waar voor een deel geen enkele fietsvoorziening ligt. Het gaat om het deel van de Leidsevaart tussen de Raaksbruggen en de Westergracht.

Deze weg kent een brede rijbaan, een maximumsnelheid van 50 kilometer per uur en parkeervakken aan de oostzijde, tegen de Leidsevaart aan. De weg is ook een route. Het betreffende deel van de Leidsevaart nodigt bestuurders van gemotoriseerd verkeer uit snel te rijden, kent enkele minder overzichtelijke plekken, maar is ook een belangrijke route voor fietsers (onder andere scholieren van verschillende basis- en middelbare scholen) en kent twee plekken waar veel voetgangers de Leidsevaart moeten oversteken om het centrum van Haarlem te bereiken.

Via de Wijkraad van de Leidsebuurt en verschillende particuliere contacten wordt geprobeerd de gemeente Haarlem in beweging te brengen, op zijn minst tot het net zo inrichten van dit deel van de Leidsevaart als de overige delen. Het liefst zouden meerdere buurtbewoners, ouders van schoolgaande kinderen en zij die minder snel zijn in het verkeer, dit deel nog veel veiliger en meer verantwoord ingericht zien. De gemeente hult zich echter vooralsnog in stilzwijgen, antwoordt niet of zeer laat op vragen en tot nu toe niet inhoudelijk.

Kan de Fietsersbond helpen bij het 'op de kaart zetten' van dit onderwerp bij de gemeente Haarlem, zodat in ieder geval een inhoudelijk gesprek tot stand komt waarin besproken kan worden wat mogelijk is op het gebied van snelheidsbeperking, controle en veiligere overzichtelijke infrastructuur en, liefst, wanneer tot actie wordt overgegaan?

Noot redactie: Ook wij hebben dit onderwerp meerdere malen bij de gemeente Haarlem aangekaart. Wellicht is het handig een gecombineerd verzoek in te dienen?

Regionale Doorfietsroute (RDR) Velsen-Noord – Beverwijk station

Verbazing over het proces en de voorstellen

Jan Koper



Zijde Wijkerpoort-terrein (bron: DHV 2020-01)

In HW nummer 2019-02 en 2020-01 schreven we nog met enthousiasme over dit complexe project. Door de beperkte informatie en vage planning wordt het niet eenvoudiger om goed te participeren. De colleges van de gemeenten Velsen en Beverwijk hebben op 15 december de inspraakrapportage vastgesteld en Velsen heeft de gemeenteraad een week later geïnformeerd. De inspraakrapportage kregen wij op 18 januari 2021: https://www.noord-holland.nl/Actueel/Archief/2021/Januari_2021/Inspraakrapportage_ontwerp_HOV_station_Beverwijk

Onduidelijkheid over de uitvoering van de regionale doorfietsroute

Kernpunt van onze inspraakreactie is ons bezwaar, dat bij het ontwerp en de aanleg van een tunnel de uitwerking van het door de Raad vastgestelde tracé van de RDR niet is vastgelegd. Tot onze verbazing bleek tijdens de participatie dat het vastgestelde voorkeurstracé nu ineens “een van de opties” bleek te zijn. We vragen ons af wat het eerdere Raadsbesluit waard is voor het college. De Raad is, voor zover wij weten, in deze stap terug niet gekend. In de inspraakrapportage lezen we een bijgesteld standpunt: “... een onderzoek naar de doorfietsroute door de Duinvlietstraat en een mogelijk alternatief/tweede tracé.” De Fietzersbond houdt de gemeente aan de eerdere keuze, die ons inziens de enige juiste is.

De provincie besteedt de tunnel en busbanen dit jaar aan. De aanleg van de fietstunnel en busbaan Velsertaverse begint op zijn vroegst in 2022 en de busbaan Wijckermolen in 2023. Wat de planning van gemeente Velsen wordt voor de doorfietsroute en het integrale inrichtingsplan nabij de Wijkerstraatweg is niet bekend.

Kruispunt Wijkerstraatweg

Tweede punt van zorg betreft de toekomstige verkeersveiligheid op het kruispunt voor de N197. Hier sluiten Wijkeroogstraat, Duinvlietstraat en Andreaaweg op elkaar aan. Voor het fietsverkeer zijn hier vooralsnog geen fietspaden. De wegprofielen zijn smal en met de plaatsing van verkeerslichten bij de huidige vrije rechtsafer naar de N197, die ook tijdens de spits doorstroming garandeerde, zal straks regelmatig een wachtrij van auto's de afwikkeling op het kruispunt gaan hinderen. De toezegging in het collegebericht aan de gemeenteraad Velsen is summier: “Dit betreft de reconstructie van de kruising Wijkeroogstraat-Wijkerstraatweg”. De inspraakrapportage van de provincie is concreter: “Een rotonde lijkt de meest voor de hand liggende optie”. Wat ons betreft: met een fietspad in de voorrang als de enige goede oplossing die de noodzakelijke ruimte en doorstroming biedt voor het fietsverkeer.

Verkeersinfarct N197

Derde punt van zorg vormt de verkeersveiligheid in het dorp Velsen-Noord. Als gevolg van de tekort schietende verkeerscapaciteit op de N197 en A22 loopt het verkeer snel vast. Zo zorgt een te hoge



Schets rotonde. Bron: DHV-variantenstudie kruispunt Wijkerstraatweg en RDR naar onderdoorgang.

vrachtauto bijvoorbeeld voor een stremming bij de Velsertunnel. Het verkeer vanaf de Hoogovens gaat vervolgens creatief op zoek naar alternatieven. Bij de aanleg van de N197 zijn de twee rijstroken in de Wenckebachstraat vervangen door één enkele. Dit veroorzaakt een onveilige situatie voor fietsers, met name als lange files de smalle rijlopers voor het fietsverkeer volledig blokkeren. 5 oktober 2020 was zo'n gedenkwaardige dag.

>>>

Laatste nieuws: sluizenroute IJmuiden open!

Vanaf 29-03-2021 is de sluizenroute weer open voor fietsers. Automobilisten kunnen nog geen gebruik maken van deze route. De pont blijft voorlopig varen volgens het huidige tijdschema.

Regionale Doorfietsroute Velsen-Noord – Beverwijk station



Duinvlietstraat: Hoogovenverkeer negeert fietspad

De file reikte tot 2 km in het dorp (zie foto). De aanpassing die in de mobiliteitsvisie van de IJmond wordt aangegeven ter verbetering van de doorstroming op het bajonetkruispunt Velsersweg-N197-Wijkerstraatweg (bijvoorbeeld middels een ongelijkvloerse aansluiting), wordt losgekoppeld. *“Zo wordt het project niet uitgesteld, totdat er een integraal plan ligt om de capaciteit van de Velsers traverse te vergroten of totdat het Wijkerpoort-terrein is ontwikkeld.”*

Andere kritiekpunten van de Fietzersbond

Ter vervanging van de huidige tijdelijke fietsvoorziening op het Wijkerpoort-terrein hebben we gepleit voor een volwaardig fietspad. Het bestaande fietspad staat regelmatig enkele maanden per jaar blank (zie foto links onder aan pagina) en is nu onverlicht. Dit punt wordt gezien als een ‘suggestie’ en met wat slagen om de arm gaat de gemeente Velsen ‘hier naar kijken’. De huidige oversteek van de Velsers traverse biedt opstelruimte aan de zijde van de spoorwegovergang. In het ontwerp wordt er van uitgegaan dat de opstelruimte voor 1 fietser (of 2 fietsers naast elkaar) voldoende is.

Wij vinden dat er meer ruimte voor fietsers moet komen en hebben daarom een alternatief ontwerp gemaakt met ruimte voor 4 tot 8 fietsers (zie foto bovenaan volgende kolom). Het is pijnlijk te lezen dat een provinciaal ontwerp niet voldoet aan de CROW-richtlijnen. Daarbij is het ook nog eens een verslechtering van de bestaande situatie.



Bestaande fietspad Wijkerpoort-terrein (tot 2030 tijdelijk onderdeel van de RDR)



Schets alternatieve ontwerp Fietzersbond

Groen- en Waterplan deel ‘stationsgebied’ wordt alsnog aangelegd

Net als het Wijkplatform Velsen-Noord hebben we ons nadrukkelijk uitgesproken voor een hoogwaardige inrichting van de zijde Station Beverwijk. Dit gedeelte wordt ontwikkeld door de gemeente Beverwijk.

Er is sinds 2007 geen voortgang. In het ontwerp bestemmingsplan Bedrijventerreinen Velsen-Noord, dat in maart 2021 in de gemeenteraad wordt vastgesteld, is hier niets van terug te vinden. Met de aanleg van de onderdoorgang is besloten dat het ontbrekende recreatieve fiets- en voetpad aan de noordzijde van de Velsers traverse meer kwaliteit krijgt en in een groene setting zal worden aangelegd. Aan de zuidzijde (Velsen-Noord) is nog onbekend waar het fietspad komt. Wij streven naar een fietspad langs de bestaande waterloop in het bosplantsoen. Het bestaande pad langs de bosrand blijft een voetpad.



Bestaand voetpad, via trap, naar bushalte Velsers traverse

Waterloop onderlangs Velsers traverse zuidzijde

Bestaand fietspad, via onderdoorgang, naast Velserspoorttunnel

Mobiliteit op anderhalve meter

Rob Stuip

Tijdens fietstochten in het buitenland valt me op dat automobilisten vrijwel altijd keurig afstand houden tot fietsers die ze passeren. Als een auto mij krap inhaalt, bijna mijn elleboog raakt, hoef ik niet eens naar het kenteken van de auto te kijken. Ik weet vrijwel zeker dat het een 'Hollandse' auto is.

Nederlanders zijn niet gewend afstand te houden ten opzichte van fietsers en zijn dat ook niet wettelijk verplicht. Er is wel een zogenaamd kapstokartikel in de Wegenverkeerswet, dat je anderen niet in gevaar mag brengen. Te dicht langs een fietser rijden valt daar ongetwijfeld onder.

CROW

Het CROW, kenniscentrum voor verkeer en vervoer, heeft op basis van onderzoek vastgesteld dat de veilige passeerafstand waarmee een auto een fietser inhaalt minimaal 0,80 meter is. Krapper inhalen is voor een fietser onveilig en oncomfortabel en dwingt deze naar rechts te sturen, richting geparkeerde auto's.

Buitenlandse wetgeving

In de omliggende landen is afstand houden wettelijk geregeld.

In *Frankrijk* dienen automobilisten in de bebouwde kom één meter afstand te houden van fietsers. Buiten de bebouwde kom is dat anderhalve meter.

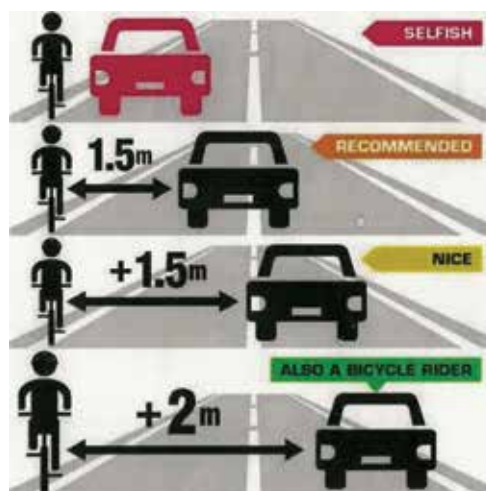
Volgens de Code de la route: "Pour effectuer un dépassement le conducteur ne doit pas s'approcher latéralement d'un cycliste à moins d'un mètre en agglomération et un mètre et demi hors agglomération".

En in *België*:

"De automobilist moet een zijdelingse afstand van ten minste één meter laten tussen zijn voertuig en de fietser of bestuurder van een tweewielige bromfiets".

Haarlemmer Wieken

Sinds vorig jaar biedt in *Duitsland* de Straßenverkehrsordnung fietsers betere wettelijke bescherming. Daar moeten automobilisten binnen de bebouwde kom minstens anderhalve meter afstand houden en buiten de bebouwde kom zelfs twee meter. "Autos müssen beim Überholen eines Radfahrers innerorts mindesten 1.50 Meter und außerorts 2 Meter Abstand halten".



Fietsland Nederland

In fietsland Nederland kiezen gemeentes in 30 km-zones vaak voor smalle straten en wegen zonder fietspaden of fietsstroken, waarbij in het ontwerp geen rekening wordt gehouden met de CROW-richtlijnen. Fietsers worden 'gebruikt' als remmende factor om de snelheid van de auto's te beperken. Gevolg is dat fietsers krap worden ingehaald of gedwongen worden naar rechts te sturen.

Wellicht moet ook in Nederland een artikel toegevoegd worden aan de Wegenverkeerswet: "Auto's moeten bij het inhalen van fietsers, ook binnen de bebouwde kom, tenminste anderhalve meter afstand houden".

Korting op aankoop fietsen en onderdelen

Een aantal fietsenwinkels in Haarlem en Zandvoort geeft korting aan leden van de Fietzersbond. 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 Fietzersbond mee. Meer informatie (e-mail, telefoonnummer, korting, etc.) vindt u op onze website: <https://haarlem.fietzersbond.nl/korting/>

Fietsenwinkels 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)

Fietsenwinkel in Zandvoort

- 🚲 Versteeg Wiepersport, Haltestraat 31, Zandvoort (accessoires en onderdelen)