

Haarlemmer wieken

Adressticker

Informatieblad van de Fietzersbond Regio Haarlem * jaargang 44 * nummer 1 * april 2020



Op de foto: Trambaan, fietspad Aerdenhout - Zandvoort, een belangrijke hoofdroute voor fietsers naar en van Zandvoort.

Fietsen: een manier om gezond te blijven en een alternatief voor reizen met het openbaar vervoer. Niet alleen in Nederland, maar over de hele wereld. Volg op de website van de landelijke Fietzersbond de dagelijkse updates over het fietsen in tijden van het Coronavirus: <https://www.fietzersbond.nl/nieuws/fietsen-en-het-coronavirus/>

Van de redactie

Maurice Schipper

Och lezer(es), een stukje welhaast jeugdsentiment komt bij me boven als ik in de bijdrage van Hillegom het berichtje lees over de strubbelingen rond haaiantandjes (Berbee-rotonde pagina 12). Mijn identieke -na twee jaar gewonnen, jawel-, strijd met de gemeente Haarlem leverde me uiteindelijk mijn comfortabele status als redacteur van dit blad op: die van 'actief lid', maar met nauwelijks vergaderverplichtingen.

In Velsen zijn de vergadertijgers juist weer beter af: over één traverse mogen ze bij liefst drie instanties inspreken (Fietstunnel pagina 18).

Niet iedere overlegsituatie of procesvoering leidt, blijktens de Alverna-compilatie van Jaap Moerman tot het gewenste resultaat (pagina 13). Ook de zoektocht van Ad Stavenuiter naar een Meest Memorabel Fietsmoment stemt deze keer wat moedeloos: al wat hij scoort zijn een fervent wandelaar (Peter van Koppen, pagina 09) en een OV-snelheidsduivel (Kees van Amstel, pagina 09).

Hier en daar zijn nog wel wat hobbels te nemen, zoals in Haarlem op de Rijksstraatweg (pagina 04), de Zijlweg (Fietspadenonderhoud, pag. 05) en in Velsen (Steile Uitritconstructies, pagina 20). Maar ziet hoe Wim Swinkels aan een niet genomen juridische hobbel uit 2017, alsnog een optimistische draai weet te geven (Nieuwe Ronde, pagina 13).

Enfin, bladert u maar.

Inhoudsopgave

Pagina 01	Foto: Fietspad Zandvoort en coronavirus
Pagina 02	Van de redactie - Stockholm declaration - Colofon
Pagina 03	Haarlem: Stationsgebied - Gezien in Haarlem
Pagina 04	Haarlem: Rijksstraatweg aanpassing kruispunten
Pagina 05	Haarlem: Fietspadenonderhoud
Pagina 06	Haarlem: Fietsvakken Botermarkt
Pagina 07	Haarlem: Onderzoek Rekenkamer naar fietsbeleid Haarlem - Bakfietsstalling AH - Opheffen fietsoversteek Schipholweg
Pagina 08	Lezersrubriek
Pagina 09	MMF: Kees van Amstel - Peter van Koppen
Pagina 10	Interview: Wethouder Robbert Berkhout
Pagina 11	Interview: Sportcoach Ad Otten
Pagina 12	Hillegom: Nieuweweg, Park Jozefkerk, Regionale Doorfietsroute Leiden-Haarlem, Berbee-rotonde, Tip
Pagina 13	Heemstede: Alverna - Fietsverbinding Haarlemmermeer-Zandvoort
Pagina 14	Veenendaal Fietsstad 2020
Pagina 15	Vershil Haarlem-Enschede Fietsstad 2020
Pagina 16	Haarlemmermeer
Pagina 17	Schalkwijkbrug 6 à 8 weken dicht
Pagina 18	Velsen: Fietstunnel Velsertaverse
Pagina 19	Santpoort Zuid: Wüstelaan-Molenstraat
Pagina 20	Velsen: Uitritconstructies: steile in- en uitrijblokken

Wordt 30 nu toch echt het nieuwe 50?**140 landen willen maximumsnelheid van 30 km per uur in bebouwde gebieden**

René Rood, Rob Stuij

Uit: het blad Verkeerskunde maart 2020

Vertegenwoordigers op verkeersgebied uit 140 landen hebben in Zweden de "Stockholm Declaration" ondertekend. De verklaring omvat onder andere het instellen van een maximumsnelheid van 30 kilometer per uur in alle bebouwde gebieden.

Doel van de verklaring is om het aantal dodelijke verkeersslachtoffers te halveren tussen nu en 2030. Eén van de middelen om deze doelstelling te realiseren, is het verlagen van de maximumsnelheid in alle bebouwde gebieden naar dertig kilometer per uur.

Het is een intentieverklaring. "Verkeersongevallen zijn de belangrijkste doodsoorzaak onder jongeren",

zegt Adina Valean, lid van de Europese Commissie voor Transport, in NewMobility. "Als we er iets aan willen doen, moeten we het lef hebben om drastische maatregelen te nemen."

Afgelopen jaar heeft de RAI ook al opgeroepen om een snelheidslimiet van 30 kilometer per uur in te voeren in alle bebouwde gebieden in Nederland. Zie Haarlemmer Wielen, april 2019. Oslo en Helsinki hebben al ervaring met deze maatregel. In deze twee steden vielen -als enige Europese steden- geen dodelijke verkeersslachtoffers meer onder voetgangers of fietsers.

VERS VAN DE PERS!**Colofon**

Haarlemmer Wielen
Jaargang 44 nr 1 ~ april 2020
Blad van de Fietsersbond afdeling
Regio Haarlem

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

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

Redactie en eindcorrectie
Mieke van Rooij 06 50 82 22 23
regio-haarlem@fietsersbond.nl
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

Drukwerk
FlyerAlarm, Maastricht

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

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

Heemstede
Annemieke Buddelmeijer
06 51185276
heemstede@fietsersbond.nl

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

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

Volg ons via
Site: haarlem.fietsersbond.nl
Twitter: @FBHaarlem
Facebook: <http://goo.gl/SDBhN9>
YouTube: <http://goo.gl/RHr4K>

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

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

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

Stationsgebied op de schop

René Rood

Haarlem heeft misschien wel het mooiste station van Nederland. Dat kun je niet zeggen van het Stationsplein.

De entree van het station naar de stad is op zijn zachts gezegd armoedig: de Kruisweg met smalle trottoirs, een busbaan en een (nette) rode fietsloper, de Jansweg met twee busbanen, autoverkeer naar de parkeergarage, smalle trottoirs en een fietspad alleen in zuid-noordrichting.

Het fietsparkeren is ondergronds goed geregeld, maar ... de fietsenkelder is vol. Bovengronds parkeren is verboden, behalve in de fietsvakken. Helaas, de fietsvakken deugen niet: er is grote kans op het omvallen van fietsen en van fietsendiefstal.

Het fietsgebruik stijgt de komende jaren fors, evenals het openbaar vervoer (OV). De OV-groei is het afgelopen jaar opgevangen door het inzetten van dubbeldekkers en gelede (dubbellange) bussen.

Tijd dus voor een nieuw plan voor het stationsgebied, waarin weggebruik (vooral doorfietsers, voetgangers en bussen) en stedenbouwkundige kwaliteit met elkaar in evenwicht zijn. De volgorde is belangrijk voor ons: eerst de functies van het gebied, daarna de stedenbouwkundige kwaliteit.

De gemeente beschrijft in de startnotitie van najaar 2019 de uitgangspunten voor de integrale visie voor het stationsgebied:

- ⌘ Het aantal OV-reizigers groeit tot 2040 met 2% per jaar;
- ⌘ De veilige doorstroming van voetgangers, fietsers en openbaar vervoer staat voorop;
- ⌘ Om het station te ontlasten en de reizigers in andere gebieden (met name de ontwikkelzones) in Haarlem beter te bedienen, komen er nieuwe OV-routes en een busstation in Schalkwijk (Europaweg/Schipholweg);
- ⌘ Een tram of lightrail is op de lange termijn urgent;
- ⌘ Maatregelen aan de N200 (noordzijde van het

station) zijn noodzakelijk om het gebruik van fiets en OV te stimuleren;

- ⌘ Het aantal fietsenstallingen rondom het station moet snel worden uitgebreid;
- ⌘ De ontwikkelpotentie van het Stationsplein wordt verkend;
- ⌘ Het is urgent om samen met de provincie en de vervoerregio (verder) onderzoek te doen naar nieuwe OV-routes om het station en de binnenstad te ontlasten.

Het staat vast dat het fietsverkeer aanzienlijk zal toenemen. De Fietsersbond doet daarom mee in de voorbereiding voor een toekomstbestendig Stationsplein. Wij pleiten voor een, voor de fiets, maximaal bereikbaar station, met een zo herkenbaar mogelijke entree naar en van de binnenstad.

Dat betekent concreet dat:

- ⌘ de fietsenkelder de capaciteit van de fiets verdubbeld wordt;
- ⌘ bij fietsparkeren bovengronds geen fietsvakken worden aangelegd, maar fietsklemmen;
- ⌘ het Fietscarré, de betaalde fietsenstalling van de NS, gedurende 24 uur gratis blijft;
- ⌘ de Kruisweg busvrij wordt (voorstel uit de jaren '90 vorige eeuw), met brede trottoirs en een gehandhaafd fietspad in twee richtingen;
- ⌘ het busverkeer wordt afgewikkeld op de Jansweg;
- ⌘ de Jansweg fietspaden krijgt in twee richtingen;
- ⌘ de wachttijd bij verkeerslichten voor voetgangers en fietsers korter wordt en deze weggebruikers zo mogelijk voorrang krijgen;
- ⌘ wij opnieuw het doortrekken van de Rode Loper op de Kruisweg over de Bolwerken heen (de Dolhuysbrug) gaan bepleiten om het fietsverkeer in noordelijke richting over het Kennemerplein te ontlasten.

Een definitief besluit over het stationsgebied en realisering van de plannen zullen nog wel enige tijd op zich laten wachten. Niets doen is echter geen optie, dat staat vast.

Gezien in- en rond Haarlem



De recent aangelegde fietsstraat op de Ventweg van de Amsterdamsevaart, een schakel in de regionale doorfietsroute F200.



Het Liewegje, voorzien van nieuw asfalt tussen de woonboten en de Nieuweweg

Aanpassing kruispunten Rijksweg en Schoterweg

Mark Hunting

Voor een betere doorstroming van de bussen worden op de Rijksweg en Schoterweg momenteel diverse kruispunten aangepast. Enkele jaren geleden schreven we hier al over, maar de uitvoering heeft op zich laten wachten. Tijdens de werkzaamheden kan het noord-zuid fietsverkeer het werk te allen tijde passeren, al zal dat soms wat behelpen zijn. Voor andere richtingen zal vaak omgereden moeten worden.

Kruispunt Schoterweg/Kleverlaan/Kloosterstraat

Dit kruispunt is voorzien van nieuwe verkeerslichten met een geoptimaliseerd programma. Vooral fietsers van noord naar zuid zullen dit merken; zij krijgen vaker en langer groen. De inrichting van het kruispunt is vrijwel gelijk gebleven.

Kruispunt Rijksweg/Zaenenlaan/Zaenenstraat

Deze kruising verandert voor fietsers aanzienlijk. De fietspaden worden beter gescheiden van de rijbaan en de opstelruimte voor fietsers wordt vergroot. De veiligheid verbetert, doordat fietsers en rechtsafslaande auto's meestal niet meer tegelijk groen krijgen. Een voor ons zwaarwegend nadeel is dat fietsers niet meer in één keer linksaf kunnen slaan, maar hiervoor twee keer moeten oversteken. Een voordeel is wel dat de wachttijden afnemen. Bij het verschijnen van dit blad moeten de werkzaamheden hier afgerond zijn.

Kruising Rijksweg/Jan Gijzenkade/Planetenlaan

Dit dubbele kruispunt wordt ook flink onder handen genomen. Toch verandert er voor fietsers niet zoveel. De grootste wijziging is dat fietsers, komende van

de Planetenlaan, zich niet meer op het fietspad opstellen, maar in een opstelvak vóór de auto's. De werkzaamheden duren tot 15 juni.

Kruising Rijksweg/Generaal Spoorlaan/Tesselschadeplein

Hier komt een breed middeneiland op de Rijksweg. Dit zal de oversteekbaarheid en de veiligheid vergroten. De zijwegen worden van inritconstructies (doorgetrokken trottoirs) voorzien. De werkzaamheden vinden plaats in juni.

Overige kruisingen

Kruising Muiderslotweg/Rijksweg: juli 2020

Kruisingen Maasstraat/Rijksweg en Rijksweg/Leeuwerikstraat: augustus 2020

Delftplein en Vlietweg: september 2020

De werkzaamheden kunnen worden voorafgegaan door werkzaamheden van nutsbedrijven. Ook vóór de genoemde data kunt u dus te maken krijgen met wegopbrekingen.

Wat er niet gebeurt

Behalve op de kruisingen wordt aan de fietspaden langs de Rijksweg en Schoterweg niets gedaan. De fietspaden blijven dus veel te smal. Ook de vele klachten over het hobbelige fietspad worden niet verholpen. De gemeente heeft wel een proef gedaan met gekoppelde betonplaten (EasyPath) tussen de Korteweg en Ambachtstraat. Deze proef was succesvol, maar geldt om op meer plekken EasyPath toe te passen is er niet...



Werkzaamheden op kruising Rijksweg/Zaenenlaan/Zaenenstraat

In Haarlem is fietspadenonderhoud vaak ver te zoeken

René Rood

Kent u ze? Mooie rood geasfalteerde fietspaden. Soms worden ze opgebroken voor de aanleg/reparatie van riolering, leidingen of kabels. Na de werkzaamheden worden de gaten dichtgemaakt met klinkers (pleistertje er op), doorgaans door het bedrijf dat de werkzaamheden verricht heeft, vaak niet erg vakkundig. Soms worden de klinkers op een later tijdstip door de gemeente gelicht en worden de gaten met asfalt dicht gemaakt. Zo'n nieuw asfaltplakje vergroot het fietscomfort aanzienlijk. In de meeste gevallen worden de klinkers echter niet weggehaald en blijven ze het fietspad tot in lengte van jaren met veel discomfort ontsieren. In januari stuitte ik op een ongekend slecht uitgevoerde reparatie in het fietspad van de Gedempte Oude Gracht. Ik deed er melding van bij de gemeente.

Het antwoord was verrassend:

“Vlakken in het asfalt worden na een periode van zetting hersteld. Deze periode bedraagt doorgaans een jaar. Om die reden zal hier op korte termijn geen herstelwerk uitgevoerd worden. Wij begrijpen dat u dit hersteld wilt hebben en we zullen uw melding daarom wel opnemen op onze wensen- en herstellijst, zodat we dit op een later moment kunnen herstellen wanneer wij asfalteringswerkzaamheden in de buurt gaan uitvoeren.

Wij kunnen u helaas geen exact tijdstip mededelen waarop herstel zal plaatsvinden.”

Tot 2010 was het gemeentelijk beleid dat dergelijke klinkerpleisters 1 maal per jaar te vervangen door comfortabel asfalt. Dat beleid is met de bezuinigingen van die tijd losgelaten. Af en toe vinden herstelwerkzaamheden nog wel plaats, maar dit lijkt meer uitzondering dan regel. Toch waren we blij met bovenstaande uitspraak van de gemeente.

Om ze te wijzen op het feit dat er werk aan de winkel was antwoordde ik: *“Dank voor uw informatie. Tien jaar geleden was herstel van een opengebroken wegdek binnen een jaar door de gemeente regulier beleid. Dat is niet mijn ervaring in Haarlem. Soms wel, maar meestal wordt het asfalt na openbreken van een fietspad niet teruggelegd. Niet binnen een jaar, maar ook niet na vele jaren. Ik heb ooit eens op het fietspad Zijlweg het aantal pleisters geteld. Het zijn er tussen Randweg en Zijlsingel meer dan 10. Ze liggen er al meer dan 5 jaar. Ik stel u voor samen in Haarlem te gaan schouwen om te inventariseren hoeveel asfalt is vervangen door klinker(pleister)s.”*

De gemeente heeft uiteindelijk de handschoen opgepakt. Op 25 maart j.l. antwoordde de gemeente dat nog dit jaar opdracht wordt gegeven de belangrijkste fietspaden waarop ‘inbrekingen’ zijn gedaan, te herstellen. In Schalkwijk, zo zegt de gemeente, zijn het afgelopen jaar de fietspaden waarop is ingebroken, al hersteld. De aanhouder wint en de gemeente wordt bedankt.



Foto's boven en links: ter illustratie een paar van de klinkerpleisters op het fietspad op de Zijlweg.

Fietsvakken op de Botermarkt: geen goede oplossing

Rob Stuip

Fietsendiefstal is een groot maatschappelijk probleem. Ieder jaar worden er minimaal 500.000 fietsen gestolen, voor een totale waarde van 600 miljoen euro. Dat zijn er 1.500 per dag. De brancheorganisatie RAI ziet onder meer dat Oosteuropese bendes in Nederland actief zijn. Gestolen fietsen verdwijnen in grote aantallen naar Oost Europa. Bedrijfsleven, overheid, branchepartijen en kennisinstellingen werken nauwgezet samen binnen SAFE (Stichting Aanpak Fiets- en E-bike diefstal).

Twee fietsslots

Het is zonneklaar dat je zelf maatregelen moet nemen om te voorkomen dat je fiets wordt gestolen. Zet je fiets op slot met twee fietsslots: een stevig (goedgekeurd) ringslot door het achterwiel en een ketting- of kabelslot waarmee je voorwiel en frame vastzet aan de 'vaste' wereld (hek, klem, nietje, lantaarnpaal, brugleuning, boom). Hierdoor kan een dief de fiets niet meenemen naar een onopvallende plek om daar het slot open te breken of de fiets later met een busje op te pikken. Bovendien bescherm je je fiets hiermee tegen Ciara, Dennis, Ellen en hun vriendjes...



Oude situatie met fietsen in de hooglaag Tulip klemmen



Eén voor één worden de 64 Tulips verwijderd

nog fietsklemmen geplaatst konden worden. Dat heeft er onder andere toe geleid dat op de hoek van de Botermarkt bij de Gierstraat twee autoparkeerplaatsen zijn opgeheven om ruimte te maken voor twintig extra fietsklemmen.

Burgemeester Wienen

Nog eind vorig jaar signaleerde burgemeester Wienen in zijn nota "Aanpak Fietsendiefstal" dat het aantal fietsendiefstallen in Haarlem stijgt en dat daarom de aanpak fietsendiefstal geïntensiveerd wordt. In een communicatiecampagne zijn tips verspreid om fietsendiefstal te voorkomen, zoals "...zet je fiets ergens aan vast, bijvoorbeeld aan het fietsenrek of een lantaarnpaal..."

Kortzichtig

Met het vervangen van fietsklemmen door fietsvakken is de gemeente aan het 'dweilen met de kraan open'. Waar de burgemeester probeert de fietsendiefstal aan te pakken, laat zijn wethouder de 'veilige' fietsklemmen weghalen. Het vervangen van fietsklemmen door



Voorkeur voor parkeren tegen paal en boom... Klemmen weg, fietsen tegen bomen, maar niet in vakken...

fietsvakken is een kortzichtige maatregel, 'uit de lossepols' genomen, die niet bijdraagt aan het structureel oplossen van de fietsparkeerproblematiek in de Haarlemse binnenstad.

64 fietsklemmen

Tot onze verbijstering heeft de gemeente Haarlem, zonder voorafgaand overleg, besloten op de Botermarkt 64 fietsklemmen te verwijderen en te vervangen door fietsparkeervakken, onder het motto: "...ontmoedig het lang-parkeren en creëer meer ruimte voor het kort-parkeren...", en ook omdat sommige ondernemers de fietsklemmen al langere tijd een doorn in het oog zijn. Dus, ondernemer, meld je bij de gemeente als je de fietsklemmen voor je deur wilt laten verwijderen...

Cora-Yfke Sikkema

Dit staat haaks op het jarenlange fietsparkeerbeleid voor de binnenstad. Nog onder de vorige wethouder, Cora-Yfke Sikkema, heeft een brede, door haar samengestelde werkgroep 'Fietsparkeren', de hele binnenstad 'afgegraasd' op zoek naar plekken waar



Gelukkig zijn deze klemmen gespaard gebleven bij de gemeentelijke vakkenactie.

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: regio-haarlem@fietsersbond.nl en wij sturen onze razende reporter, Ad Stavenuiter, op u af.

Onderzoek Rekenkamer naar fietsbeleid Haarlem

René Rood

Haarlem scoort bij de Fietsstadverkiezing 2020 niet geweldig. Doet Haarlem te weinig? Maken we verkeerde keuzes? Trekt Haarlem te weinig geld uit voor een toekomstbestendige fietsstad? Heeft Haarlem te weinig visie? Verloopt het veranderingsproces te langzaam? De Haarlemse Rekenkamercommissie doet op dit moment een onderzoek naar het Haarlemse fietsbeleid van de afgelopen 20 jaar. Wij verwachten (en hopen) dat er, op basis van de uitkomsten, duidelijkheid komt over de effectiviteit van het Haarlemse fietsbeleid en dat men beseft, dat er een uitvoerende organisatie voor het fietsbeleid ontbreekt.

Vooruitgang

Natuurlijk, er wordt vooruitgang geboekt voor de fiets. We noemen een paar opvallende zaken van de laatste tijd: De autoluwe binnenstad is verder uitgebreid; Het aantal 30 km-wegen is toegenomen; Er komt schoorvoetend meer aandacht voor fietsveiligheid, zoals het opruimen van gevaarlijke paaltjes. Er ligt nu een plan om in de Rustenburgerlaan een fietspad achter de bushaltes om te maken. Maar de Fietsersbond vindt dat de gemeente Haarlem best een aantal tandjes mag bijzetten. Daarom willen wij onze fietswethouders Berkhout (zie interview pagina 10) en Snoek een steuntje in de rug geven. Wellicht kan Haarlem zich dan wél meten aan andere steden bij een van de volgende fietsstadverkiezingen. De achterstand is nu te groot.

Achterstallig onderhoud

Er is nog veel werk aan de winkel, wil Haarlem op fietsgebied aantrekkelijker en leefbaarder worden. Er is ernstig achterstallig onderhoud op belangrijke

Bakfietsenstalling Albert Heijn Soendaplein

Mark Hunting

Albert Heijn besteedt over het algemeen veel aandacht aan zijn fietsenstallingen. De vestiging aan het Soendaplein heeft ons inziens één van de beste fietsenstallingen van Haarlem, met stevige fietsenrekken waar vrijwel elke fiets goed inpast. De steeds populairder wordende bakfietsen vormen daarop een uitzondering.

fietsroutes, zoals de Rijkstraatweg en de Zijlweg (pagina 4 en 5). Haarlem heeft nog geen plannen om de snorfietzen van het fietspad te weren (wethouder Berkhout laat zelfs snorscooters toe in de autoluwe binnenstad!). Er zijn teveel 50 km-wegen zonder fietspad: Tempeliersstaat, Leidsevaart, Orionweg, Koudenhorn, Staten Bolwerk, Raamsingel, Gasthuissingel, Kampersingel, Rustenburgerlaan, Pijlsiaan en Jan Gijzenkade. Veilige en vriendelijke fietsvoorzieningen, zoals fietsstraten en ontvlochten routes, zijn er te weinig. Veilige kruisingen in de vorm van rotondes worden mondjesmaat aangelegd. Ongelijkvloerse kruisingen op drukke wegen (Amerikaweg, Schipholweg) worden te duur gevonden. Als het gaat om fietsasfalt botst de gemeente regelmatig met het eigen beleid. De Generaal Spoorlaan wordt weliswaar een 30 km-weg, maar krijgt nota bene fietsstroken met klinkers.

Parkeren

Er is nog steeds geen fietsparkeerbeleid. De gemeente 'doet maar wat': fietsenrekken in de binnenstad worden weggehaald en fietsparkeervakken komen ervoor in de plaats. Fout! Op de Botermarkt, Nieuwe Groenmarkt en bij supermarkten waaien de fietsen nu om en hebben fietsendieven vrij spel omdat aanbinden van de fiets aan een rek niet meer mogelijk is (zie ook pagina 5). Lange wachttijden van rond twee minuten bij verkeerslichten voor fietsers zijn een bron van ergernis. Daarin scoort Haarlem bijzonder slecht ten opzichte van andere steden. Dat kan en moet beter. Fietsbeleid vraagt om een sturend, proactief en visionair bestuur. Er ligt een schone taak voor onze fietswethouders en de gemeenteraad.



Daarom heeft de grootgrutter voor deze fietsen nu een heuse bakfietsenstalling in het leven geroepen.

Opheffen fietsoversteek Schipholweg.

Hans Booden

In de Haarlemmer Wielen van september 2019 schreven wij over het opheffen van de westelijke fietsoversteek op de kruising van de Europaweg met de Schipholweg, ten behoeve van de doorstroming van het openbaar vervoer. Al bij de lancering van dit plan heeft de Fietsersbond aangegeven, dat in dat geval een fietspad aan de oostkant van de Europaweg noodzakelijk is, tussen het winkelcentrum en de Schipholweg in het verlengde van de oostelijke fietsoversteek. Tussen de Schipholweg en de Boerhaavelaan moet in twee richtingen gefietst kunnen worden. Dit idee werd door de gemeente Haarlem omarmd. Er ligt nu een ontwerp voor het kruispunt. Aansluitende fietspaden zijn niet in

dit project opgenomen. Er wordt verwezen naar de visie "Ontwikkelzone Europaweg".

Het verwijderen van de fietsoversteek zal echter veel eerder gerealiseerd worden dan het tweerichtingenfietspad tussen de Toekanweg en de Boerhaavelaan. Fietsers zullen dan soms twee keer de brede Europaweg moeten kruisen. Daarom roept de Fietsersbond de gemeente op dit belangrijke fietspad zo snel mogelijk te realiseren.



Gemeente verwijdert fietsenrekken

Van: Ingrid Selier (adres bij redactie bekend)

Tot mijn grote verbazing worden er overal (vandaag op de Botermarkt) fietsenrekken weggehaald en fietsparkeervakken voor 'teruggeplaatst'. Ik heb deze week de politie hierover benaderd, want zij meldt altijd dat je zoveel mogelijk je fiets ergens aan vast moet maken om diefstal te voorkomen. Zij meldde mij ook dat zij geen invloed op dit gemeentebestuur heeft (?).

Persoonlijk vind ik (en ik denk velen met mij) dat er, fietsvakken moeten komen voor bijvoorbeeld bakfietsen, maar fietsenrekken voor normale fietsen. Een aantal plekken waar ik tegenaan loop zijn de rekken bij de Dekamarkt (die waren er altijd, maar zijn verdwenen), de Botermarkt, Albert Heijn Raaks, bij de Raaks

parkeergarage en het Stationsplein bij de Beijneshal. Al deze plekken zijn enorme windtunnels en ik zie fietsen bij bossen omgaan. Ik heb inmiddels op advies van de gemeente contact opgenomen met Moussa Annan van Jouw Haarlem en hij gaat mij nog terugbellen. Tevens heb ik telefonisch een klacht ingediend bij de gemeente om te vragen waar ze mee bezig zijn en gevraagd om een telefonische terugkoppeling. Ik hoop dat we met z'n allen een vuist kunnen maken en dat de fietsenrekken weer teruggeplaatst gaan worden. Misschien een keer een flink protest laten horen?

Noot redactie: Lees ook het artikel op pagina 6 dat Rob Stuip geschreven heeft over deze gemeentelijke actie.

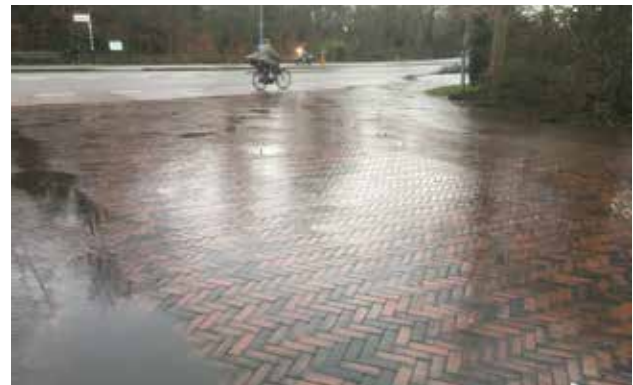
Velserstraat - krokodillentranchen

Van: Marijke Mooij (adres bij redactie bekend)

Hieronder mijn reactie op 'n artikel uit de Haarlemmer Wielen 2019 nr. 3. Ik was zeer verrast. Een aantal bewoners (wat is het aantal eigenlijk?) van de Velserstraat is van mening dat de bussen uit het straatbeeld moeten verdwijnen, omdat deze trillingen en scheuren in de huizen veroorzaken. Ik dacht eerst dat het om een oud artikel ging. Ja, uit de tijd voordat de Velserstraat geheel op de schop ging. Voor de renovatie lag ik 's morgens vroeg al wakker door de trillingen die de langs dendrende bussen veroorzaakten. Ook lagen de vensterbanken altijd met een laag roet bedekt. Als fietser werd je natgespoten door langs dendrende auto's die dwars door de grote plassen reden. Met de nieuwe bestrating zijn de trillingen verdwenen. Het roet is verminderd, vermoedelijk dankzij de elektrische bussen. Die hoor je helemaal niet. Ik nodig u, Fietzersbond afdeling Haarlem, uit voor een kopje koffie om zelf te ervaren hoeveel trillingen er nog worden veroorzaakt door de bussen..

Wat nu nog bijdraagt aan de geluidsoverlast, is de snelheid waarmee buschauffeurs en automobilisten door de straat rijden. Het is een 30 km-staat, maar bijna niemand houdt zich daaraan. Degenen die nog een trillinkje voelen, adviseer ik de gemeente te verzoeken om een controle op de snelheid van 30 km te houden. Dan trilt er geen grassprietje meer. Klinkers of streetprint? Nu jongeren schreeuwen om aandacht voor het milieu kunnen wij in de Velserstraat trots zijn op onze klinkers. Het regenwater zakt snel weg in de grond en draagt bij aan een goede stand van het grondwater. Daardoor krijgen de bomen meer regenwater, wat de groei bevordert.

Er zijn diverse gemeenten, waaronder Apeldoorn, die asfalt vervangen door klinkers, zodat het regenwater door de grond opgenomen wordt en niet wegspoelt in het putje. Dus mensen en milieu blij. De geluidsoverlast



moet zeker teruggedrongen worden, maar dat is opgelost als iedereen zich aan de maximum snelheid van 30 km houdt. Dan zijn de fietsers ook heel blij.

Reactie Fietzersbond

Misschien kan Marijke beter een kopje koffie drinken met de bewoners die het Haarlems Dagblad hebben ingeschakeld voor dit 'probleem', waar het artikel in de vorige Haarlemmer Wielen op gebaseerd was.

Bij een regenbui zakt het water bepaald niet snel weg als er plassen gevormd worden (zie foto boven na een klein buitje vanmiddag). Let ook op het droge asfalt op de achtergrond. Een kwalitatief goede verharding heeft voldoende afschot om het hemelwater snel naar de goten en kolken te laten aflopen, zowel bij gesloten als open verharding. Bij een slecht wegdek met verzakkingen en grote voegen tussen de klinkers ontstaan eerst plassen en zakt het water op den duur wel naar de ondergrond. Maar bij een vlakke en strakke strengpersverharding met voegen van 3mm en voldoende afschot zal weinig water naar de ondergrond zakken. Hemelwater wordt meestal via goten en kolken naar het riool geleid. Bij de hevige regenval die steeds meer voorkomt, kan dit onvoldoende zijn en is het nodig om aanvullende, meestal kostbare, maatregelen te nemen om het water sneller te kunnen afvoeren.

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@fietzersbond.nl



Kees van Amstel

Ad Stavenuiter

Kees van Amstel, cabaretier en mbo-docent Engels, werd in 1965 in Haarlem geboren en groeide op in Zandvoort. Hij toert momenteel door het land met z'n show 'Een bang jongetje dat hele enge dingen doet'. De Volkskrant gaf hem daarvoor vier sterren, wat voor een bang jongetje natuurlijk een prestatie van formaat is.

Hij staat al in het theater als ik hem aan het begin van een novembermiddag naar zijn Meest Memorabele Fietsmoment vraag. 'In de jaren '80 reed ik met een studiegenoot een paar weken door Schotland, van Edinburgh naar het noorden. Dat was een zeer teleurstellende en daardoor voor mij erg memorabele fietservaring. Natuurlijk was er de regen, maar Schotland is vooral alles behalve een fietsland. Toen in ieder geval niet. Er waren geen goede fietsen te huur en fietspaden had je niet, waardoor we ons soms over snelwegen moesten verplaatsen. Heel vervelend vond ik dat.' 'En het was zwaar. We dachten dat we een goede conditie hadden, maar we trokken het bijna niet. We hadden erop gerekend zo'n 80 km per dag te kunnen afleggen, maar aan het einde van de vakantie kwamen we niet verder dan ongeveer 20 km en de jeugdherbergen

waren ook al niet fijn. Daar kwamen 's nachts om 1 uur nog trekkers uit de bergen aan. De stank op de slaapzalen was niet te harden.'

'Tegenwoordig fiets ik nog wel tijdens vakanties over de hele wereld, maar

doe ik geen lange tochten meer. In Zuid-Frankrijk heb ik eens een erg angstige afdaling op een mountainbikeparcours beleefd. De keien vroegen erg veel, en bijna te veel, van mijn stuurtechniek. Wat ik heel mooi vond was een fietstocht in Japan, niet in de laatste plaats door de reis naar het beginpunt. Dat was in een razendsnelle kogeltrein. Die treinen snijden met honderden kilometers per uur het land doormidden en dat is geweldig!



Kees van Amstel, op de foto gezet door Kirsten van Uffelen.

Peter van Koppen

Ad Stavenuiter

De rechtspsycholoog prof. dr. Peter van Koppen (Haarlem, 1953) voldoet aan vrijwel alle criteria voor deze rubriek. Afkomstig uit onze regio: check. Van enige naam en faam: check. Gaat enthousiast in op mijn verzoek om een gesprek over zijn Meest Memorabele Fietsmoment: check. Echter, aan het begin van het MMF-gesprek blijkt er toch even sprake van een dingetje: van een Memorabel Fietsmoment geen spoor. Wat nu te doen?

Gelukkig heeft zijn vrouw hem een e-bike cadeau gedaan. 'Ik heb 'm nu twee maanden. We hebben een camper gekocht en het leek m'n vrouw handig op vakantie met zo'n fiets de boodschappen te kunnen doen. Ik vind de e-bike relaxed zoals dat heet, want ik hoef m'n benen alleen maar mee te bewegen. En je komt natuurlijk verder dan met een fiets die alleen werkt op spierkracht. Maar het is ook een raar gevoel; ik ben er nog niet aan gewend dat ik er zo enorm hard mee ga. En het is absoluut een nadeel dat ik niet meer naast mijn vrouw, die ook een e-bike heeft, kan rijden. Dat is gewoon te gevaarlijk met die snelheid.' Hij voelt er, desgevraagd, weinig voor om z'n e-bike te gebruiken

voor woon-werkverkeer. 'Ik werk op de VU in Amsterdam en de weg daarheen is niet bepaald een genot. Bovendien woon ik vlak bij de Tempeliersstraat, dus de busverbinding is top. Ik moet wel toegeven dat het qua weer heel goed zou kunnen. Tijdens een criminologisch onderzoek dat ik ooit deed naar de invloed van het weer op het plegen van overvallen, kwam onder andere aan het licht dat het met de regen in ons land erg meevalt.'

En dan krijgt uw verslaggever een tweede tegenslag te verstouwen: Peter vindt wandelen eigenlijk leuker dan fietsen. Ook al niet iets waarmee je punten scoort voor deze rubriek. 'Als je loopt, zie je veel meer details dan wanneer je fietst', zegt hij. Ik heb geen verweer. Zo is hij er achter gekomen dat bij de recente reconstructie van de Tweede Emmastraat een fietsstrook is verdwenen. 'Maar dat is helemaal niet erg hoor', zegt hij lachend. 'Het is hier erg mooi geworden'.



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@fietsersbond.nl

'Fietsparkeren is mijn topprioriteit'

Ad Stavenuiter

Het is een stille woensdagochtend in januari. Van hectiek in het Haarlemse stadhuis lijkt geen sprake. Een vriendelijke bode brengt uw verslaggever naar de werkkamer van Robbert Berkhout, die uitkijkt op de imponerende Gravenzaal. De fietswethouder zit nu bijna een jaar op het pluche en oogt, vermoedelijk deels door zijn jonge leeftijd, – hij is begin 30 –, niet als een doorgewinterde bestuurder. Hij praat zo'n drie kwartier lang, bij vlagen met opvlammende ogen, over de fietsprojecten en -plannen voor de stad.

Fietser op twee

'Er is in het college en de Raad een breed draagvlak voor een nog steviger positie van de fiets. Het is immers een milieuvriendelijk en gezond vervoermiddel. In onze prioriteiten komt de fietser onmiddellijk na de voetganger. Je ziet dat bijvoorbeeld terug in onze structuurvisie en in ons collegeprogramma, waarin extra geld voor de fiets is uitgetrokken. Ik speel daarbij niet alleen in op de vraag, maar probeer ook vooruit te denken en te sturen. Door de woningbouwopgave kijken we bijvoorbeeld momenteel opnieuw naar ons totale mobiliteitsbeleid. Door de opkomst van de e-bike wordt de fietser daarin nog belangrijker, omdat hij nu ook voor langere afstanden de auto kan laten staan. Tijdens gesprekken blijken bijvoorbeeld ook ondernemers in de binnenstad steeds meer belang te hechten aan een goede fietsbereikbaarheid.'

Fietsparkeren in pand Hudson Bay?

De populariteit van het fietsen leidt ook tot een vraagstuk dat de wethouder hoofdbrekens bezorgt: waar laat je de vehikels allemaal zonder dat ze in de weg staan?

'In de twee jaar dat dit college hopelijk nog zit, is het fietsparkeren mijn topprioriteit. Het probleem is niet eenvoudig, want de ruimte is beperkt en er komen ook aspecten als gedrag en handhaving bij kijken. Bovendien is de behoefte aan parkeerruimte gedurende een dag of een week niet constant. Het is gelukkig niet zo dat we nog met een aanpak moeten beginnen, want de stad plukt nu onder meer de vruchten van het werk van mijn voorganger. Denk aan het nieuwe Fietscarré in het NS-station en de parkeervoorziening bij de Raaks die nu in aanbouw is. Maar er moet meer gebeuren. Ik heb voor de komende twee jaar een fietsparkeerbudget van 5 miljoen euro; ook kijk ik naar de middelen die vanaf dit jaar voor de uitvoering van de structuurvisie beschikbaar zijn. Met de provincie bespreek ik momenteel het nog bestaande tekort van twee- tot vierduizend parkeerplekken in het stationsgebied. De

provincie gaat hopelijk meebetalen aan een mogelijke uitbreiding van de parkeergarage. Verder ben ik met de eigenaar van het pand van Hudson Bay in gesprek over het parkeren van fietsen op niveau -2. De technische aspecten daarvan vormen overigens nog een vraagstuk op zich.'

Regionale doorfietsroutes

'In mijn overleg met de buurgemeenten merk ik, dat ook zij de fiets steeds belangrijker gaan vinden. Ik ben met Haarlemmermeer in gesprek over een regionale doorfietsroute, zonder stoplichten, van station Spaarnwoude naar station Hoofddorp. Ook kijk ik, in verband met de woningbouw in Haarlem Zuid-West, naar een doorfietsroute naar station Heemstede-Aerdenhout. Het verbeteren van het fietscomfort op de Rijksstraatweg staat prominent op het netvlies van de gemeente, zeker nu de weg een schakel vormt in de HOV-verbinding. Daar studeer ik echter nog op; de kosten van bijvoorbeeld meer betonplaten zijn namelijk hoog.'

Protocol

Tot slot vraag ik de wethouder nog naar zijn persoonlijke band met de fiets. Die blijkt innig. 'Ik heb geen auto en doe in de stad alles met de fiets, bijvoorbeeld in mijn rol als gebiedswethouder voor de Waarderpolder. Een van de weinige keren dat ik tot nu toe de dienstauto nam, was toen ik als locoburgemeester een 100-jarige ging feliciteren. Tsja, dan vereist het protocol blijkbaar toch dat je met de ambtsketting om in de auto aan komt rijden.'



Wethouder Robbert Berkhout in het Fietscarré op NS-station Haarlem

Steun ons werk en word lid

Word lid van de Fietsersbond en u ontvangt elk kwartaal het landelijke magazine boordevol informatie over fietsen, de online Fietsersbond Routeplanner, korting op een ENRA fietsverzekering en korting op fietsproducten, fietskaarten en -gidsen!

U ontvangt ook 3 tot 4 keer per jaar ons eigen magazine, de Haarlemmer Wielen.

Meld u aan via de website: <https://www.fietsersbond.nl/lid>



Bijna Heel Velsen Fietst

Ad Stavenuiter

Er zijn mensen in Velsen die nog niet fietsen. Als het aan Ad Otten (63) ligt worden dat er steeds minder. Hij is 'buurtsportcoach volwassenen' bij de Stichting Welzijn Velsen en geeft fietsles aan mensen met een migratie-achtergrond. Verreweg de meeste cursisten zijn vrouwen. Sommigen zijn al jaren in Nederland; anderen veel korter.

Ad: 'Mijn taak is om mensen in beweging te krijgen, letterlijk en figuurlijk. Ik ben nu twee jaar sportcoach en in maart 2019 met de fietslessen begonnen. Die lagen toen al een paar jaar stil, omdat elke cursiste een, vrouwelijke, vrijwilliger vereiste en die waren er onvoldoende. De behoefte aan fietslessen was groot, wist ik, maar ik zat te dubben hoe dit aan te pakken, want ik had maar twee vrijwilligers tot mijn beschikking. Om me te oriënteren ben ik met René Rood, fietsdocent in Haarlem, gaan praten. Eenmaal begonnen, besloot ik het gaandeweg over een heel andere boeg te gooien dan mijn voorgangers. Ik wilde een cursus organiseren die qua sfeer een beetje aansloot bij het jeugdwerk waar ik vandaan kom. Het gebruikelijke patroon van vooraf aanmelden en betalen, tien lessen op een afgesproken tijdstip en geen tussentijdse instroom, liet ik helemaal los. De cursus werd gratis, want dat betalen leverde in de praktijk vooral veel administratieve rompslomp op.' 'De grootste verandering was dat ik een heel ander systeem van kennismaken met het fietsen introduceerde. Ik wilde dat de vrouwen zelf hun evenwicht leerden bewaren, zonder hulp van een vrijwilliger die naast ze liep of rende, want die waren er dus nauwelijks. Iedereen begon met een lage loopfiets: een meisjesfiets waar de trappers vanaf gehaald waren. Die fietsen kocht ik op Marktplaats en twee fietsmakers in een re-integratietraject hielpen me bij de noodzakelijke technische aanpassingen. Na de eerste lessen kwamen er trappers op en als dat goed ging, stapten de dames over naar een 'grotemensenfiets'.

'Ik kreeg van de stichting de vrije hand en hulp van een voormalige zeeman. De nieuwe aanpak sloeg goed aan! De sfeer was los en ik zag allemaal vrolijke gezichten. Het werd een zwaan-kleef-aan-project, want vrouwen namen andere vrouwen mee. Sommigen kwamen puur voor de gezelligheid. Het begon op de parkeerplaats

bij zwembad Heerenduinen, maar vanwege het succes breidde ik uit naar Velsen Noord. In totaal hebben in 2019 32 vrouwen fietsles gehad. Het leuke was ook dat de cursisten er helemaal geen bezwaar tegen bleken te hebben dat ze door een (zee)man geassisteerd werden. De lange gewaden van sommige dames werden in de loop van de cursus vervangen door sportievere kleding. Ze hadden het onderling ook heel gezellig en losten allerlei zaken samen op, bijvoorbeeld of je nu wel of niet tijdens de ramadan mocht fietsen. Vrijwel alle vrouwen namen na verloop van tijd ook deel aan de recreatiefietsgroep, waarmee we leuke tochtjes naar duinen en strand ondernamen.'

'Ik denk dat de lessen meer hebben betekend dan alleen leren fietsen. Het heeft de cursisten geholpen bij de integratie in de samenleving. Voor veel vrouwen was het fietsdiploma dat ze op 9 november van wethouder Marianne Steijn uitgereikt kregen, het eerste diploma van hun leven. Ze namen het uiterst serieus, al waren sommigen wel bang dat ze daarna moesten stoppen met de lessen. Wat dat betreft kon ik ze gelukkig gerust stellen. Na de winterstop gaan we gewoon door, met lessen en ook met recreatiefietsen; het diploma is dus niet het einde. Ik ben heel benieuwd hoeveel nieuwe cursisten er in 2020 gaan beginnen! En ik wil ook gaan bekijken of er behoefte is aan cursussen voor ouderen die niet goed meer durven te fietsen of vragen hebben over een overstap naar een e-bike.'



Een deel van de gediplomeerden bij de uitreiking van de diploma's door wethouder Steijn (geheel links) op 9 november 2019. Op de voorgrond Ad Otten, op de achtergrond een van de fietsmakers.



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

- 🚲 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](http://Servicepunt.wegen-en-vaarwegen.nl)

Hillegoms nieuws

Henk Huurneman

Renovatie Nieuweweg - Lommersepap



De Nieuweweg loopt van de N208 (Haarlemmerstraat) langs Verpleeghuis Den Weeligenberg richting Vogelenzang. Deze weg is aan reconstructie toe. De gemeente is van plan, naast een nieuwe asfaltverharding, ook een fundering onder de weg en berm en aan te brengen, waardoor "de weg geschikt wordt voor zwaar verkeer". Wat ons betreft moet voorkomen worden dat deze rustieke, rustige en smalle weg een sluiproute voor vrachtwagens wordt. Binnenkort werken we ons advies uit; houd daarvoor onze website in de gaten.

Het Lommersepap is nieuw en bij veel Hillegommers nog niet bekend. Het pap maakt het mogelijk om van de Nieuweweg zo het bos van GGZ InGeest (ten zuiden van Bennebroek) in te fietsen. Duidelijk een aanwinst!



Plannen voor park rondom de voormalige Jozefkerk

In de vorige Haarlemmer Wielen berichtten we al dat we bij de projectontwikkelaar protest hebben aangetekend tegen het opheffen van de fietsroute dwars door het park (via de Monseigneur Van Leeuwenlaan). De gemeente onderschrijft onze visie en het plan is inmiddels aangepast: de doorsteek naar Elsbroek zal in het plan blijven!

Regionale doorfietsroute Leiden - Haarlem

Afgelopen herfst hebben wij aan de provincie Zuid-Holland de volgende vragen gesteld: Is de verkenning al afgerond die vorig jaar (2019) zou worden verricht?

Zo ja, kunnen wij daar inzage in krijgen? Het antwoord luidde: "We hebben inmiddels, in afstemming met de gemeenten en Noord-Holland, tellingen uitgevoerd naar het fietsgebruik in de regio. Deze data gaan we analyseren om na te gaan waar verbeteringen in het fietsnetwerk, waaronder de verbinding tussen Leiden en Haarlem, wenselijk en haalbaar zijn. Medio 2020 is de analyse naar mogelijke verbeteringen afgerond." We blijven vragen naar de verkenning en houden u op de hoogte. Overigens liggen er tussen Hillegom en Haarlem prima fietspaden (in asfalt), behalve in Bennebroek.

Splitsing Leidsestraat - Olympiaweg

Volgens het laatste nieuws wordt de reconstructie uitgesteld en zal deze samenvallen met de vernieuwing van de riolering onder de Olympiaweg. Op ons aanbod op dat kruispunt tellingen te verrichten, is de gemeente niet ingegaan. Wel schijnt ze onlangs zelf tellingen te hebben verricht. Kennelijk is ook zij niet tevreden met het rapport van Goudappel Coffeng...

Berbee-rotonde (richting De Zilk)

Mei vorig jaar hebben we de gemeente erop gewezen dat er haaiantanden ontbreken op de fietspaden richting rotonde. Ook fietsers die een rotonde naderen, moeten immers voorrang verlenen aan fietsers die op de rotonde fietsen. De desbetreffende ambtenaar was van mening dat de gekozen constructie wettelijk is toegestaan. Toen we aangaven dat alle andere Hillegomse rotondes wel van haaiantanden waren voorzien, beloofde de wethouder ze te zullen laten aanbrengen. Dat is nog steeds niet gebeurd. Inmiddels heeft een omwonende gemeld dat hij bijna een aanrijding met een jonge fietser had. We hebben bij de gemeente opnieuw aangedrongen op spoed.



Op het fietspad richting rotonde ontbreken haaiantanden. Dit kan conflicten opleveren met fietsers die op de rotonde rijden. Zij hebben voorrang.

Tip tot slot: Een weetje

Het stuur van mijn tandem brak tijdens het fietsen. Ik heb bij fietswinkel 't Mannetje naar de oorzaak gevraagd. Wat blijkt? Aluminiumsturen moeten na uiterlijk 10 jaar vervangen worden; dan zijn ze 'moe'.

Overweg Alverna blijft dicht, wat nu met Leyduin?

Jaap Moerman

De Raad van State (RvS) heeft het hoger beroep van Fietzersbond en Wandelnet afgewezen. De sluiting van overweg Alverna is nu onherroepelijk. We zijn 2 jaar geleden in hoger beroep gegaan, omdat we hoopten dat de Raad van State de zaak nog eens goed tegen het licht zou houden. Maar helaas. Het is bijzonder jammer van alle inspanningen. Het vechten tegen grote jongens valt niet mee...

De beslissing om de overweg af te sluiten is gebaseerd op niet-onderbouwde, zeer onwaarschijnlijke cijfers over het aantal ongevallen op de overweg. Bovendien weigerde ProRail pertinent de cijfers aan te leveren, zodat ze niet te controleren waren en daarmee de suggestie wekten dat ze niet bestonden of sterk overdreven waren. We hebben ProRail afgelopen jaar herhaaldelijk gevraagd om die cijfers en tevergeefs een WOB-verzoek gedaan bij het ministerie. We hebben een deskundigenrapport aangeleverd dat aantoonde dat op basis van de beschikbare gegevens de overweg niet aantoonbaar onveilig is voor voetgangers en fietsers. De Raad van State ziet dit echter allemaal door de vingers: *“Wat van het beschikbare cijfermateriaal ook zij – het college van gedeputeerde staten heeft zich op het standpunt mogen stellen dat de onbewaakte overgang*

gevaarlijk is en heeft zich daarbij mogen baseren op de algemeen aanvaarde stelling van ProRail dat onbewaakte overgangen zeer gevaarlijk zijn.”

Een gotspe

Wat er bij mij niet in wil, is dat de RvS in 2015 een uitspraak doet dat de overweg openbaar is en de veiligheid gewaarborgd moet worden door ProRail. Nu, 4 jaar later, keurt dezelfde Raad de intrekking van de openbaarheid goed, domweg omdat het volgens diezelfde ProRail onveilig is. En heeft ProRail zich ingespannen voor een alternatieve oplossing? Toen bleek dat de gemeente Heemstede niet wilde meebetalen aan beveiliging of een tunneltje, vroeg de spoorbeheerder onttrekking van de openbaarheid aan én verkreeg die op basis van vermeende onveiligheid. De onveiligheid van de overweg had ook kunnen worden aangepakt door aanleg van een tunneltje, maar daar zegt de RvS helemaal niets over.

Peter Oosterling (Wandelnet) concludeert: *“Het belang van een paar auto’s per dag heeft geleid tot de aanleg van een dure ontsluitingsweg. Het belang van honderden wandelaars en fietsers is genegeerd en heeft geleid tot een afsluiting.”*

Fietsroute Haarlemmermeer-Zandvoort

Wim Swinkels

Het is dit voorjaar tien jaar geleden dat een mooi plan voor de laatste schakel in een aantrekkelijke fietsverbinding tussen Haarlemmermeer en Zandvoort als een bijna voldongen feit werd gepresenteerd in de Haarlemmer Wielen. Na jaren van voorbereiding hadden de provincie Noord-Holland, de gemeentes Zandvoort en Bloemendaal en de gebiedsbeheerder Waternet (aangestuurd door de gemeenteraad van Amsterdam) elkaar gevonden in een plan voor een fietsroute vanaf de Oase langs de noordoostelijke rand van de Amsterdamse Waterleidingduinen naar Zandvoort. Het zou een aantrekkelijk alternatief zijn voor fietsers uit Heemstede en de Haarlemmermeer, die nu over de Heemstedse Dreef en de Zandvoortselaan (N201) naar strand en zee gaan (zie voorpagina).

Helaas werd dit plan aangevochten door de Stichting Natuurbelangen Amsterdamse Waterleidingduinen, waarna het sneuvelde voor de Haarlemse rechter. Als stille getuige van dit kleine fietsdrama is er nog steeds de fietsoversteek via de natuurbrug Zandpoort over de Zandvoortselaan. Na deze teleurstellende rechterlijke beslissing, kondigden de betrokken gemeentes Haarlemmermeer, Heemstede, Bloemendaal en Zandvoort aan te zoeken naar alternatieven, maar hierover is sindsdien weinig meer vernomen. Dit plan zou nog eens door de politiek in de betreffende gemeentes en de provincie opgepakt moeten worden.



Trambaan met ecoduct en rechts de oversteek Zandvoortselaan

Die andere frustrerende rechtszaak, het Laantje van Alverna, lijkt ProRail nu echter, via een omweg, steun op te leveren voor een fietstunnel onder de spoorlijn Haarlem – Leiden door. Hoe mooi zou het zijn als die een nieuwe impuls geeft aan de fietsverbinding naar het ecoduct over de Zandvoortselaan. Nieuwe ontwikkelingen lijken te rechtvaardigen dat het plan nieuw leven wordt ingeblazen, zoals de toenemende woonbebouwing aan de westkant van de Haarlemmermeer, met hopelijk betere fietsaansluitingen in westelijke richting. De ervaring met de Formule 1-race leert dat Zandvoort in de praktijk voor recreatief autoverkeer onbereikbaar is en dat een goede fietsinfrastructuur heel belangrijk is. Fietsen door vergelijkbare waterwingebieden wordt bovendien elders (Kennemerduinen, Haagse Waterleidingduinen) wel verenigbaar geacht met duinflora en -fauna.

Veenendaal - Fietsstad 2020

Rob Stuip



De gemeente Veenendaal is door de Fietsersbond uitgeroepen tot Fietsstad 2020. Dat zat er al aan te komen, want in 2018 werd de gemeente bij de verkiezing al tweede, vlak achter Houten. Enschede werd de “beste grote gemeente” (met 159.000 inwoners even groot als Haarlem).

De ranglijst is samengesteld op basis van een publieksenquête en een aantal objectieve factoren over het fietsen in de Nederlandse gemeentes. Maar liefst 45.000 fietsers vulden de 26 vragen van de Fietsstad enquête in.

Het is interessant om de scores van de winnaars te vergelijken met die van de gemeentes in de regio Haarlem, op een schaal van 0 tot 5.

In de eerste kolom staan de totaalscores, in de tweede kolom de scores van de publieksenquête:

Veenendaal	4,4	4,50	Heemstede	3,5	3,17
Enschede	4,2	4,23	Bloemendaal	3,4	3,17
Velsen	3,5	3,6	Haarlem	3,2	2,89
Hillegom	3,5	3,29	Zandvoort	3,2	2,88
Zie verder https://www.fietsersbond.nl/fietsstad2020					

Velsen, Hillegom en Heemstede scoren bovengemiddeld en Bloemendaal scoort gemiddeld. Haarlem en Zandvoort scoren ondergemiddeld en bungelen onderin de ranglijst. Zij bevestigen daarmee hun ‘zesjes beleid’.

Opvallend is dat vrijwel overal in de regio de hinder van brommers en scooters op het fietspad het meest negatief wordt beoordeeld.

Haarlem noteert op de vraag “Zijn verkeerslichten voor fietsers goed afgesteld?” de op een na laagste score van 2,4 en bezet daarmee op de ranglijst van de 333 beoordeelde gemeentes de laatste plaats!

De 45.000 stemmen van fietsers die in het hele land zijn geteld hebben een schat aan informatie opgeleverd over het fietswelzijn in Nederland. Daar kunnen de gemeentes die niet zo goed hebben gescoord hun voordeel mee doen.

In Haarlem zal de focus moeten liggen op het verplaatsen van brommers en scooters naar de rijbaan, het betere afstellen van de verkeerslichten voor fietsers en het ontvlechten van fiets- en autoroutes, zodat je als fietser verkeerslichten kunt vermijden.



Fietsstad 2020 uitreiking aan winnaar Veenendaal

Verschillen Haarlem–Enschede - Fietsstad 2020

Mark Hunting

Het is opvallend dat de "beste grote gemeente" Enschede zoveel hoger scoort dan Haarlem. Wat doet Enschede beter dan Haarlem? Een snelle rondvraag en bestudering van Google Maps leverde onderstaande verschillen op:

Ontvlechting

Jaren geleden heeft Enschede ingezet op ontvlechting van fietsroutes, door deze buiten de hoofdwegen, meestal door woonstraten, te plannen. Dat is kennelijk goed gelukt: op Google Maps zijn lange fietsstraten te zien van het centrum tot ver in de buitenwijken. Via deze routes fietst de Enschedenaar rustig (door woonstraten), comfortabel (over asfalt), snel (zonder verkeerslichten) en gezond (door minder uitlaatgassen) de hele stad door. De ontvlochten routes zijn in Enschede zelfs voorzien van een eigen bewegwijzering, met een tijdsindicatie tot aan het centrum. In Haarlem komen de ontvlochten routes door woonstraten maar niet van de grond. Iedereen is het er over eens dat hier kansen liggen, maar als puntje bij paaltje komt, wordt er toch weer voor klinkers gekozen 'omdat het nu eenmaal een woonstraat is' of 'omdat bewoners dat mooier vinden'. Recente voorbeelden: Velsersstraat, Churchilllaan, Willem Klooslaan en Generaal Spoorlaan. Zie ook Haarlemmer Wielen 2019 nummer 2.

Brede fietspaden

De standaardbreedte voor éénrichtingsfietspaden is in Haarlem slechts 2 meter, waardoor twee naast elkaar rijdende fietsers net niet kunnen worden ingehaald. In Enschede is de minimale maat 2,50 m. Waar dit niet past, wordt voor fietsstroken gekozen die met extra dikke belijning worden gemarkeerd. Fietsstroken zijn minder veilig dan fietspaden, maar we kunnen ons goed voorstellen dat ze vanwege het comfort beter scoren dan de vaak smalle en hobbelige fietspaden die we in Haarlem gewend zijn.

Regionale Doorfietsroute F35

De F35 verbindt Enschede met onder andere Hengelo, Almelo en Oldenzaal door een breed en comfortabel fietspad, in totaal 62 km lang. Middels fietsbruggen en -tunnels worden kruisingen zoveel mogelijk vermeden. De F35 is in 2019 door de ANWB uitgeroepen tot "beste fietssnelweg van Nederland". In Haarlem wordt al vele jaren gepraat over doorfietsroutes, maar zichtbare resultaten zijn er nog altijd amper.



Fietsstraat met bewegwijzering in Enschede

Haarlemmermeer

Hans Booden, Han van der Ploeg

Als je vanuit het gebied tussen IJmuiden en Katwijk naar Amsterdam reist, kom je door de gemeente Haarlemmermeer. Sinds 2019 wordt de Regio Haarlem aan de oostzijde van Velsen tot Hillegom geheel begrensd door de gemeente Haarlemmermeer, een goede reden om hier iets meer over te vertellen.

De Haarlemmermeer bestaat uit 31 (dorps)kernen. Door de wat grotere onderlinge afstanden wordt veel gebruik gemaakt van de auto. Ter illustratie: Haarlem telt 160.000 inwoners op een oppervlakte van 32 km², Haarlemmermeer 154.000 inwoners op 85 km². Haarlemmermeer is een autorijke gemeente. De rol van de fiets is daardoor wat ondergeschikt. Desondanks is er nu een voorzichtige vooruitgang in het beleid bereikt. Door lobby en inspreken is dit ook merkbaar voor onze inwoners, maar het is nog lang niet gelukt de ruim 400 km fietsroutes te verbeteren. Dat constateerden ook de 248 inzenders van de fietsstadverkiezing. De gemeente behoort nog niet tot de top 100 (zie de website de FB Haarlemmermeer).

Grote aandachtspunten van de Fietsersbond afdeling Haarlemmermeer met betrekking tot de regio Haarlem zijn o.a.:

- 🚲 De verschillende doorfietsroutes, zowel reeds in aanleg, als in de planvorming. Daarbij gaat het om de route Haarlem – Amsterdam (F200), de route Haarlem – Amstelveen langs de oude Schipholweg (F232), de route langs de Kruisweg tussen Hoofddorp en Aalsmeer met een zijtak naar Schiphol en het initiatief om een fietsverbinding te realiseren tussen Amsterdam-Zuid en Hoofddorp via Schiphol;
- 🚲 Het opknappen van de Spaarndammerdijk tussen Spaarndam en Halfweg;
- 🚲 Het oversteken van de Ringvaart bij de Zoete Inval, waarmee een verbinding tot stand komt tussen Haarlemmerliede, de G200 en F200 via een brug over de Ringvaart naar de F232.



Geniedijk in Hoofddorp. De dijk is een doorgaande fietsroute (met uitzondering van de passage van station Hoofddorp) tussen Vijfhuizen aan de westkant en Rijsenhout aan de oostkant van de Haarlemmermeerpolder.

Verlagen ten behoeve van de jaarvergadering Regio Haarlem 26-01-2020

Het (concept)verslag van onze ledenraadvergadering in januari 2020 en de bijbehorende verslagen van de diverse afdelingen over het jaar 2019 zijn te vinden op: <https://haarlem.fietsersbond.nl/2020/01/21/jaarvergadering-zondag-26-januari-2020/>

Aanpassingen Schalkwijkerbrug

Hans Booden, Han van der Ploeg

De Schalkwijkerbrug is een fietsbrug die Schalkwijk verbindt met de Cruquiusdijk. De brug ligt ongeveer 500 meter ten oosten van het gemaal Cruquius. In het zomerseizoen vaart overdag een door vrijwilligers gerund pontje voor voetgangers en enkele fietsen tussen de Zuid Schalkwijkerweg en theehuis Cruquius.

De provincie heeft het project “24 uur centrale bediening voor bruggen en sluisen in Noord-Holland” opgestart. Het eisenpakket voor een dergelijk systeem is strenger dan voor de huidige bediening op afstand. Helaas is de technische ruimte voor de Schalkwijkerbrug te beperkt om, terwijl de huidige nog in werking is, de benodigde nieuwe apparatuur te plaatsen.

Daarom zal deze brug vanaf week 18 gedurende 6 tot 8 weken gestremd zijn. Alle bruggen over de Ringvaart krijgen met dit project te maken. Deze brug wordt niet alleen door recreatief verkeer gebruikt, maar is ook een belangrijke schakel voor het woon-werkverkeer en scholieren. De brug is onderdeel van een van de beoogde Regionale Doorfiets Routes.

In het overleg met de Fietsersbond is afgesproken om, met het oog op het woon-werkverkeer en scholieren, te streven naar ruimere openingstijden en grotere capaciteit voor het pontje. Als dat niet lukt, zal er in deze periode omgerekend moeten worden via Heemstede (Cruquiusbrug) of Vijfhuizen (Vijfhuizerbrug).



Fietstunnel Velsertraverse

Jan Koper

Het project HOV-Beverwijk, waarover wij al berichtten in de Haarlemmer Wielen 2019 nummer 2, is inmiddels beland in het stadium 'start van de officiële inspraak'. Begin maart wordt het plan door de gemeenten Beverwijk en Velsen ter inzage gelegd, met een 3D-impressie van de onderdoorgang aan de zijde van het dorp Velsen-Noord en de zijde van het stationsgebied Beverwijk (zie foto's). De zijde van het dorp is nog niet erg concreet. Het voornemen om de bestaande oversteek met verkeerslichten op te heffen, stuitte op grote bezwaren van de bewoners van Velsen-Noord. De bestuurders van provincie en gemeenten hebben besloten de oversteek te handhaven. Zij hebben besloten ieder afzonderlijk een inspraaktraject op te starten.

- ♿ Provincie: voetganger/fiets onderdoorgang, busbanen en aanpassingen N197;
- ♿ Velsen: tracé regionale doorfietsroute en kruispuntoplossingen in Velsen-Noord (onbekend wanneer inspraak start);
- ♿ Beverwijk: inrichting Wijkpoortterrein (onbekend wanneer inspraak start).

Wij zijn van mening dat deze keuze onverstandig is, omdat het project, in het belang van 'ruimte voor de fietser in het dorp', een integrale verkeersafweging vereist. De Velsertraverse staat bijna dagelijks vast. Dit

heeft te maken met het feit dat de N197 het verkeer niet kan verwerken of door een vrachtauto die te hoog blijkt te zijn voor de tunnel. Het komt ook vaak voor dat het Tataspoor de boel blokkeert. De in 2015 uitgevoerde aanpassing van de aansluiting van de N197 op de A22, om milieuwinst c.q. betere doorstroming te realiseren, is al door de praktijk achterhaald. Men is van plan, met de aanleg van de busbaan, de vrije rechtsafstrook naar de Velsertraverse te voorzien van een verkeerslicht. We verwachten op meer momenten van de dag structureel een wachtrij van auto's in het dorp, met name op de Wijkstraatweg en de aansluitende straten. Dit is ongewenst voor het fietsverkeer: waar auto's de rijbaan blokkeren valt niet meer te fietsen!! Er is geen ruimte voor fietspaden.....

Als het autoverkeer vast staat in Velsen-Noord en geen kant meer op kan, moeten fietsers richting de oversteek (of onderdoorgang) uitwijken naar de trottoirs. Wij hebben geopperd de veiligheid voor fietser en voetganger te vergroten door de onderdoorgang multifunctioneel te maken. Dit zou dan ook de oplossing zijn voor het huidige probleem (lokaal en regionaal verkeer rijdt elkaar in de wielen). Hoe de colleges hierover denken is op het moment van schrijven nog niet bekend. Zie actuelere informatie op onze site: <https://haarlem.fietzersbond.nl/dossiers2/velsen/velsen-dossiers-2020/>



Schetsen HSB Fietstunnel



Wüstelaan-Molenstraat, Santpoort

Silvia Slaman

De Wüstelaan is een belangrijke oost-westverbinding voor zowel dagelijks gebruik als recreatief fietsverkeer. In de weekenden en 's zomers is de Wüstelaan dé verbinding voor veel toerfietsers tussen Spaarndam (Spaarnwoude) en Bloemendaal (Kennemerduinen).

Met de recente vaststelling van de Regionale Doorfietsroutes door de kernen (Driehuis en Santpoort) en over de Flank (parallel aan het spoor), is deze verbinding voor het fietsverkeer nog belangrijker geworden. Zij vormt een dwarsverbinding tussen beide regionale doorfietsroutes (zie het kaartje hieronder). Daarnaast is met name de Wüstelaan een essentiële verbinding voor het autoverkeer uit Santpoort richting de N208. Ook de andere zijwegen zijn weliswaar fietsroutes, echter met minder 'doorgaand' autoverkeer.

De herinrichting betreft de Wüstelaan nabij molen de Zandhaas, tussen de Velserhoofdtlaan en de Hoofdstraat. Omdat het nieuwe ontwerp is uitgevoerd met drempels en zonder fietsstroken, heeft Fietsersbond Velsen een zienswijze ingediend. Wij zijn van mening dat het nieuwe ontwerp onvoldoende rekening houdt met de status van de secundaire fietsroute. Wij hebben er alle begrip



Einde van de Brederoodseweg, kruising Willem de Zwijgerlaan in Santpoort.

Raadsel: Wat klopt hier niet? Aannemer vliegt uit de bocht!

voor dat aan de zijde van de basisschool het trottoir voldoende breedte krijgt. Wij zijn echter van mening dat de gehele Wüstelaan, als onderdeel van het netwerk, wat inrichting betreft, uniform herkenbaar moet worden uitgevoerd. Ook moet de kwaliteit van de verharding worden verbeterd. Wij pleiten er voor om, net als op de Brederoodseweg en Grote Hout- of Koningsweg, de gehele route tot aan het spoor hoogwaardig in te richten en te voorzien van geasfalteerde fietsstroken. In hoeverre lokaal maatwerk nodig is bij de realisering van de kruisende Regionale Doorfietsroute (Jan Gijsenvaart-Wynoldi Daniëlslaan), kan te zijner tijd worden bekeken. Zie ook de website van de gemeente Velsen: <https://www.velsen.nl/Wustelaan-Molenstraat>



Wüstelaan, Santpoort

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 (fietsaccessoires en onderdelen)

Uitritconstructies: steile in- en uitrijblokken

Jan Koper

De gemeente Velsen is vergeven van steile opritten, 'uitritconstructies' genaamd, waarmee de voorrang wordt geregeld en tevens een woonstraat 'herkenbaar' is vanaf een hoofdweg waar 50 km per uur gereden mag worden. Recent zijn ze ook in 30 km-zones te vinden. De Velsense standaard blokken '60 cm diep en 10 cm hoog' (helling 1:6) hangen ons de keel uit! Ze zijn te steil en de afwerking laat geregeld te wensen over. De aansluitende verharding van trottoir of rijbaan is bijvoorbeeld sterk hellend in plaats van vlak, of er is sprake van een goot tussen inritblok en asfalt door onhandige positionering van kolken (regenwaterafvoerput).

Dit soort steile hellingen vormt voor de minder mobiele mens (met rolstoel of rollator) veel ongemak en vergroot het risico op valpartijen. Als fietser knal je omhoog, vliegen de spullen uit je voormandje en, als je een kleuter vervoert, loopt die door de knal rugklachten op



of nog erger, wordt uit het zitje gelanceerd! Het toppunt is de recent aangelegde fietsstraat Homburgstraat (zie foto onder aan deze pagina). Hier moet je, als je het Van Poptaplantsoen kruist, 4x (ja echt!) zo'n helling passeren.

Ook het kruispunt met de busbaan bij het politiebureau van de fietsroute naar de scholen en sporthal in de Briniostraat is op die manier vormgegeven. We hebben er 12 tot 14 cm hoogteverschil gemeten tussen het laagste punt in de goot en de top van het inritblok. Bizar! Veel auto's schuren hier met hun bumpers over de verharding van trottoir (bij het oprijden) of rijbaan (bij het afrijden).

Zowel de vormgeving als de wijze van toepassen is strijdig met de CROW-richtlijn Ontwerpwijzer fietsverkeer, <https://haarlem.fietsersbond.nl/2020/03/04/crow-richtlijnen-fietsvoorzieningen/>.

De kennisbank en het V23-blad meldt: "Inritblokken zijn hinderlijk voor fietsers; bij gladheid grotere kans op vallen; niet toepassen in fietsroutes (dwarsrichting)". We houden de gemeente aan haar quote in de mobiliteitsagenda: "we stellen de voetganger en fietser centraal".

Wat ons betreft dienen de 60 cm diepe blokken op alle fietsroutes vervangen te worden door flauwere blokken en zijn uitritconstructies in hoofd- en Regionale Doorfietsroutes ongewenst. Er is overigens een fietsvriendelijk alternatief, namelijk 80 cm diepe en 4 cm hoge blokken (helling 1:20), zoals die in een buurgemeente worden toegepast. Wij willen dat fietsen aantrekkelijker wordt en daar past een goede detaillering van de uitritconstructies bij! Ook beroepsvervoer en hulpdiensten zijn er bij gebaat!