

# Haarlemmer Wielen

Adressticker

Fietsersbond Regio Haarlem \* jaargang 47 \* nummer 1 \* april 2023

Fietspad met Easypath op Rijksstraatweg klaar



**Fietsersbond**  
Regio Haarlem

## Hoe hangt úw vlag er sinds de verkiezingen bij, lezer(es)?

Het van meet af aan als enige in mijn straatje tegenover mijn huis aangebrachte blauw-wit-rood volhardt tot op het moment dat ik dit schrijf (twee weken na sluiting van de stembureaus). Is hier sprake van een unicum in ons land? De communicatie tussen overbuurvrouw en mij verloopt onverminderd hartelijk, maar ik houd de onderwerpen nog even beperkt voorlopig. Wij polariseren vredig voort, zal ik maar zeggen.

## Over polarisatie gesproken:

De ouderen onder ons herinneren zich ongetwijfeld de tweestrijd tijdens de oprichting van (de in naam voorloper van) onze club met de ANWB. Maar ziet hoe de bonden nu samengaan in de al eerder uitvoerig in dit blad beschreven 'kwestie Kattendel'.

De landelijke Fietsersbond, Fietsplatform, ANWB, NTFU (Nederlandse Toer Fiets Unie: overkoepelende organisatie van toerfietsverenigingen in Nederland) binden op dit moment eendrachtig, als Broederlijke Belangenbehartigings Bond, de strijd aan met PWN en de provincie.

Alverna-Mohikaan Jaap Moerman laat zijn principes niet onderstuiven en leidt de lokale actie waarvan dit nummer op pagina 8 en 9 getuigt.



**2 Redactioneel** **3 Haarlem:** Herinrichting Slaperdijk **4** Prins Bernhardlaan geen rotondes **5** Convenant Binnenstad Haarlem **6** Europaweg stadsstraat **7 Korte berichten:** Rijksstraatweg, TommyTomato Kidsraces, Fietsenstalling V&D **8-9 Bloemendaal:** Nieuwe actie Kattendel **10** Fietsknooppunt Bekslaan-Leidsevaart **11 Hillegom:** Wilhelminalaan, Kruising Nieuweweg-1e Loosterweg, **12 Heemstede:** Werk in uitvoering, **MMF:** Yvonne van Gennip **13 Regionaal:** Doorfietsroute Haarlem-Amsterdam, Fietsflat Amsterdam gesloten **14** Nieuwsbrieven **15** Nieuw provinciaal beleid doorfietsroutes **16 Algemeen:** Fatbike deel 2 **17** Speedpedelec, Snorfietzers naar rijbaan **18** Fietsen met twee of drie wielen deel 1 **19** Boetes voor fietsovertredingen **20 Velsen:** 30 km/uur in Velsen

Jaargang 47 nr 1 april 2023  
Fietsersbond Regio Haarlem

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

**Adreswijzigingen alleen naar**  
Fietsersbond  
Nicolaas Beetsstraat 2a  
3511 HE Utrecht  
[info@fietsersbond.nl](mailto:info@fietsersbond.nl)  
[www.fietsersbond.nl](http://www.fietsersbond.nl)

**Coördinatiegroep**  
René Rood (secretariaat)  
[haarlem@fietsersbond.nl](mailto:haarlem@fietsersbond.nl)  
Ad Stavenuiter, Kees Joustra  
Gert Klijn (penningmeester)

**Redactie**  
Mieke van Rooij 06 50 82 22 23  
[regio-haarlem@fietsersbond.nl](mailto: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](mailto:gfranse@kpnmail.nl)  
Tineke van Beers

**Drukwerk**  
Drukwerkdeal, Deventer

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

Rob Stuij 06 15 20 61 04  
[bloemendaal@fietsersbond.nl](mailto:bloemendaal@fietsersbond.nl)

Guus van Dee 06 29 03 03 04  
[heemstede@fietsersbond.nl](mailto:heemstede@fietsersbond.nl)

Josee van der Veer 06 44 49 31 80  
[hillegom@fietsersbond.nl](mailto:hillegom@fietsersbond.nl)

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

**Volg ons via**  
Website [haarlem.fietsersbond.nl](http://haarlem.fietsersbond.nl)  
Twitter [@FBHaarlem](https://twitter.com/FBHaarlem)  
Facebook <http://goo.gl/sDBhN9>  
YouTube <http://goo.gl/RHr4K>

**Noord-Holland**  
Onze afdeling werkt samen met de Noord-Hollandse afdelingen van de Fietsersbond. Zie: <https://noordholland.fietsersbond.nl/>

Je kopij is welkom. Wij behouden ons het recht voor die te wijzigen of te weigeren. Artikelen geven niet altijd het standpunt weer van de Fietsersbond.

# Herinrichting Slaperdijkweg

Mark Hunting

De gehele Slaperdijkweg zal opnieuw worden ingericht. Volgens het voorlopig ontwerp zal, binnen de bebouwde kom, het smalle fietspad tussen de Vlietweg en de Oostlaan worden opgeheven. De weg, die hier voor autoverkeer doodloopt, zal worden ingericht als fietsstraat. Dat biedt de groeiende aantallen fietsers meer ruimte dan het huidige smalle fietspad. De vrijgekomen ruimte van het huidige fietspad komt ten goede aan meer groen en meer (officiële) parkeerplaatsen.

Buiten de bebouwde kom blijft het fietspad langs de dijk behouden. Een logische keus, aangezien hier veel meer autoverkeer rijdt en de maximumsnelheid bovendien 60 km/uur is. Het fietspad wordt vernieuwd, maar ruimte voor een gewenste verbreding blijkt er niet te zijn.

## Overgang fietspad naar fietsstraat

Nabij de Oostlaan vindt de overgang plaats van fietspad naar fietsstraat. De nu ontworpen overgang vinden wij gevaarlijk. Fietsers die vanaf het fietspad de fietsstraat

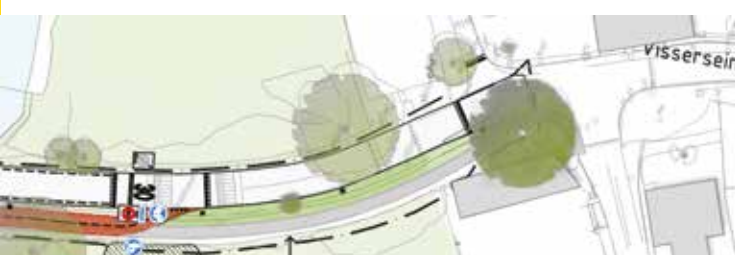
oprijden, moeten voorrang verlenen aan auto's die met 60 km/uur van achterop komen. Met name voor oudere fietsers is achterom kijken vaak niet goed mogelijk. Ook een achteruitkijkspiegel helpt hier niet. Er zijn veiliger oplossingen denkbaar die we zeker nog zullen inbrengen.

## Overgang fietspad naar rijbaan Visserseinde

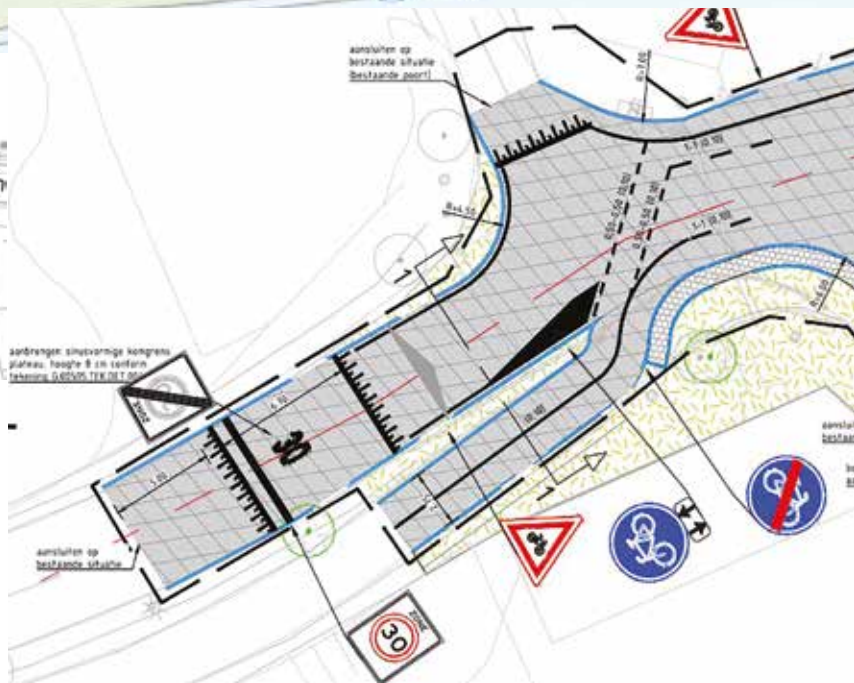
Aan het andere uiteinde van het fietspad, bij Spaarndam, moeten fietsers weer op de rijbaan fietsen. Bij de herinrichting van Visserseinde/IJdijk/Spaarndammerdijk in 2015 is, in overleg met bewoners, wijkraad, Fietsersbond en gemeente, besloten deze overgang veilig vorm te geven. Tot onze verbazing wil men deze overgang nu zo'n 50 meter naar het westen verplaatsen. Fietsers richting Spaarndam moeten daar, *zonder rugdekking*, tussen het autoverkeer invoegen. Ook hier mogen achterop komende auto's met 60 km/uur rijden. Fietsers vanaf Spaarndam hebben geen veilige uitwijk- en opstelkans bij aanwezigheid van achteropkomend en tegemoetkomend autoverkeer. Wij pleiten ervoor om de huidige situatie hier te behouden.



Overgang fietspad (donkerrood-lichtrood) naar fietsstraat nabij Oostlaan



Schema boven: Slaperdijk Overgang Spaarndam  
Foto rechts: Spaarndamsdijk nabij Redoute



# Prins Bernhardlaan krijgt geen rotondes

Rob Stuip

De Prins Bernhardlaan krijgt ten noorden van de Zomervaart nog maar één rijstrook per richting (2x1), maar wel met brede tweerichtingsfietspaden aan beide zijden. Gezien de huidige intensiteit van het autoverkeer en de te verwachten toename van verkeer door veel nieuwe bewoners, lijkt dit plan door de halvering van de wegcapaciteit te leiden tot een kritische keuze.

## Rotondes

De Fietsersbond is van mening dat bij een dergelijke 2x1 inrichting, als 'stedelijke parkway', de kruispunten met een rotonde uitgevoerd dienen te worden, net als eerder op de Europaweg. Zowel bij de Leonard Springerlaan, als bij het Prinses Beatrixplein/Van Zeggelenplein, liggen de belangrijkste oversteekpunten. Een rotonde met fietsers in de voorrang is de veiligste kruispuntvorm. Veilig, omdat de snelheid van de auto's op de conflictpunten tussen fietsers en auto's door de rotondes wordt afgeremd naar circa 30 kilometer per uur. Fietsers in de voorrang past bij het gemeentelijk beleid van het 'omgekeerd ontwerpen': eerst voetgangers, dan fietsers, dan OV en als laatste auto's.



Kruispunt Prins Bernhardlaan-Leonard Springerlaan met 'voorrangspleintje'

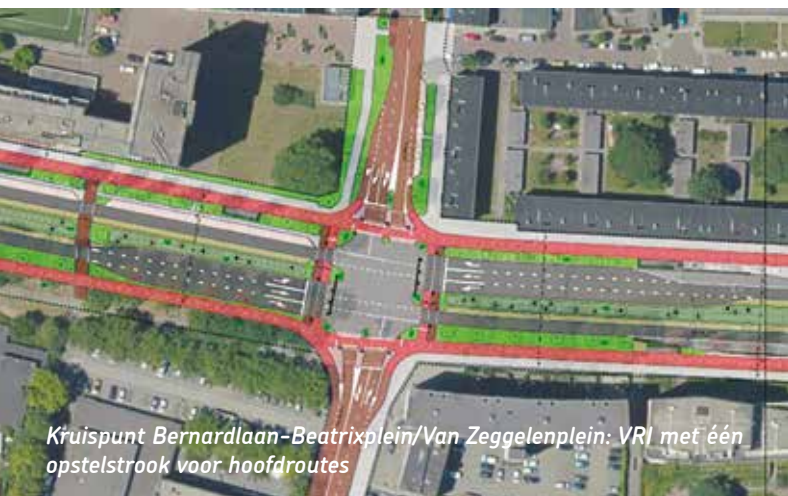
passeren. Fietsers en voetgangers mogen ongeregeld en onbeveiligd proberen de overkant te bereiken in de hiaten van het autoverkeer op de Prins Bernhardlaan. Bovendien ontstaat, bij het invoegen van twee rijstroken naar één rijstrook, een lang lint van auto's, wat het oversteken extra bemoeilijkt.

## Prinses Beatrixplein/Van Zeggelenplein

Bij de kruising met het Prinses Beatrixplein/Van Zeggelenplein blijft een VRI bestaan. Wel worden de twee opstelstroken voor verkeer dat op de Prins Bernhardlaan blijft, voor de VRI vervangen door één opstelstrook. Dat betekent dat al het doorgaande verkeer nu achter elkaar in dezelfde rijstrook staat, waardoor de benodigde groentijd twee keer zo lang wordt, met als gevolg een langere cyclustijd en daarmee ook een toename van de wachttijd voor overstekende fietsers en overig dwarsverkeer. Ook hier is een rotonde de meest logische, veilige en fietsvriendelijke oplossing.

## Het hoepeltje van de wethouder

Helaas was de keuze voor de inrichting van de kruispunten door de gemeente al in een (te) vroeg stadium gemaakt en 'in beton gegoten' in het "Programma van Eisen". Als Fietsersbond stonden we daardoor al 'buiten spel' voordat de participatie begonnen was. Bij de behandeling van het "Voorlopig Ontwerp Prins Bernhardlaan" (het VO) in de Commissie Beheer was er weinig tot geen inhoudelijke discussie. Het ging vooral over 'bomen' die wel of niet gekapt zouden moeten worden. De commissieleden sprongen allemaal door het 'hoepeltje' van de wethouder... Dus komen er geen rotondes op de Prins Bernhardlaan.



Kruispunt Bernardlaan-Beatrixplein/Van Zeggelenplein: VRI met één opstelstrook voor hoofdroutes

## Leonard Springerlaan

Helaas heeft de gemeente besloten de verkeersregelininstallatie (VRI) bij de Leonard Springerlaan te vervangen door een weginrichting die bekend staat als 'voorrangspleintje': een platgeslagen rotonde met overstekende fietsers uit de voorrang. Een Friese vinding, bedoeld om de doorstroming van het autoverkeer op de hoofdroute te faciliteren, met als bekendste voorbeeld de ringweg om Hilversum. Bij een 'voorrangspleintje' wordt de rijbaan onvoldoende uitgebogen, waardoor de autosnelheid onvoldoende afgeremd wordt en auto's met 50 kilometer per uur (of meer) de kruising kunnen

**Om de vijf jaar wordt in Haarlem een Convenant Binnenstad gesloten tussen vertegenwoordigers van ondernemers, culturele instellingen, bewoners en gemeente. Het convenant vertaalt mooie doelstellingen voor de binnenstad (vitaal, duurzaam, aantrekkelijk) in afspraken, waarmee alle partners kunnen instemmen. Dat leidt tot een tamelijk oppervlakkig document waarin belangentegenstellingen en pijnlijke keuzes onbenoemd blijven.**

Onlangs is de vijfde versie verschenen. Zoals gebruikelijk is er weer een hoofdstuk over de bereikbare binnenstad. Omdat de afgelopen jaren in de gemeente Haarlem veel veranderd is in het denken over mobiliteit, zoals blijkt uit de omgevingsvisie, het mobiliteitsbeleid en het nieuwe fietsbeleid, waren we benieuwd wat hiervan terug te vinden is in het nieuwe convenant.

In de versie uit 2018 gingen de eerste vijf afspraken over verbetering van de bereikbaarheid per auto. Over de bereikbaarheid per fiets werden destijds twee actiepunten geformuleerd:

- 🚲 Fietsverkeer wordt gestimuleerd. Daarbij zijn uitbreiding van parkeervoorzieningen en handhaving in de openbare ruimte noodzakelijke randvoorwaarden;
- 🚲 Er komen aantrekkelijke fietsroutes om het centrum, zodat er minder doorgaand fietsverkeer door de binnenstad gaat.

Ondanks de positieve formulering gingen deze afspraken alleen over het beperken van de overlast van geparkeerde fietsen en van doorgaand fietsverkeer. Voorstellen om de fiets meer ruimte te geven, ontbraken. Knelpunten in de fietsroutes naar het centrum, zoals het Kennemerplein, de Raaksbruggen of de Prinsenbrug, werden niet genoemd. Ook geen woord over de veel te drukke en smalle fietspaden langs de Gedempte Oude Gracht, om maar wat te noemen.

Dat was dus vijf jaar geleden. Hoe is het nu, in 2023, met de mobiliteitstransitie hoog in het vaandel bij de gemeente? Komt de fiets nu wel op de eerste plaats als het gaat om bereikbaarheid van de binnenstad? Nee dus. Het zijn nog steeds dezelfde afspraken, maar nu uitgewerkt in zeven actiepunten:

## **Over beperking overlast door geparkeerde fietsen:**

1. De promotie van de inbandige fietsstallingen is een inspanning van ondernemers, culturele instellingen én de gemeente. De strategie wordt gezamenlijk gestart;

2. In de openbare ruimte wordt de verwijzing naar fietsvoorzieningen ter plekke verbeterd;
3. Extra fietsparkeergelegenheid wordt onderzocht;
4. Gesprek over eventuele fietsparkeerverboden in de openbare ruimte wordt gestart.

## **Over beperking van doorgaand fietsverkeer:**

5. De dialoog wordt opnieuw opgestart over beperken fietsgebruik, of zelfs afsluiten voor fietsgebruik van bepaalde winkelstraten, zoals de Gierstaat en de Koningstraat, met name op zaterdag;
6. Er komen maatregelen om te 'sturen op logisch gedrag' voor het bevorderen van gebruik van de beoogde fietsroutes om het centrum heen.
7. De binnenstadpartners willen de huidige fietssnelheid in de binnenstad evalueren en aanpassingen voorstellen.

Sommige van deze voorstellen doen de wenkbrauwen fronsen (de nummers 4,5 en7), andere zijn niet perse onredelijk, maar nog steeds ontbreekt elke urgentie om de toegankelijkheid van het centrum voor fietsers te verbeteren. De bereikbaarheid per auto daarentegen staat met stip bovenaan. Er wordt weliswaar een kleine uitbreiding van het autoluwe gebied voorgesteld, maar verder gaan vijf van de tien afspraken over het faciliteren van autoverkeer naar het centrum. Een opmerkelijke toevoeging is dat vermindering en verandering van mobiliteit, als uiteindelijk doel de CO<sub>2</sub>-reductie heeft. Dat auto's niet alleen geweerd moeten worden uit de stad vanwege hun CO<sub>2</sub>-emissie, maar vooral vanwege hun onredelijk grote beslag op de schaarse openbare ruimte, wordt genegeerd. Ook de herhaalde wens voor parkeergarages aan de rand van het centrum mét concurrerende tarieven geeft te denken. De gewenste mobiliteitstransitie geldt voor de hele stad (en regio). Daarbij hoort niet het faciliteren van autoverkeer naar het centrum.

De vraag zou moeten zijn: Hoe beperken we het autoverkeer van, naar en in het centrum tot het strikt noodzakelijke? Het antwoord is: Ruim baan voor de fiets (en het OV), maar zover is de grootste gemene deler van de convenantpartners nog lang niet. Moeten we nu weer vijf jaar wachten tot dat besef eindelijk doorbreekt? Laten we hopen van niet. Tenslotte hebben we een gemeentebestuur dat de kool en de geit niet hoeft te sparen en, ondanks dit convenant, nu al aan de slag kan om de fiets echt op één te zetten in heel Haarlem.

# Europaweg stadsstraat

Hans Booden

Haarlem

De gemeente Haarlem werkt aan een mobiliteits-transitie, waarbij de verplaatsingen in de stad zo veel mogelijk te voet, per fiets of met het openbaar vervoer plaatsvinden. Om dit mogelijk te maken zijn aanpassingen in de stad noodzakelijk. De Europaweg wordt daarom omgevormd tot een stadsstraat. Dit betekent onder andere brede trottoirs en fietspaden in een groene omgeving en voor fietsers en voetgangers een aangename route naar het centrum van Haarlem. Een ruimer oppervlak voor voetgangers en fietsers betekent veel minder ruimte voor autoverkeer.

De stadsstraat is onderdeel van de gebiedsontwikkeling rond de Europaweg, waarin verschillende projecten, met name woningbouw, vernieuwing van het Spaarnegasthuis en het OV-knooppunt Haarlem Nieuw-Zuid, worden opgenomen.

In november 2022 is de startnotitie Europaweg Stadsstraat vastgesteld op basis van de "Ontwikkelvisie Europaweg (2019)". Er is voor gekozen om de kruisingen, nu nog met verkeerslichten, te vervangen door rotondes. In het bijbehorende schetsontwerp is aan beide zijden van de Europaweg een tweerichtingsfietspad getekend en op de rotondes bij het kruisen van de busbaan en de autostroken een éénrichtingsfietspad. Nieuw in onze

regio is, dat de busbaan (in de voorrang) recht over de rotonde gaat. Wat betreft de snelheid van het autoverkeer wordt vooralsnog uitgegaan van 50 km/uur, maar mogelijk wordt nog beslist dat de maximumsnelheid terug moet naar 30 km/uur, met uitzondering van de bus. De planning is om in 2025 te starten met de aanleg.

Op het schetsontwerp hebben wij de volgende opmerkingen:

- De snelheid van het autoverkeer op ontmoetingspunten met fietsers moet 30 à 35km/uur zijn. Met een busbaan van 7 m breed in het midden en bermen van minimaal 2 m breed, wordt de afstand tussen de rijbanen op de Europaweg 11 m. Autoverkeer wordt dan onvoldoende afgeremd en kan, bijna rechtdoor, met (te) hoge snelheid de rotonde passeren.
- De rotondes zijn zo ontworpen dat kruisende fietsers voor automobilisten minder goed zichtbaar zijn (dode hoek): de auto-afritten staan niet haaks op de fietspaden.

Op het schetsontwerp bedraagt de breedte van de tweerichtingsfietspaden 2.50 m. Dit is te smal en zou 4 m (minimaal 3.50 m) moeten zijn.

Wij rekenen er op dat er in de ontwerpfase ruimte is om verder te participeren in dit project.

Op de N196 in Aalsmeer zijn soortgelijke rotondes aangelegd (zie foto). Bij de rotondes in Aalsmeer hebben meerdere aanrijdingen tussen (brom-)fietsers en bussen plaatsgevonden, ondanks beveiliging met verkeerslichten en belsegnalen.

Conclusie van het onderzoek:

Door tekortkomingen bij de weginrichting begrijpen sommige weggebruikers deze rotondes slecht.

Op korte termijn kunnen veiligheidsmaatregelen worden genomen, zoals extra verkeersborden, geluidssignalen, attentieverlichting en pijlen op de weg. Plaatje onder: schetsontwerp van de te construeren rotondes in Haarlem.



## Korte berichten – laatste nieuws

### Rijksstraatweg

René Rood

De werkzaamheden aan het fietspad op de Rijksstraatweg zijn klaar. De Easypath-platen liggen nu overal op het fietspad. We hoeven u niet te vertellen dat wij, en de vele Haarlemse fietsers, er blij mee zijn.



### TommyTomato Kidsraces

René Rood

Ooit gehoord van TommyTomato Kidsraces? Dit zijn laagdrempelige fietswedstrijdjes in Haarlem van april tot juli, voor kinderen tussen 2 en 12 jaar. Kinderen mogen meedoen op hun eigen (loop)fiets. Deelname is gratis. In 2023 worden er vijf kidsraces georganiseerd. In verschillende wijken wordt een parcours uitgezet van 250-500 meter, zodat kinderen veilig rondjes kunnen fietsen. Alle deelnemers ontvangen van Jumbo-Visma een t-shirt en een medaille. Daarnaast verzorgt TommyTomato gratis gezonde maaltijden voor alle deelnemers. Surf naar [www.ploegmaats.cc/kidsraces](http://www.ploegmaats.cc/kidsraces) voor nadere informatie en deelname.

- 🚲 Kidsrace Reinaldapark: zondag 16 april van 12:00 tot 16:00
- 🚲 Kidsrace Sint Jorisveld (Ripperda): zondag 14 mei van 12:00 tot 16:00
- 🚲 Kidsrace MAAK: Zondag 21 mei van 12:00 tot 16:00
- 🚲 Kidsrace Nova College Campus Haarlem: zondag 4 juni van 12:00 tot 16:00
- 🚲 Kidsrace Randon Figuee: zondag 25 juni van 11:00 tot 13:30



### 'Oude V&D gebouw' aangekocht door gemeente

Mieke van Rooij

Een deel van het oude V&D-pand krijgt een andere bestemming: Er komt een nieuwe fietsenstalling in de kelder. Daar kunnen straks ongeveer 800 fietsen worden geparkeerd. Deze verruiming van parkeermogelijkheden in het centrum draagt bij aan de fietsstad die Haarlem wil zijn.

De gemeente Haarlem hoopt dat mensen met deze veilige en gemakkelijke faciliteit de auto sneller door de fiets zullen vervangen.

## Steun ons werk en word lid

Word lid van de Fietsersbond en ontvang onze nieuwsbrieven en drie keer per jaar ons eigen magazine, de "Haarlemmer Wielen". Verder ontvang je elk kwartaal het landelijke magazine boordevol informatie over fietsen, ben je altijd als eerste op de hoogte van tests en nieuwe ontwikkelingen, kun je gebruik maken van de online Fietsersbond Routeplanner en ontvang je korting op fietsproducten, fietskaarten en -gidsen! Meld je aan via de website: <https://www.fietsersbond.nl/lid>



# Nieuwe actie Kattendel

Jaap Moerman, Theo Nieland, Henk Sloos

Wat ruim 10 jaar geleden is voorkomen dankzij de massaal gesteunde actie van de Fietsersbond, dreigt nu alsnog te gebeuren. PWN is voornemens het noordelijke fietspad naar strandopgang Kattendel op te heffen. Hiermee verdwijnt een prachtig duin-fietspad en wordt natuurstrand Kattendel onbereikbaar. De Fietsersbond wil dat 'rondje Kattendel' behouden blijft. De stuivende duinen zijn prachtig, maar we willen er wel graag overheen. Dat kan eenvoudig door 'kluunmatten' over de verstuiving te leggen.

In 2012 zijn vijf windsleuven gegraven in de eerste duinenrij om duinverstuing mogelijk te maken. PWN heeft het achterliggende fietspad een paar keer opgehoogd. Na de uitzonderlijk krachtige stormen van februari 2022 liet PWN het er opeens bij zitten. Fietsers moeten nu Kattendel bereiken via Parnassia, een flinke omweg over een druk pad met veel wandelaars. Je kunt er alleen maar heen en weer fietsen, het 'rondje Kattendel' gaat verloren.

## Opheffen van het fietspad is niet nodig

De windsleuf bij Kattendel is bijna leeg gewaaid. Het zandlichaam is nu hoog en ligt tegen de tweede duinenrij aan. De top lijkt bereikt.

Tot 2021 lukte het wel om het fietspad vrij te houden, waarom zou dat nu dan niet meer lukken? Werken met lichtere materialen in plaats van zware betonplaten maakt het stukken makkelijker en goedkoper. Fietsers kunnen meebewegen met het zand. Tenminste als het fietspad uit lichte makkelijk te verplaatsen platen bestaat. Even afstappen om over het stuifduin te klimmen is niet erg.

Waarom wordt het hele fietspad vanaf 'het bommetje'

(de driesprong met fietspad naar Vogelmeer) opgeheven? Dat fietspad heeft PWN in 2014 met subsidiegeld geheel vernieuwd. En nu afbreken? Subsidieverspilling!

## Ons voorstel

Op de meest stuivende delen kunnen rijplaten gelegd worden zoals die gebruikt worden bij werkzaamheden: lichte, makkelijk te verplaatsen matten, beloopbaar met de fiets aan de hand. Met regelmatig vegen en/of opheffen van de matten, blijft passage van de stuifduinen mogelijk. Vrijwilligers kunnen hierbij helpen. Ook stellen we voor ook aan de noordzijde van het stuifduin een fietsenstalling aan te leggen..



Voorbeeld van lichte, eenvoudig te verplaatsen rijplaten ('kluunmatten')

## Publieksactie zal nodig zijn

We plannen een actiedag op zondag 14 mei of op Hemelvaartsdag 18 mei (afhankelijk van het weer) om 11 uur bij strandslag Kattendel. Houd de nieuwsbrief en onze website in de gaten; u hoort nog van ons. Stuur de bijgevoegde briefkaart met naam en handtekening naar PWN. Een postzegel is niet nodig. Heeft u meer kaarten nodig? Stuur een mail met uw naam- en adresgegevens op naar René Rood, Fietsersbond Haarlem: [haarlem@fietsersbond.nl](mailto:haarlem@fietsersbond.nl)



Vervolg op pagina 9

Het is circa 5 km fietsen naar Kattendel.

De omweg via het Vogelmeer (via parkeerterrein Parnassia) is 2,5 km extra.



# Nieuwe actie Kattendel – vervolg

De gemeente Bloemendaal wil PWN houden aan de afspraak dat zij het fietspad na het winterseizoen veegt, zodat het in de zomerperiode voor fietsers toegankelijk blijft.: *“Wij vinden dat de provincie met deskundigen van PWN en de Fietsersbond in gesprek zou moeten gaan*

*om te onderzoeken of er (technische) mogelijkheden zijn waarmee het fietspad redelijkerwijs toch kan worden opgehouden”, aldus het college in antwoord op raads-vragen van Alice Jeltjes (D66).*

Tot vorig jaar heeft de Fietsersbond ingezet op compensatie in de vorm van een vervangend fietspad in de Kennemerduinen: een doorsteek via de Noorderweg naar de Zeeweg in Duin en Kruidberg en verder naar IJmuiderslag (zie Haarlemmer Wielen, september 2022). De kans dat dit vergunbaar is in Natura2000-gebied is echter verkeken. Samen met een drietal landelijke organisaties (Fietsplatform, NTFU, ANWB) wordt druk uitgeoefend om de duinfietspaden open te houden. Ook vanuit de NFN (natuurliefhebbersvereniging) is er steun. (Niet alleen het fietspad Kattendel dreigt te verdwijnen, ook in de Schoorlse duinen bedreigt een zandverstuiving het recreatieve fietspad Blijdensteinsweg, onderdeel van de kustroute. Provincie en natuurbeheerders willen ook dat fietspad in de toekomst afsluiten. De kans dat er door duinverstuiving meer afsluitingen plaatsvinden, is reëel.



*Strand Kattendel op een snikhete dag*



*Kattendel: fietsen geparkeerd*



*Het fietspad naar Kattendel werd eind 2022 toch schoongeveegd. Opeens was er wel geschoven. 'Waar een wil is, is een fietspad'*



*Zomerdrukke: klim bij Kattendel*

# Fietsknelpunt Bekslaan-Leidsevaart

Rob Stuip

Wie vanaf station Heemstede via het vernieuwde fietspad langs de Leidsevaart fietst, ontdekt ter hoogte van Bennebroek dat het comfortabele asfalt ineens verandert in hobbelige betontegels. Dan ben je bijna bij de Bekslaan waar je rechtsaf via de spoorwegovergang richting dorpskern Vogelenzang kunt fietsen. Het kruispunt Bekslaan-Leidsevaart, inclusief spoorwegovergang en voet-/fietsbrug over de Leidsevaart, is gecompliceerd en fietsonvriendelijk zonder fietspaden of fietsstroken, waarover iedere fietser zijn eigen legale of illegale weg zoekt.

## € 470.00,- provinciale subsidie

Dankzij de Fietsersbond is de kruising Bekslaan in 2018 op de provinciale lijst van subsidiabele fietsknelpunten geplaatst. Snel schakelen van de gemeente Bloemendaal zorgde er voor dat de provincie de herinrichting van de kruising vergunde met een subsidie van € 470.000,00.

## ProRail moet spoorwegovergang aanpassen

Daarna ging het langzaam. ProRail werkte niet mee en vroeg de hoofdprijs voor aanpassing van de spoorwegovergang, de Corona-pandemie verstoortte het participatieproces, assertieve bewoners kwamen met de nodige hobbyistische ontwerpen en de Bloemendaalse raad zag nog 'beren' op de weg.



## Groen licht

Uiteindelijk stemde de raad in december 2022 in met het "Raadsvoorstel voorlopig ontwerp fietsknelpunt Leidsevaart-Bekslaan", met 14 (VVD, D66, GL, PvdA, ZB) voorstemmen en 5 (HvB, CDA, LB) tegenstemmen. Zowel het ontwerp, als de financiering werden goedgekeurd. Richting definitief ontwerp kunnen nog kleine aanpassingen worden doorgevoerd. De uitvoering zal waarschijnlijk pas in 2025 zijn, omdat ProRail de aanpassing van de spoorwegovergang niet eerder kan inplannen.

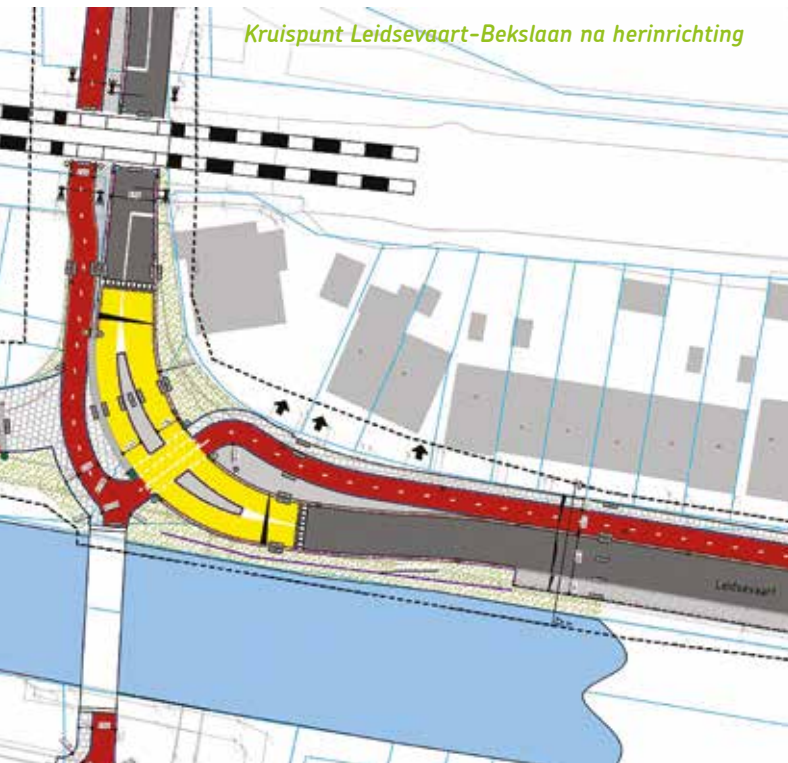
## Resultaat

Het ontwerp leidt tot verbetering van de verkeersveiligheid voor fietsers door de volgende maatregelen:

- 🚲 Fietspad Bekslaan wordt doorgetrokken over de spoorwegovergang;
- 🚲 Fietsverkeer tussen Bennebroek en Vogelenzang hoeft de Leidsevaart (noord) en de Bekslaan niet meer over te steken;
- 🚲 De fiets-/voetbrug, die aansluit op het fietspad van de Bekslaan, wordt vervangen;
- 🚲 Het tegelfietspad langs de Leidsevaart wordt geasfalteerd;
- 🚲 De kademuur langs de Leidsevaart wordt vernieuwd;
- 🚲 Er komt één centrale tweerichtingenfietsoversteek op de kruising;
- 🚲 Er wordt een lagere snelheid voor het autoverkeer afgedwongen door smalle rijstroken.

Dat de zuinige Bloemendaalse raad twee miljoen euro, minus 0,5 miljoen euro subsidie, beschikbaar stelde voor het oplossen van een fietsknelpunt vormt een historische en politieke mijlpaal.

Kruispunt Leidsevaart-Bekslaan na herinrichting



## Wilhelminalaan

Een jaar geleden schreven wij over het Hillegomse mobiliteitsplan. Bij de bespreking hiervan was iedereen er van overtuigd dat de snelheid op de Wilhelminalaan zo snel mogelijk naar 30 km/uur zou moeten. Een jaar later is de situatie totaal anders. Het voornemen is om pas in 2025-2026 te beginnen met de herinrichting van deze laan, omdat andere projecten eerder aan de beurt komen. Er loopt ook nog steeds een onderzoek om een westelijke ringweg aan te leggen, zodat de Wilhelminalaan (nu een belangrijke oost-west route met nogal wat vrachtverkeer) ontlast wordt. Weliswaar staan er borden met een adviessnelheid van 30 km/uur, maar die hebben weinig nut. Bewoners en fietsers willen maar één ding: maak de Wilhelminalaan zo snel mogelijk veiliger en begin met het verlagen van de maximum snelheid naar 30 km/uur.

## Kruising Nieuweweg – 1e Loosterweg

In de Haarlemmer Wielen van september vorig jaar stond een foto van de veranderde kruising van de recent heringerichte Nieuweweg en de Margrietenlaan/1e Loosterweg. Gezien het slechte zicht op het verkeer komende van de 1e Loosterweg, suggereerden we de plaatsing van een spiegel om de veiligheid enigszins te verbeteren. Hieraan is gehoor gegeven (zie foto).



## Actieve mensen

Wie wil immers niet op goede, comfortabele fietspaden rijden? Die fietspaden komen er niet zomaar. Om dat te bereiken is overleg nodig met de gemeenten binnen onze regio. Wij voeren gesprekken op gemeentelijk en provinciaal niveau, met politici, ambtenaren, media en externe bureaus die de werkzaamheden uitvoeren. Ook buurtgenoten zijn belangrijk. Wij spannen ons in om dit voor elkaar te krijgen. Daarom houden wij onze leden en politici/media op de hoogte van onze activiteiten, geven wij 3x per jaar het magazine 'Haarlemmer Wielen' uit en plaatsen berichten op onze website <https://haarlem.fietsersbond.nl> en op sociale media als Facebook en Twitter.

### Wij zoeken (liefst jonge) mensen voor de afdeling Bloemendaal, Velsen en Zandvoort

Het werk? Gemeentelijk overleg over geplande projecten, contact met politici en belanghebbenden in de gemeente Bloemendaal (Aerdenhout, Bennebroek, Bloemendaal, Overveen), Velsen en Zandvoort

Wij vergaderen periodiek, in principe 's avonds. Bepaal zelf hoeveel tijd je wilt/kunt besteden aan de Fietsersbond; alle hulp is welkom. Info bij René Rood: [haarlem@fietsersbond.nl](mailto:haarlem@fietsersbond.nl)

# Werk in uitvoering

Guus van Dee

Heemstede

Dit jaar gaat de uitvoering van enkele projecten die een lange voorbereidingstijd kenden daadwerkelijk van start, zo is ons onlangs door de gemeente medegedeeld. Een van deze projecten is de oversteek Herenweg - Adriaan Pauwlaan.

De raad heeft het definitieve ontwerp hiervan goedgekeurd (zie ook de Haarlemmer Wielen van december 2020).

Momenteel worden de overstekende fietsers en voetgangers op één helft van de oversteek ondersteund door middel van verkeerslichten. Nu worden ook aan de oostzijde verkeerslichten geplaatst. Een duidelijke verbetering voor fietsers en voetgangers.



Schema links en foto boven:  
Fietsoversteek Herenweg-Adriaan Pauwlaan

MMF

## Yvonne van Gennip

Ad Stavenuiter

**De voormalige schaatskampioene Yvonne van Gennip (Haarlem, 1964) werd vooral bekend van haar drie gouden medailles op de winterspelen van Calgary in het jaar 1988. Tegenwoordig werkt ze, onder meer, voor het Yvonne van Gennip Talent Fonds dat financiële steun biedt aan sporttalenten. Haar Meest Memorabele Fietsmoment (MMF) heeft eveneens, hoe kan het ook anders, met sport te maken. Haar hele leven lijkt verweven met sport.**

'Tsjja, mijn MMF. Dan moet ik toch gelijk denken aan het jaar 1985. Ik zat thuis voor de buis en daarop voltrok zich het wereldkampioenschap wielrennen op de weg. Ik weet niet meer waar het was, maar wat ik nog wel heel goed weet, is dat Joop Zoetemelk kampioen werd en Mart Smeets daar uitzinnig over was. Het maakte zoveel indruk op me dat ik ervan moest huilen, terwijl ik normaal helemaal niet zo emotioneel was. Ik denk door het commentaar van Mart en de hele situatie. Joop was met z'n 38 jaar de oudste winnaar ooit, wat ik heel

bijzonder vond. Ik denk ook omdat ik Zoetemelk zo'n vreselijk bescheiden man vond. Dat nam me enorm voor 'm in. En wat ongetwijfeld meespeelde, was dat ik zelf in die tijd nog topsporter was. Ik heb zeker wel wat met fietsen, hoewel ik nooit heb overwogen om wielrenner te worden in plaats van schaatser. Wat ik destijds onder meer fijn vond, was het helemaal alleen fietsen in de bergen van bijvoorbeeld Oostenrijk, hoog boven de boomgrens. Je hoorde je eigen ademhaling en voelde je één met de natuur. Heerlijk. Ik heb een oude Giant-sportfiets uit de jaren '80 die intussen wat kraakt, maar het nog prima doet. Daarop fiets ik vaak in West-Friesland waar ik woon en waar ik het, tussen de schapen en koeien, zó heerlijk rustig vind.

Ook fietsen op een e-bike vind ik trouwens leuk. Ik heb een tijd veel last van een meniscusblessure gehad, waar ik op doktersadvies niet aan geopereerd wilde worden. E-biken lukte toen nog wel gelukkig en oh wat heb ik daar intens van genoten.

## Jouw fietsverhaal in de Haarlemmer Wielen?

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

# Doorfietsroute Haarlem-Amsterdam

Hans Booden

Regionaal



De Regionale Doorfietsroute (RDR) tussen Haarlem en Amsterdam nadert zijn voltooiing. In december jongstleden is de fietsstraat op de Haarlemmerstraatweg in Halfweg opgeleverd.

Reden voor de wethouder Verkeer en Vervoer van de gemeente Haarlemmermeer, Marja Ruigrok, om dit gedeelte van de fietsroute samen met de Fietsersbond een keer te fietsen (zie foto). Het is de bedoeling dat het laatste deel, tussen de Weerenbrug en de Zoete Inval, in het najaar wordt aangepakt. Dit deel van de RDR wordt dan verbeterd. Met name de in- en uitritten van de verschillende bedrijven die aan de weg grenzen en het fietspad moeten kruisen, zullen veiliger worden gemaakt.

Daarnaast wordt, waar mogelijk, het fietspad verbreed. We hebben nu nog één wens: het aanleggen van een mooie fietsstraat tussen de Amsterdamse Poort en de Prins Bernhardlaan.

# Fietsflat Amsterdam gesloten

Hans Booden

Bij het Centraal Station in Amsterdam kunnen fietsers sinds begin dit jaar hun tweewieler in de nieuwe stallingen onder het Open Havenfront (7.000 fietsen) en de kade aan de IJzijde van het Centraal Station (4.000 fietsen) kwijt. Dit maakt de oude, 'roestige' fietsflat voortaan overbodig. Tot eind februari konden eigenaren hun fiets nog weghalen, maar uiteindelijk bleven er nog 500 exemplaren staan, die door de gemeente verwijderd moesten worden.

De oude fietsflat, 'mooi van lelijkheid', was een veelvuldig gefilmd of gefotografeerd object als het ging om artikelen of reportages over Amsterdam Fietsstad. Het roestige gevaarte was in gebruik van 2001 tot februari 2023.

Voorop de begane grond zette men de fietsen soms gewoon tussen de gestalde fietsen om niet verder naar boven te hoeven lopen. Het gevaarte blijft nog wel liggen. In de komende jaren kan de nood wellicht nog dusdanig hoog worden dat de kolos weer in gebruik genomen wordt.

*foto rechtsboven: oude fietsflat  
foto hiernaast: ingang nieuwe, ondergrondse  
fietsenstalling, IJkade  
foto's: gemeente Amsterdam, Alphons Nieuwenhuis*



# Nieuwsbrieven en persberichten

Mieke van Rooij

Een paar keer per jaar sturen wij, als daar volgens ons aanleiding toe is, per mail een nieuwsbrief en/of persbericht naar onze leden. De afzender is altijd heel duidelijk: René Rood, Fietsersbond Regio Haarlem

**Dit jaar hebben wij al vier nieuwsbrieven verstuurd:**

- ☞ Nieuwsbrief nr. 0: Uitnodiging Algemene ledenvergadering 29-01-2023
- ☞ Nieuwsbrief nr. 1: Uitnodiging Verkiezingsdebat 28 februari 2023
- ☞ Nieuwsbrief nr. 2: Debatavond Provinciale Staten (gewijzigde tijden, etc.) 28-02-2023
- ☞ Nieuwsbrief nr. 3: Help! Fietspad naar Kattendiel dreigt alsnog te verdwijnen!

**Mailadressen doorgeven aan landelijk bureau**

Van onze 1320 leden hebben wij slechts 989 mailadressen. Circa 470 aangeschreven leden hebben de nieuwsbrieven geopend. Dat is jammer, omdat je zo alleen via de Haarlemmer Wielen, onze website of middels berichten uit de media op de hoogte kunt worden gehouden van onze activiteiten.

Daarvoor zijn verschillende oorzaken aan te wijzen:

- ☞ Bij het landelijk bureau zijn geen mailadressen beschikbaar. Waarschijnlijk heb je geen mailadres vermeld, bij je inschrijving als lid van de Fietsersbond;
- ☞ Sommige mailadressen blijken niet meer geldig te zijn. Een nieuwsbrief wordt dan als 'onbestelbaar' teruggestuurd.
- ☞ Je hebt je uitgeschreven voor onze mailinglijst via de link onderaan een eerdere nieuwsbrief. Dan zul je, ook in de toekomst, geen nieuwsbrieven meer ontvangen.



Daarom hebben wij een dringend verzoek aan alle leden die in januari en/of februari geen nieuwsbrief via de mail hebben ontvangen: geef je mailadres aan het landelijk bureau van de Fietsersbond door.

- ☞ Je kunt een mailwijziging eenvoudig telefonisch doorgeven aan de ledenadministratie van het landelijk bureau, tel: 030-2918171.
- ☞ Nog gemakkelijker is het, een e-mail met je adresgegevens te sturen naar: **[ledenadministratie@fietsersbond.nl](mailto:ledenadministratie@fietsersbond.nl)**;
- ☞ Landelijk heeft ook twee speciale pagina's ingericht: - **<https://bit.ly/3K5snJk>**

## Ledenkorting

Een aantal fietswinkels in Haarlem geeft korting aan leden van de Fietsersbond. Meestal op onderdelen, maar soms ook bij de aankoop van een nieuwe fiets. Bij reparaties wordt meestal geen korting verleend op het arbeidsloon. De korting die gegeven wordt, verschilt per winkel. Neem de laatste Haarlemmer Wielen mee met je naamsticker of een foto van de voorpagina. Voor meer informatie: <https://haarlem.fietsersbond.nl/korting/>

### Deelnemende fietswinkels in Haarlem

- ☞ 't Mannetje, Spaarnwouderstraat 3 (fietsen en onderdelen)
- ☞ Rijwielhandel Keur (sluit binnenkort vanwege verkoop van de zaak) Pijlsaan 25-27 (alleen onderdelen)
- ☞ Jansen Cronjé, Cronjéstraat 160 (alleen onderdelen)
- ☞ Rijwielhal de FietsFanaat, Parklaan 47 zwart (fietsen, e-bikes, huurfietsen, onderdelen en accessoires)
- ☞ Seref Rijwielhandel, Zijlweg 117 zwart (onderdelen en reparaties)

# Nieuw provinciaal beleid doorfietsroutes René Rood

De provincie Noord-Holland heeft in 2022 het fietsbeleid voor de periode 2022-2027 vastgesteld: "Actieagenda mobiliteit". Deze "Actieagenda" vervangt de eerder vastgestelde nota "Perspectief Fiets" (2018). In "Perspectief Fiets" werd een ambitieuze visie geformuleerd die nu wordt vertaald naar uitvoering.

Kern van de visie is (nog steeds) dat er in 2027 20% meer fietskilometers dan in 2017 worden afgelegd en dat voor afstanden tot 7,5 km minder voor de auto wordt gekozen dan de huidige 26% fietskilometers. Voor de middellange afstanden (van 7,5 tot 15 km) wordt gestreefd naar een groei in fietsgebruik van 25% in 2027.

Een tweede ambitie is het vergroten van de verkeersveiligheid. De toename van het aantal verkeersslachtoffers zal moeten worden gestopt. De groei van het aantal geregistreerde fietsongevallen in Noord-Holland is in de afgelopen 8 jaar verontrustend: van 1577 naar 2680, een stijging van 70%!

## Aantal verkeersslachtoffers NH (minus vervoerregio Amsterdam)

	2015-2017	2018-2020	Stijging
E-fiets	225	484	115%
Fiets	1352	2196	62%

## De Provincie kiest voor 8 actielijnen

Topprioriteit wordt gegeven aan de doorfietsroutes en de provinciale fiets- en voetgangersinfrastructuur (actielijn 1). Het zou de provincie sieren als zij daarbij de ambitie zou uitspreken welke doorfietsroutes in 2027 zouden moeten zijn gerealiseerd of in uitvoering genomen. Nu wordt nog verwezen naar het Regionaal Toekomstbeeld Fiets (RTF), maar dat is in onze ogen nog te algemeen. Tot onze vreugde hebben ook verbeteringen van veerverbindingen topprioriteit.

Tijdens het verkiezingsdebat op 28 februari j.l. (<https://www.youtube.com/watch?v=zTia2Fyp3GE>) hebben de deelnemende partijen in grote meerderheid gestemd voor een hoogfrequente dienst van de Velsense pont: dus meer dan 3x per uur. We verwachten snel, liefst voordat het toeristenseizoen aanbreekt, actie op dit dossier.

Ook het reguliere provinciale fiets- en voetgangersnetwerk (actielijn 2) krijgt een boost. De in 2016 gestarte

"Aanpak Fietsknelpunten" die samen met de Fietsersbond is opgesteld, wordt afgerond. Bij onderhouds- en vervangingswerkzaamheden wordt de positie van de fiets versterkt. Wij verwachten dat gewerkt wordt aan verbreding van bestaande en nieuwe fietspaden en -stroken en dat de fiets op het fietspad langs N-wegen voorrang houdt/krijgt op het oprijdend en afslaand autoverkeer.



In actielijn 8 wordt nadruk gelegd op LF-icoonroutes, fietsknooppuntensysteem en het wandelnetwerk. Er wordt nadrukkelijk gesproken over het wegnemen van fysieke barrières, als wegen, kanalen en veerverbindingen. Over tunnels en viaducten wordt niet gesproken, evenmin als over conflicterende belangen zoals het afsluiten van delen van fietsroutes die in of nabij een stuifduin liggen. Zo dreigen Kattendel op korte termijn (zie pagina 8 en 9) en het fietspad op de Blijdensteinsweg (LF-route) in de Schoorlse duinen op langere termijn, afgesloten te worden.

Tot slot is vermeldenswaardig dat de voortgang van de Actieagenda gemonitord gaat worden en zo nodig bijgestuurd: halverwege de huidige collegeperiode in 2023, 2025 en 2027. Het rapport is te lezen op de website van de Haarlemse fietsersbond: <https://bit.ly/3Ucey0b>

# Fatbike deel 2 - Slappe beentjes

Mark Hunting

Algemeen

**De fatbike: U heeft er in dit blad nog niet veel over gelezen. Des te meer ziet u hem rijden op straat. Elektrische fietsen bestaan inmiddels al een behoorlijke tijd, daar kijken we al lang niet meer van op. Eerst werd de elektrische fiets voornamelijk omarmd door de oudere fietser. En terecht, want wie wil er nu niet altijd met wind mee fietsen, wanneer de leeftijd zijn tol begint te eisen? Fietstochten die steeds moeizamer gingen werden plotseling weer goed te doen. Geweldig! Jongere fietsers gingen ook steeds vaker aan de elektrificatie. En waarom ook niet, als je elke dag ver moet fietsen naar school? Of als de elektrische (bedrijfs)fiets je in staat stelt om de auto vaker thuis te laten?**

## Maar nu de fatbike.

Een fiets met heel dikke banden, een laag zadel en een flinke motor. Trappers zitten er ook aan, maar door het lage zadel is de fietshouding zo slecht dat die amper te gebruiken zijn. Hoeft ook niet, een licht tikje op de trappers is voldoende om de motor maximaal aan het werk te zetten. En zelfs dat hoeft soms niet, er zijn 'gashendeltjes' te koop waarmee de trappers volledig worden gedegradeerd tot passieve voetensteuntjes. Met zo'n gashendeltje is een fatbike voor de wet geen fiets meer en mag hij zelfs niet meer op de openbare weg.

Datzelfde geldt voor een andere populaire ingreep, het verwijderen van de snelheidsbeperking van 25 km/uur. Maar wie gaat dit handhaven? Vooralsnog helemaal niemand, zo lijkt het.

Tot zover de fatbike zelf. Nog veel opvallender is de doelgroep. Waar ouderen de eerste doelgroep waren van de elektrische fiets, lijkt de fatbike vrijwel uitsluitend gebruikt te worden door scholieren. En bijna alleen maar binnen de stad. Een stad die binnen een half uurtje van het noordelijkste tot het zuidelijkste puntje te fietsen is. De afstand naar school zal voor deze scholieren vrijwel altijd korter zijn. Nu is het streven door scholieren naar minimale inspanning natuurlijk niet vreemd. Als een scholier met hard werken bij de supermarkt of met een krantenwijk voldoende heeft gespaard om een fatbike aan te schaffen, wie ben ik dan om daar iets van te vinden? Maar een fatbike kost nieuw vanaf ongeveer vijftienhonderd euro. Een 16-jarige verdient in de supermarkt ongeveer € 5,00 per uur. léts in mij zegt dat de scholieren die ik zie rondrijden op een fatbike hier niet honderden uren voor hebben gewerkt. Dat vermoeden wordt stevig kracht bijgezet wanneer ik basisschoolleerlingen (!) op een fatbike zie langs sjezen. Dan blijft er eigenlijk maar één optie over: de ouders hebben de fatbike betaald. En dat begrijp ik dus niet. Zijn er werkelijk ouders die het streven van hun kroost om elke lichaamsbeweging tot een minimum te beperken faciliteren door er duizenden euro's aan te spenderen? Waarom in hemelsnaam? Realiseren deze ouders zich niet dat lichaamsbeweging voor kinderen juist heel belangrijk is, evenals het kweken van doorzettingsvermogen? En dat op hoge snelheid door de stad scheuren, al dat niet met de telefoon in de hand, niet per se bevorderlijk is voor de veiligheid?

Op het platteland, waar kinderen soms tientallen kilometers naar school moeten fietsen, begrijp ik natuurlijk best dat je je kind een elektrische fiets gunt. Een fiets welteverstaan, en geen scooter waar voor de sier nog trappers op zitten. Maar in de stad, waar alles dichtbij is? Dat gaat er bij mij écht niet in. Mijn eigen zoon is 10. Van zijn school naar huis is het zo'n 3 km. Dat is heel goed te doen (vind ik) tot enorm ver (vindt hij). Bij elke fatbike die voorbij zoeft, wijst hij me erop dat hij dat ook wel heel graag wil. Mijn antwoord is dan steevast: geen sprake van, daar krijg je slappe beentjes van. Tot hij 15 is. Dan mag hij gaan werken en sparen tot hij zélf een fatbike kan kopen.



Jaargang 47

*Werken voor de kost op een zwaar beladen fatbike (en geld verdienen voor een eigen fatbike?)*

## Gisteren heb ik het CROW-kenniscafé gevolgd over de speedpedelec.

De deelnemers (meestal verkeersambtenaren) vinden dat de speedpedelec binnen de bebouwde kom toegelaten moet worden tot het fietspad. Zij zeggen:

1. dat het voertuig, zoals bereden door de early adopters, niet gevaarlijker is gebleken dan de gewone fiets
2. dat er nauwelijks klachten zijn over de aanwezigheid van de speedpedelec op het fietspad waar dat al toegestaan is
3. dat de speedpedelec een goed alternatief is voor de auto voor woon-werkverkeer, mits de gemiddelde snelheid hoog genoeg is.

Maar (1 en 2) de snorfiets was ook geen probleem toen die alleen door bejaarden en dames in klederdracht werd gebruikt en is later wel een groot probleem geworden. We hebben nu de grootste moeite om die snorfietsen van het fietspad af te krijgen. De speedpedelec die nu (nog) duur is en vooral wordt gebruikt

door mannen van middelbare leeftijd met een hoog salaris, mensen zoals de deelnemers aan het kenniscafé die af en toe een hoge mate van entitlement lieten doorschemeren, wordt goedkoper, wordt breder verkocht en kan zo makkelijk de snorfiets 2.0 worden. (3) Het fietspad beschikbaar maken voor woon-werkverkeer op hoge snelheid is net zoiets als een extra weg aanleggen: het leidt niet tot een afname van files op bestaande wegen, maar tot een toename van het verkeer. De toename bestaat weliswaar uit elektrisch fietsverkeer, wat minder milieuvervuilend is dan autoverkeer en gezonder voor de reiziger, maar het kost wel energie en de hoge snelheid geeft wel overlast. Mensen kunnen ook 'OEK-fietsen' ('Op Eigen Kracht-fietsen'), of elektrisch fietsen op het fietspad, of op grotere afstanden elektrisch bromfietsen op de rijbaan, of het ov gebruiken, of dicht bij hun werk gaan wonen. Ik hoop dat de Fietsersbond het principe blijft verdedigen: het fietspad is geen snelweg, maar een veilige baan voor fietsers van 8 tot 80.

## Snorfietsers naar de rijbaan

René Rood

**Veilig Verkeer Nederland (VVN) pleit ervoor om, in navolging van Amsterdam en Utrecht, ook in de rest van Nederland snorfietsers naar de rijbaan te verwijzen. Volgens woordvoerder Rob Stomphorst zorgt dit voor eenduidige regelgeving. In combinatie met de helmplicht, vanaf 1 januari, valt de maatregel ook veel beter uit te leggen.**

het vervoermiddel naar de rijbaan te verwijzen. "In Amsterdam en Utrecht is dit al verplicht. Als je de helmplicht vanaf 1 januari combineert met verplaatsing van de snorfiets naar de rijbaan in heel Nederland, heb je een eenduidige maatregel die eenvoudiger uit te voeren is. Nu is de motivatie om die helm op te zetten niet zo hoog."

VVN maakt zich al langer zorgen over de grote snelheidsverschillen op de Nederlandse fietspaden. Dat maar liefst driekwart van de snorfietsen gemiddeld 30 km/uur gaan, is volgens Rob Stomphorst des te meer reden om

Ook zou de overheid, volgens Stomphorst, vaart moeten maken met de verlaging van de maximumsnelheid voor auto's in de binnensteden naar 30 km/uur om grote snelheidsverschillen op de rijbaan te voorkomen.

## Meldingen openbare ruimte

Met klachten over je leefomgeving als zwerfvuil, niet werkende straatverlichting of slechte fietspaden, kun je terecht op de website van de desbetreffende gemeente. Daarnaast zijn er wat handige apps, waarmee je direct vanaf je mobiele telefoon melding kunt doen met foto en locatie erbij. Deze apps kun je downloaden in de Apple- of Google store.

Haarlem en Bloemendaal  
Heemstede  
Hillegom  
Velsen  
Zandvoort  
Provincie Noord-Holland

BuitenBeter app of tel 14023  
[www.heemstede.nl](http://www.heemstede.nl) of tel 14023  
Fixi app of tel 140252  
<https://bit.ly/3JBhRYK> of tel 14025  
[www.zandvoort.nl](http://www.zandvoort.nl) of tel 14023  
<https://bit.ly/37Gn0R4>, i-app of tel 5143143



# Fietsen met twee of drie wielen? deel 1 Hein Pekelharing

Soms, als je ouder wordt of een handicap hebt, gaat fietsen geleidelijk aan moeilijker. Rijden op een tweewieler wordt dan minder gemakkelijk, of zelfs echt lastig. Eerst doe je nog stoer en laat je niets merken, maar op het moment, dat je bijvoorbeeld een rare zwieper maakt, wordt het wel tijd om iets te gaan ondernemen. Het verkeer wordt steeds drukker en er zijn (helaas) ook steeds meer rare en vaak gevaarlijke fietsen, veelal ook nog met roeke-loze ikke, ikke-berijders!

Een gewone fiets op twee wielen is een prima uitvinding, maar als je plotseling moet stoppen, moet je meestal van het zadel om te voorkomen dat je omvalt. Dat ging altijd goed, maar moeizaam; soms viel je toch (bijna) om.

Dat zijn de momenten dat je liever op een driewiel-fiets zou willen zitten! Die valt niet om, je kunt je voeten gewoon op de trappers houden en als je goed rondgekeken hebt, gewoon weer door rijden. Je hoeft op de (betere) driewiel-fietsen ook niet meer op een zadel te zitten, want er bestaan zelfs goede (kuip)stoelen; Nooit meer zadelpijn, hoe fijn is dat?



De fiets van Hein: de Scorpion

Maar wanneer moet je 'overstappen' op een driewiel-fiets? Een vakman zei: twee jaar voordat je hem écht nodig hebt. Mijn, uit ervaring geboren, tip: doe het als je nog fit bent en wilt blijven fietsen, maar wacht niet te lang! Opa had daarvoor een passend spreekwoord: "Als hadden komt, is hebben te laat!"

Oké, je wilt je gaan informeren, maar waar moet je op letten? Er zijn eigenlijk maar drie categorieën driewiel-fietsen:

☞ Driewielers met eenzelfde stuur en zadel als een tweewieler, maar met twee achter- of twee voorwielen. Ze lijken op 'gewone' fietsen, maar sturen

totaal anders en daar moet je echt aan wennen! Fietsinstructeurs kunnen daarover het één en ander 'vertellen'.

☞ Driewielers met één voorwiel en een, meestal tussen of boven de twee achterwielen geplaatste, zitting/stoel, voorzien van een zelfde soort (boven)stuur als op de gewone fiets. Dat lijkt erg handig, maar omdat het voorwiel ver weg staat, stuurt het héél anders dan een tweewieler! Dat kan, zeker in het begin, maar ook later, tot nare verrassingen leiden.

☞ Driewielers -Trikes genaamd- met twee wielen achter (Delta Trikes), of twee wielen voor (Tadpole Trikes). Beide soorten worden bestuurd met twee handels (Joysticks), direct ter weerszijden van de zitting. Dat noemen we een onderstuur. Je armen heb je ontspannen naast je, maar je kunt veel beter en sneller reageren dan met zo'n lang (boven)stuur! Dat lijkt raar, maar met de korte 'knuppels' leer je snel 'anders' sturen. Immers, met een (boven)stuur reageer je in een reflex als met je oude tweewieler, maar dat gaat dan niet goed! Bij de Delta Trike zit je meestal iets hoger dan bij de Tadpole Trike, maar door het lagere zwaartepunt kun je met een Tadpole Trike wel sneller krappe bochten door flitsen.

Ik zelf heb een Tadpole Trike. Hij heeft ook een elektrische trapondersteuning en dat is best fijn! Wat ie niet heeft, is een vouwmechanisme. Ik kan hem dus niet in een kofferbak stoppen en heb voor transport minstens een bestelwagen nodig. Tegenwoordig zijn de meeste goede Trikes leverbaar met vouwmechanisme. Die kun je dan bijvoorbeeld ook op een pallet binden, om hem naar je internationale fietsbestemming vooruit te sturen en zelf met de trein na te reizen.

Ik schrijf dit stuk nu voor de Haarlemmer Wielen, omdat er veel keus is. Ik wil jullie aanraden, er eens over na te denken: hoe kan ik 'oneindig' blijven fietsen, bewegen en genieten. In een volgende aflevering zal ik verder ingaan op de vraag: hoe wil ik fietsen, met welk doel en wat heb ik daarvoor nodig? Belangrijk is: ga eens rondkijken, ga op een Trikes zitten en vooral: ga er mee fietsen. Wil je gaan toeren, ga dan minstens ook een flink stuk fietsen of laat je adviseren door vakmensen.

Heb je behoefte aan advies? Mail Hein Pekelharing van de Fietsersbond afdeling Velsen:

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

# Boetes voor fietsovertredingen

René Rood

Ooit wel eens bij stilgestaan wat de geldelijke consequenties zijn als je wordt bekeurd bij verkeersovertredingen per fiets? Vanaf 1 maart 2023 gelden hogere boetes, lazen wij op de site van de Fietzersbond Landelijk. Onder het motto 'Bezint eer ge begint', volgt hieronder een overzicht per soort overtreding. Het is maar dat je het weet...

## Wat ben je kwijt voor welk soort overtreding

### Mankement aan je fiets:

- € 40 Geen reflectie op je wielen
- € 40 Geen reflectie op je trappers
- € 40 Kapotte fietsbel
- € 40 Kapotte rode reflector
- € 60 Kapotte verlichting
- € 60 Kapotte remmen
- € 60 Trappers niet goed vast

### Ongewenst gedrag:

- € 40 Inrijden waar dat verboden is
- € 40 Inhalen vlak voor of op een zebrapad
- € 40 Verplichte rijrichting negeren
- € 40 Fiets stallen waar dat verboden is
- € 60 Tegen rijrichting inrijden
- € 60 Negeren verplicht fietspad
- € 60 Geen verlichting voeren
- € 110 Rechts inhalen
- € 110 Niet rechts houden
- € 110 Door rood fietsen
- € 110 Niet meewerken aan alcoholcontrole
- € 110 Geen voorrang geven aan voetganger bij zebrapad
- € 150 Telefoon vasthouden op de fiets
- € 160 Hand niet uitsteken
- € 160 Niet stoppen bij stopteken politie
- € 160 Aanwijzingen politie/verkeersregelaar niet opvolgen
- € 200 Rijden onder invloed (ja, ja, dat mag ook niet op een fiets)



Verkeersboetes voor fietsers (foto: Schakeltje, Fietzersbond, zie ook: <http://bit.ly/42D6JEJ>)

\*Alle bedragen zijn **exclusief** € 9 administratiekosten en gelden voor personen van 16 jaar en ouder. Ben je jonger dan 16, dan moeten de ouders betalen en wordt de boete gehalveerd.

Toch is het misschien in alle gevallen beter om je fiets op orde te hebben en je aan de regels te houden. In plaats van zo'n bekeuring kun je natuurlijk ook op zoek naar een leuk cadeautje voor een familielid, vriend of vriendin: Kost minder en levert meer plezier op. Kijk maar eens naar de tekst hier onder.:

## Op zoek naar een leuk cadeautje?

Maak een vriend, kennis of familielid lid van de Fietzersbond en ook dit nieuwe lid profiteert van de voordelen die een lidmaatschap van de Fietzersbond met zich mee brengt. Wie wil nou niet als eerste op de hoogte van zijn van tests en nieuwe ontwikkelingen op fietsgebied en gebruik maken van de online Fietzersbond Routeplanner? Voor de kosten hoeft het niet te laten (die zijn minimaal € 30,00 per jaar, maar meer mag natuurlijk altijd). Aanmelden kan via de website: <https://www.fietzersbond.nl/lid>

# Velser Affaires, 30 kilometer in Velsen Han van Spanje

**30 km/uur snel invoeren, maakt de stad veiliger.**

**Vanaf de vijftiger jaren reden de auto's ongehinderd en ongeremd door de steden. De ruimte in de smalle straten werd opgeëist door het gemotoriseerd verkeer.**

**In 1957 werd voor het eerst een maximumsnelheid in de bebouwde kom ingevoerd, die overigens niet werd gehandhaafd.**

Door initiatieven van bezorgde burgers werden stapje voor stapje maatregelen afgedwongen om het verkeer veiliger te maken, vaak gesteund door buurtcomités. In de zestiger jaren werd er o.a. in Haarlem tegen de verkeersonveiligheid gedemonstreerd. De Fietsersbond (toen nog de ENWB) en pressiegroep "Stop de Kindermoord" werden opgericht. Desondanks steeg het aantal slachtoffers jaarlijks verder. Topjaar was 1972 met 3.200 (!) verkeersdoden en een veelvoud aan gewonden van alle leeftijden.

Na jaren van protest en lobbyen verbeterden de overheden geleidelijk de inrichting van de wegen: meer ruimte voor de auto. Technische eisen aan nieuwe auto's bezorgden de auto-industrie grotere winsten en de automobilisten een veiliger auto met autogordel, kreukelzone en airbag. Het was veiliger voor de chauffeur en het aantal verongelukte voetgangers en fietsers daalde ook.

Anno 2023 is er eindelijk oog voor de onveiligheid van de mensen in de stad: Kan de jeugd veilig zelfstandig naar school fietsen of lopen, kunnen de kleintjes veilig buiten spelen, kunnen de ouderen rustig naar de winkel lopen en boodschappen doen? Daar gaat het om! De Fietsersbond heeft een belangrijke taak bij het beschermen van de bewoners van alle leeftijden. Eindelijk wil de overheid de oorzaak van de onveiligheid van de bewoners van de stad aanpakken.

Hoofdoorzaak van de onveiligheid is de maximumsnelheid van de auto's in de woonstraten. Die moet van 50 naar 30 km/uur om voetgangers en fietsers te be-

schermen. 30 km/uur is niet alleen veiliger, het voelt ook veel veiliger voor de fietsers en wandelaars.

Nu is in menig gemeente, dus ook in Velsen, een discussie ontstaan hoe de 30 km/uur kan worden ingevoerd. Tegenstanders van 30 km-maatregelen vertragen het proces, door dure wegaanpassingen te eisen. Dat is het recept om niets te doen.

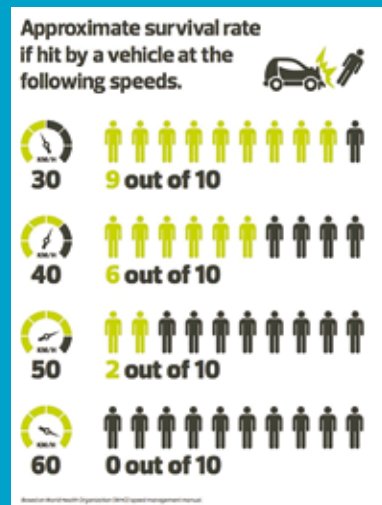


Chart waarin overlevingskansen bij een botsing tussen een fietser of automobilist duidelijk worden

Het snel invoeren van maximum 30 km/uur in woonstraten, maakt Velsen nog dit jaar veiliger!

Het overgrote deel van de automobilisten houdt zich aan duidelijke regels.

Dus, snel invoeren, want er gebeuren dagelijks ongevallen.

Ondertussen blijft de onveiligheid bestaan en stijgt het aantal verkeersslachtoffers gewoon door.

Een chauffeur die 50 km/uur rijdt op de Lange Nieuwstraat, de Hagelingerweg of Broekbergerlaan denkt dat hij in zijn recht staat, omdat er géén bordje 30 km staat.

Een mogelijk ongeval is dan waarschijnlijk dodelijk, terwijl het te vermijden is.