

Haarlemmer Wielten

Adressticker

Fietsersbond Regio Haarlem * jaargang 47 * nummer 2 * september 2023



Zonnefietspad in wording (pagina 18)



Fietsersbond
Regio Haarlem

Van de redactie

Maurice Schipper

Redactie

Nog een nachtje of dertig slapen en we mogen weer naar de stembus, lezer(es). Jawel, de vlag van buurvrouw aan de overkant hangt nog steeds ondersteboven. Wie weet, weet Caroline hem te keren. Kortom: het zijn weer spannende tijden in ons straatje. Tegen de struikelsteen die volgens planning voor ons huis geplaatst zal worden, verwacht ik geen burenerzet; integendeel, het zal de cohesie bevorderen.

Struikelen, het is wel een beetje een thema in dit nummer. Ook met de fiets lukt het gemakkelijk, over stoerprandjes bijvoorbeeld, of over meningsverschillen met betrekking tot het al dan niet aanleggen van kluunmatten.

Op Schiphol kun je letselarm over paaltjes struikelen. Ook struikelen we alsmar moeizaam voort, op zoek naar nieuwe vrijwilligers voor onze club: "Fietsersbond Regio Haarlem * jaargang 47" staat op het voorblad van dit nummer. Wat te denken van enig vers bloed?

Tot slot maar weer eens een stokpaardje waarover ik nog akelig vaak struikel: Waarom steken zoveel fietsers (óók leden van de Fietsersbond, zelfs automobilisten onder hen) niet even hun hand uit bij het rechtsaf slaan (vanaf een rotonde bijvoorbeeld)?

Inhoud



2 Redactie: Van de redactie **3 Haarlem:** Nieuw fietsbeleid **4 Fietsbrug N208,** Nieuwe Fietsenrekken **5 Ontwikkelzone Zijweg-West** **6 Bloemendaal:** Fietsknelpunt Leidsevaart-Bekslaan, Fietspad Kattendel wordt voetpad? **7 Naschrift Fietspad Kattendel,** Lezersrubriek **8-9 Velsen:** Pont: Zwakke schakel in de RDR **9 Algemeen:** Weg met alle trottoirbanden **10 MMF:** Steef de Jong **11 Regionaal:** RDR Haarlem-Amsterdam gereed **12 Zonnefietspad Schipholweg,** Cruquiusbruggen **13 Weg met alle trottoirbanden** **14-15 Algemeen:** Actief fietsbeleid nodig! **15 Fietschool Haarlem** zoekt fietsdocenten **16 Heemstede:** Herenweg-Adriaan Pauwlaan **Algemeen:** Bloemendaal, Zandvoort en Hillegom 'stuurloos' **17 Vergevingsgezinde fietspaden** **18 Enquête Fietsgemeente 2024,** Gezien in **19 Fietsen met twee of drie wielen?** Deel 2 **20 Fietsveiligheid onder scholieren**

Colofon

Jaargang 47 nr 2 september 2023
Fietsersbond Regio Haarlem

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

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

Coördinatiegroep
René Rood (secretariaat)
haarlem@fietsersbond.nl
Ad Stavenuiter, Kees Joustra
Gert Klijn (penningmeester)

Redactie
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
Mieke van Rooij 06 50 82 22 23
Annelies Homburg

Drukwerk
FlyerAlarm, Maastricht

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

Bloemendaal
Vacature

Heemstede
Guus van Dee 06 29 03 03 04
heemstede@fietsersbond.nl

Hillegom
Vacature

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

Zandvoort
Vacature

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

Volg ons
Website haarlem.fietsersbond.nl
Twitter [@FBHaarlem](https://twitter.com/FBHaarlem)
Facebook <http://goo.gl/sDBhN9>
YouTube <http://goo.gl/RH4K>

Lezersrubriek
Brieven van lezers zijn welkom, met een maximale lengte van 150 woorden. Wij behouden ons het recht voor kopij te wijzigen of te weigeren. Artikelen geven niet altijd het standpunt weer van de Fietsersbond. Soms zullen wij een reactie plaatsen met een kanttekening onzerzijds.

Nieuw fietsbeleid Haarlem

Karel Hollink

Op 20 juli heeft de gemeenteraad nieuw fietsbeleid vastgesteld. In de nota “Fietsbeleid 2023, de fiets als vanzelfsprekende keuze” worden regionale doorfietsroutes en stedelijke plus- en hoofdroutes benoemd. Plusroutes zijn bedoeld om zo direct en comfortabel mogelijk langere afstanden af te leggen. Hoofdroutes zijn alle andere doorgaande fietsverbindingen. De regionale doorfietsroutes komen uit op een fietsring om het centrum. Op voorstel van de Fietsersbond is nog een aantal verbeteringen aangebracht in het uiteindelijke plaatje.

Actieplan

De nota toont aan dat er nog maar weinig straten zijn ingericht volgens de eisen voor fietsroutes. In een actieplan staat welke straten de komende jaren worden aangepakt. Het plan is vooral een opsomming van al lopende projecten. Er wordt ingezet op ‘werk met werk maken’: straten die om wat voor reden dan ook op de schop worden genomen, worden daarna heringericht volgens de normen uit het fietsbeleid. Ook bij projecten in ontwikkelzones worden de nieuwe eisen toegepast. Het is goed dat er nu een complete blauwdruk ligt van Haarlem als aantrekkelijke fietsstad. Wij vrezen echter dat het nog lang kan duren voordat het nieuwe beleid gerealiseerd is.

Fietsparkeren

Er komen nieuwe stallingen en bestaande stallingen worden verbeterd. Om de overlast van hinderlijk geparkeerde fietsen te verminderen wordt in de eerste plaats niet gedacht aan strengere handhaving, maar aan mensen verleiden hun fiets fatsoenlijk te stallen door betere faciliteiten te bieden. Wij betwijfelen of dat zonder handhaving gaat lukken. Behalve fietsenrekken, komen er ook fietsvakken, afgebakende fietsparkeerplekken zonder mogelijkheid om je fiets met een ketting vast te zetten. Een slecht idee. Het gevaar van omwaaien

en vooral van diefstal is zo groot dat we zulke vakken niet verantwoord vinden. Ondanks ons dringende advies is het voorstel van de ChristenUnie om het parkeren in vakken uit het beleid te halen, niet aangenomen.

Gemeenteraad

De behandeling in de Raad verliep zonder veel problemen. Het beleid werd vrijwel unaniem aangenomen. Zelfs de VVD stemde voor. Blijkbaar begint de fiets ook in die kringen populair te worden. Hun woordvoerder sputterde nog wat over te weinig balans tussen beleid voor auto en fiets. Wij vinden echter al heel lang dat die balans ernstig is doorgeslagen naar de auto, ten koste van alle andere gebruikers van de openbare ruimte. De wethouder zegde de VVD wel toe dat het beleid ook voorziet in fietstunnels of fietsbruggen bij kruisingen met drukke autowegen. Goed nieuws voor fietsers én auto's, maar ook hier blijft de vraag: “wanneer en waar dan?” In een aangenomen wijzigingsvoorstel wordt gevraagd de snorfiets zo snel mogelijk naar de rijbaan te verplaatsen. Dit was niet in het beleid opgenomen, omdat het probleem volgens het college niet meer zo groot was sinds de helmplicht voor snorfietsers. Blijkbaar beseft zij niet hoeveel ergernis en onveiligheidsgevoel die snorfietsers op de fietspaden nog steeds geven. De meerderheid van de Raad weet dat gelukkig wel. Tenslotte is er een motie aangenomen voor het inzetten van fietsstewards die blijvend worden ingezet om omgevallen fietsen te herplaatsen, fietswrakken te verwijderen, mensen aan te spreken op hun verkeerd gestalde fiets, fietsers te informeren over stallingsmogelijkheden, enz. Dat schijnt in andere steden, bijvoorbeeld Groningen, goed te werken.

Al met al is het nieuwe fietsbeleid een belangrijke stap in de goede richting om van Haarlem een betere stad voor fietsers te maken. Wat ons betreft mag er in de uitvoering van de plannen een tandje worden bijgezet.



Voorbeeld nieuw fietsbeleid: fietsring om het centrum, hier de Kinderhuisvest. Foto met dank aan André van Vevap.

Fietsbrug N208

René Rood

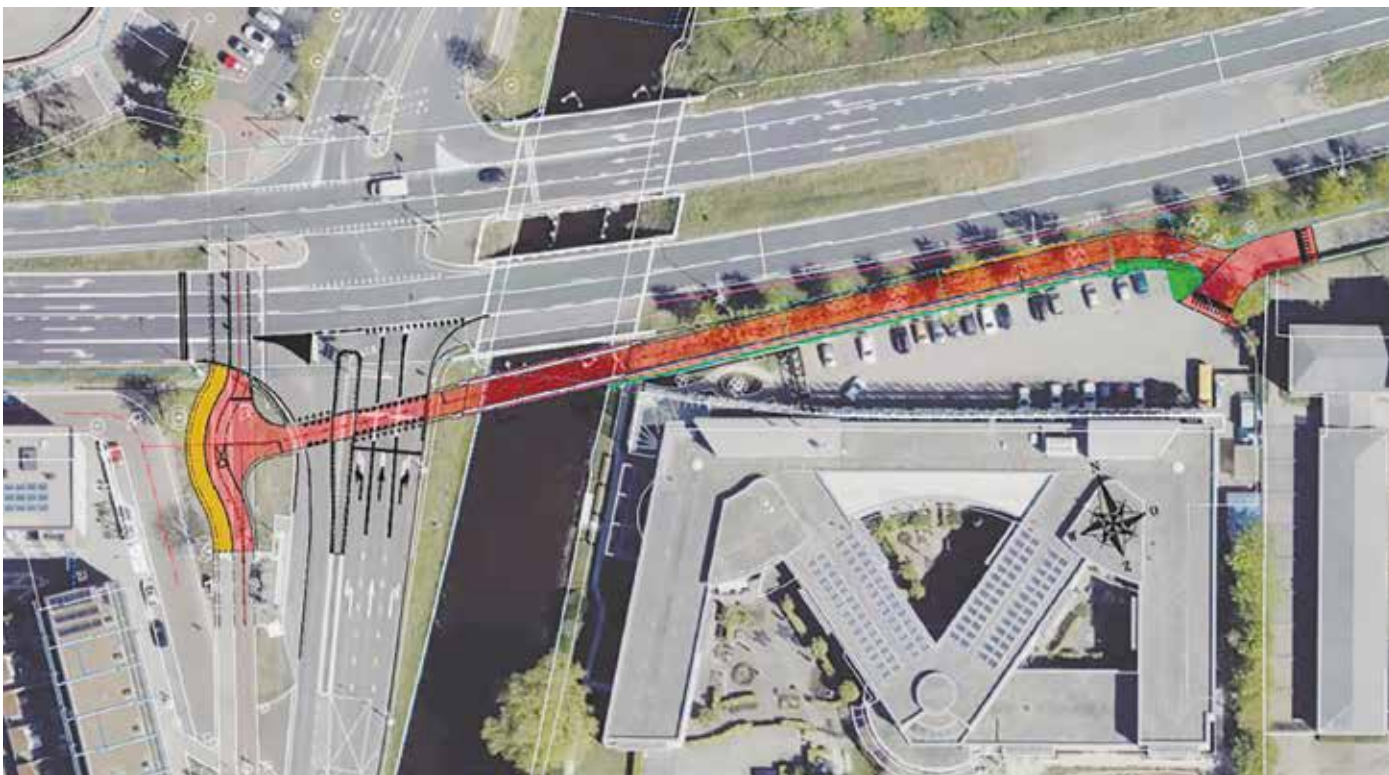
Hoera! Eindelijk, na bijna 20 jaar, wordt er een fietsbrug over de Leidsevaart aangelegd die het bestaande, gevaarlijke kippenbruggetje voor voetgangers gaat vervangen. De leerlingen van het Coornhert Lyceum mogen blij zijn met deze veel veiligere verbinding. De brug wordt in opdracht van de provincie volgens planning aangelegd in 2024 en opgeleverd in 2025.

Wat niet aangelegd wordt, is het fietspad langs de Westelijke Randweg in het verlengde van de Parnassiakade. Er wordt onderzoek gedaan naar het voor fietsers geschikt maken van het Munterslaantunneltje naar de 's Gravesandeweg terwille van een fietsverbinding naar

het kruispunt Leidsevaart/Westelijke Randweg (bij het Volvo-gebouw).

Wij vinden dat het fietspad vanuit Haarlem langs de Leidsevaart breder moet worden. Gemiddeld is het fietspad ter hoogte van de Stadsschouwburg naar de Randweg 1,50 meter breed in plaats van de benodigde 2,50 meter. Bovendien is de kwaliteit van dit fietspad slecht en niet in overstemming met de door de gemeente zelf vastgestelde kwaliteitseisen.

Meer informatie over de fietsbrug is te vinden op: <https://bit.ly/FietsbrugLeidsevaart>



Nieuwe fietsenrekken

René Rood

Maandag 10 juli heeft de gemeente meer dan 200 nieuwe fietsenrekken geplaatst bij station Spaarnwoude. Binnen 24 uur was de nieuwe stalling volop in gebruik. De nieuwe fietsenrekken staan er tijdelijk, totdat over een paar jaar met de bouwwerkzaamheden voor een nieuwe woonwijk wordt begonnen. Dan wordt de fietsenstalling naar een andere plek verhuisd.

Uiteindelijk zal Haarlem Oostpoort een definitieve stalling met voldoende plekken krijgen.



In het gebied rondom het kruispunt Zijlweg-Westelijke Randweg gaat de gemeente Haarlem ruim 600 woningen bouwen, met name op het terrein dat nu vol staat met afgedankte auto's (Biemond) en tussen de Korte Verspronckweg en de spoorlijn naar Zandvoort. Al sinds 2011 worden hiervoor plannen gemaakt en nota's geschreven. De ontwikkeling komt nu echt op gang, omdat een woningbouwsubsidie (WBI) van 3 miljoen euro is verleend. Voorwaarde is dat met de eerste woningen in 2025 gestart wordt en met de laatste woningen binnen 10 jaar. Daarbij zal de gemeente ook de infrastructuur aanpassen en zorgen voor een betere inrichting van wegen en paden voor voetgangers en fietsers. Een drietal geplande aanpassingen is belangrijk voor de fietsers:

1 Doorsteek Delftstraat-Julianalaan

Het verlengen van de fietsroute vanaf het centrum via de Garenkokerskade naar de Julianalaan. Hiermee ontstaat een aantrekkelijk alternatief voor de fietsroute over de Zijlweg en verdwijnt een deel van de drukte en onveiligheid op de lastige kruising met de Julianalaan, zeker voor fietsers die vanuit het noorden naar de Albert Heijn in de Spoorwegstraat gaan. Zij rijden nu het laatste stukje vanaf de Julianalaan vaak tegen het fietsverkeer in. De aansluiting van de fietsroute Garenkokerskade op de Julianalaan is van stedelijk belang.

Voor de doorsteek van de Delftstraat naar de Julianalaan is al een reservering in het bestemmingsplan opgenomen. Omwonenden hebben zich eerder tegen dit plan gekeerd. Vanwege het stedelijk belang heeft de

gemeente desondanks verklaard zich in te spannen om deze verbinding tot stand te brengen.

2 Doorsteek Spoorwegstraat-Korte Verspronckweg

Met het maken van een fietsdoorsteek van de Spoorwegstraat naar de Korte Verspronckweg ontstaat een veilige en snelle fietsverbinding van en naar de nieuwe woningen, de school en de sportvoorzieningen die gepland zijn op de Korte Verspronckweg. Hiervoor moet een tunneltje onder de spoorlijn Haarlem-Zandvoort aangelegd worden.

De Fietsersbond heeft al voor vele fietstunnels in Haarlem gepleit, maar die zijn er nooit gekomen. Dit tunneltje stond niet op onze prioriteitenlijst.....

3 Houtmanpad 2.0

Ook het optimaliseren van een fietsverbinding via het Houtmanpad heeft voor de Fietsersbond hoge prioriteit. De opgave ligt vooral bij het smalle stuk tussen de Westelijke Randweg en de Beatrixschool, waar wandelaars en fietsers elkaar in de weg zitten. De gemeente gaat de mogelijkheid onderzoeken om hier de route om de school heen te laten lopen, via een bestaande landweg en het Blinkertpad. Het Houtmanpad tussen de Westelijke Randweg en Beatrixschool wordt dan uitsluitend gebruikt door voetgangers. De 'Houtmanpad-fietsroute' heeft een 'belast' verleden en daarom is het beter om voortaan over de 'Blinkertpad-fietsroute' te spreken.

Dit jaar wordt gestart met het opstellen van een "Programma van Eisen" voor de gehele ontwikkelzone. Wij houden 'de vinger aan de pols'.



Fietsknelpunt Leidsevaart-Bekslaan

Rob Stuip

De gemeente Bloemendaal is druk bezig met het voorbereiden van de herinrichting van de kruising Leidsevaart-Bekslaan in Vogelenzang. De gemeenteraad heeft op 22 december 2022 akkoord gegeven op het gekozen ontwerp van het kruispunt en de brug. Het ontwerp van het kruispunt en alle nodige technische tekeningen zijn klaar. De werkzaamheden zijn afgestemd met ProRail.

De werkzaamheden aan de spoorwegovergang vinden plaats tijdens een 'treinvrije periode' (TVP). Reizigers kunnen dan niet, of alleen met vervangend vervoer (bussen), reizen tussen Haarlem en Leiden. ProRail beperkt het aantal TVP's zoveel mogelijk. Tijdens deze

periodes moeten alle werkzaamheden, dus ook regulier onderhoud en beheer, worden uitgevoerd. Er dienen zoveel mogelijk verschillende projecten binnen deze TVP's gepland te worden. De gemeente is voor de planning afhankelijk van de TVP. Daarom verschuift de uitvoering van de werkzaamheden mogelijk van eind 2025 naar begin 2026.

Bron: brief aan omwonenden

Fietspad Kattendel wordt voetpad?

Rob Stuip

In een brief, gericht aan het landelijk bureau van de Fietsersbond, hebben Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, eigenaar van het Nationaal Park Zuid-Kennemerland (NPZK), het beleid ten aanzien van de verstuivingen in de zeereep van het duingebied kenbaar gemaakt. De brief van de provincie is volstrekt duidelijk. Gedeputeerde Staten steunen de dynamisering van de duinen en geven daarmee aan PWN, de beheerder van het NPZK, 'groen' licht om door te gaan met de aangekondigde maatregelen. Dat betekent dat het fietspad naar strandslag Kattendel zal moeten verdwijnen.

Compensatie

Met dit gegeven hebben we ingezet op compensatie in de vorm van een vervangend fietspad. Margot Holland, manager van het NPZK, stond hier positief tegenover maar twijfelde aan de vergunbaarheid. Zij liet een extern bureau, Van der Goes en Groot, onderzoek doen naar de vergunbaarheid van een nieuw fietspad via de Noorderweg in de Kennemerduinen naar de Zeeweg in Duin en Kruidberg, een doorsteek van circa 1100 meter lengte. De conclusie op basis van toetsen WNB, Habitat, NNN en ADC: "De kans dat dit vergunbaar is wordt als zeer laag ingeschat". Logische win-win oplossingen lijken dus niet mogelijk met de 'donkergroene' natuurwetgeving.

Geen steun van politiek

Bij ons verkiezingsdebat Provinciale Staten op 28 februari jl. probeerden we politieke steun te verkrijgen voor behoud van het fietspad Kattendel, maar met een ruime meerderheid werd dit verworpen. Alleen PvdA, CDA, SP en CU, samen goed voor 14 van de 55 zetels

in de oude Staten, stemden voor..

Calimerocomplex

Klimaatverandering, stijgende zeespiegel, herstel van de natuur, kustbescherming, biodiversiteit, stikstofopgave zijn de 'buzz'-woorden waarmee provincie, PWN en Rijnland hun beleid rechtvaardigen en ons een 'Calimero'complex bezorgen. We kunnen er weinig tegenover stellen. Immers, de alternatieve route naar Parnassia langs het Vogelmeer is slechts 700 meter langer en naar Kattendel 1,9 km langer. Het fietspad maakt geen deel uit van de LF1/Kustroute en zit niet in het fietsknooppuntennetwerk. Bovendien maakt nog slechts een handjevol fietsers gebruik van de ondergestoven fiets-/kluunroute naar Kattendel. Na ruim tien jaar strijd om het fietspad Kattendel te behouden zijn onze mogelijkheden lokaal en regionaal uitgeput. Het is nu de taak van de Fietsersbond om op landelijk niveau een omslag in het denken over fietsen in de natuur te bewerkstelligen.

Een ultieme poging van een aantal 'diehards' om het fietspad met kluunmatten begaanbaar te houden was gedoemd te mislukken. Acties en perspublicaties leverden niets op. PWN was niet te vermurwen

Conclusie

"...Het fietspad van strandslag Kattendel naar de betonbom wordt eruit gehaald, hiervoor wordt een voetpad aangelegd om de Noordwest Natuurkern beleefbaar te houden...", aldus Sjakel van Wesemael, directeur Natuur en Beleving PWN

Met dank aan D66 Bloemendaal voor hun steun, vanaf de eerste actie tot aan de laatste snik, rest de droevige constatering: 'sometimes you win, sometimes you lose.'

Fietspad Kattendel wordt voetpad?

René Rood

Naschrift

Rob Stuip heeft meer dan 10 jaar aan het dossier Kattendel gewerkt en schat in dat het rondje Kattendel definitief verdwijnt. Die kans is inderdaad groter dan de kans (met politieke druk) het rondje te behouden. Toen dit voorjaar de beslissing door PWN werd genomen het fietspad op te heffen, werd vanuit onze leden behoorlijk geprotesteerd, zowel tegen de beslissing van PWN zelf, als tegen het opgeven van het verzet tegen de beslissing. Velen binnen de Fietsersbond, het landelijke bureau en de afdelingen Castricum, Bergen en Haarlem, betreuren het besluit van PWN. Ook de gemeente Bloemendaal, wegbeheerder van het duingebied, heeft zich expliciet uitgesproken voor behoud van Kattendel: zij vindt dat er periodiek geveegd moet worden, zoals PWN 10 jaar geleden heeft toegezegd. Aan die belofte wil de gemeente PWN houden.

Niet iedereen is voorstander van het voortzetten van de actie: er zijn ook leden die de strijd opgeven en leden die de beslissing van PWN onderschrijven..

De Fietsersbond heeft twee stappen gezet:

1. Er is een petitie gestart tegen het opheffen van het rondje Kattendel;
2. Het vraagstuk van de duinverstuiving in Noord-Holland is opgeschaald naar landelijke organisaties die gekant zijn tegen het opheffen van fietspaden in Noord-Holland als gevolg van duinverstuiving.

Inmiddels zijn ruim 3700 adhesiebetuigingen op de petitie opgehaald. Dat is substantieel. Er is dus draagvlak om Kattendel (met in haar kielzog, de Blijdensteinsweg in de Schoorlse duinen, gemeente Bergen, waar het fietspad ook dreigt te verdwijnen) te behouden.

Van: Wim de Groot (adresgegevens bekend bij de redactie)

Het wordt tijd voor een vaste lezersrubriek. Waarom? Als onderzoeksvrijwilliger ben ik betrokken bij diverse projecten in de duinen (SOVON broedvogels, begrazingsonderzoek UvA, NMV paddenstoelen) en steun ik de visie van Stichting Duinbehoud die al 40 jaar een lobby voert om onze duinen om te vormen van zeereep-dijk tot een dynamisch stuivende kust. Op veel plekken waar de duinen voldoende breed zijn, wordt de zeereepdijk opengeboken om extra onder de kust aangevoerd zand de kans te geven met harde ZW-winden het duin in te stuiven, zo ook sinds 2012 bij Kattendel. Onze Fietsersbond lijkt enkel oog te hebben voor de route, om van A naar Beter te fietsen, in een zo recht mogelijk lijn, van Haarlem naar Kattendel. De noordelijke route wordt een

Overgenomen door landelijke organisaties

Het vraagstuk is inmiddels op het landelijk bureau van de Fietsersbond beland. Er is contact gelegd met 4 landelijke organisaties: ANWB, NTFU (wielrenners), Fietsplatform en NFN Open en Bloot, die gezamenlijk optrekken. Het doel: verlies van fietspaden als gevolg van duinverstuiving voorkomen, waaronder ook teruggedraaien van het PWN-besluit om Kattendel af te sluiten.

Het proces loopt nog

Er worden gesprekken gevoerd met de nieuwe fracties in de Provinciale Staten om steun te krijgen voor een alternatief plan: het ondergestoven fietspad blijft voetpad, maar wordt toegankelijk gemaakt voor fietsers door middel van kluunmatten, een goedkope en naar onze mening een haalbare zaak en redelijke wens. Wordt vervolgd.



Tijdens de Kattendelactie op 14 mei jl. hebben wij een stukje fietspad uitgegraven. De rode loper werd neergelegd als welkom en 'voorbeeld' voor dit door ons zo gewenste fietspad, een alternatieve kluunmat.

succes genoemd, terwijl in de praktijk het zand schreeuwt om deze ruimte. Elke vorm van vastlegging hindert dat proces, ook matten. Ik denk dat het passend bij deze natuur is om het fietspad te verruilen voor een voetpad, zoals PWN van plan is. Een ruime fietsenstalling aan het begin lijkt mij dan het enige waar wij nog op toe moeten zien...

Noot redactie: Dat wij het niet eens zijn met deze briefschrijver is duidelijk. Ons standpunt inzake Kattendel is genoeg verwoord in deze en vorige edities van de Haarlemmer Wielen. Wim vraagt aan het begin van deze tekst om een vaste lezersrubriek: een overbodige vraag. Die hebben we al sinds jaar en dag (zie daarvoor ook de colofon op pagina 2).



Daar gaat de pont, dus twintig minuten wachten!

In de HW van december 2022 hebben we aandacht besteed aan de Regionale Doorfietsroute (RDR) van Bennebroek en Heemstede naar Heemskerk en Uitgeest. Een essentieel onderdeel van deze route blijkt helaas de zwakke schakel.

Vanuit Haarlem betreft het de Flankroute en de Centrumroute die de noord-zuidas van het fietsroutenetwerk van de regionale doorfietsroutes door Velsen vormen. Beide routes stuiten op het Noordzeekanaal. De Velserpont vormt de verbinding tussen Velsen-Zuid en Velsen-Noord. De RDR wordt intensief gebruikt door forensen, onder andere door personeel van Tata Steel, scholieren, bewoners en toeristen. Omfietsen is geen optie. Daarom is de pont van groot belang.

Fietsbelang geschaad

Sinds 14 juli van dit jaar stelt het GVB nog maar één pont beschikbaar voor deze verbinding! Hierdoor is de frequentie van de afvaarten verlaagd van zes naar drie per uur met een wachttijd van 20 minuten als gevolg.

Uit de IJmuider Courant: *“De veerverbinding is plompverloren gehalveerd en menigeen is hier woest over”. De Fietsersbond Velsen eiste onmiddellijk publiekelijk van de gemeente dat er weer snel een tweede pont zou varen, en er weer iedere 10 minuten een pont kon vertrekken!”*

De praktijk vandaag de dag

De drie pontverbindingen in het westelijk deel van het Noordzeekanaal worden verzorgd met een vijftal identieke ponten. Het Amsterdamse GVB oordeelt – totaal onverwacht – dat daar twee ponten als reserve nodig zijn, met als gevolg dat er bij IJmuiden slechts één pont vaart. Hoewel het autoverkeer vlakbij de Velsertunnel en de Wijkertunnel ter beschikking heeft, gaan er ook vrachtauto's en personenauto's mee met de pont. Bij verstoringen in het autoverkeer (files door wegwerkzaamheden of ongevallen) wordt de pont door meer auto's gebruikt, soms zelfs ten koste van de fietsers omdat die minder ruimte krijgen. Bovendien kost het beladen van de pont dan meer tijd. Dit is duidelijk gebleken tijdens observaties door de Fietsersbond tijdens de werkzaamheden aan de Velsertaverse. Er is extra tijd nodig voor de (brom)fietsers om op de smalle gangpaden in te schikken. De ponten die het GVB voor de drie veerverbindingen gebruikt, zijn in de basis ingericht als auto-ponten. De gangpaden aan weerszijden bieden ruimte voor fietsers en voetgangers.

Het Noordzeekanaalgebied

Om de 20 minuten één pont is een enorm contrast met het aantal GVB-ponten dat de Amsterdamse bewoners op het IJ ter beschikking staat. De overige gemeentes aan de westkant van het Noordzeekanaal hebben slechts 3 verbindingen: de Velserpont, de pont bij Buitenhuisen en de Hempont. Het gaat hierbij om een

Vervolg op pagina 11



Fietsersbond Velsen in actie

aanzienlijk aantal inwoners uit vooral IJmond-Noord incl. Uitgeest, IJmond-Zuid en Haarlem, Assendelt en Westzaan en Zaanstad. De pont bij Velsen is vele malen drukker dan de ponten bij Buitenhuisen en de Hempont en toch vaart er een zelfde aantal ponten.

Overeenkomst van het 'dienstbetoon pontveren'

Begin 2010 draagt het Rijk de uitvoering van de veerverbindingen over aan Amsterdam. Er wordt in 2010 contractueel vastgelegd dat het „huidige niveau van dienstbetoon minstens 30 jaar gehandhaafd blijft” (art 2.1). De gemeenten Velsen, Zaanstad, Haarlemmerliede tekenden er dus voor dat Amsterdam tot 2040 gedurende 24 uur de pont in Velsen laat varen: tijdens de spits (7.00 tot 9.00 uur en 15.00 tot 17.00 uur) eenmaal per kwartier; buiten de spits eenmaal per 20 minuten. *“Wijzigingen van het dienstbetoon zijn slechts mogelijk na voorafgaand overleg en toestemming van de gemeenten.”*

Het GVB is begonnen met het vernieuwen van de vloot met elektrische ponten, één pont per verbinding. Met de oude ponten had Velsen overdag twee ponten varen, een ongewenste situatie dus.

Recente geschiedenis doorfietsroute en Pontplein

De kruisingen van de regionale doorfietsroute met de drukke, door zwaar vrachtverkeer bereden wegen op het Pontplein, vormen een zeer gevaarlijk punt.

Daarnaast ontbreken voorzieningen voor wachtende pontpassagiers. De Regionale Mobiliteitsvisie IJmond uit 2014 gaat uit van een regionale doorfietsroute met een bijbehorende frequentie van de Velserpont van zes afvaarten (per richting) per uur.

In 2019 gaat de gemeente Velsen plannen maken om het Pontplein te renoveren. Het doel is een betere verkeersveiligheid en betere doorstroming van het oost-west autoverkeer. Dit mondt uit in een drietal inrichtingsvarianten, die verder uitgewerkt zullen worden. Vooralsnog gaat er enige voorkeur uit naar een compacte oplossing met een toegang via de Kanaaldijk.

De Fietsersbond Velsen heeft wel een idee voor een ongelijkvloerse oplossing. Rond het project *“Ijmuider Poort”* is het helaas al jaren stil. In het Raadsprogramma 2022-2026 staan wel: een tweede pont, open sluisroute voor iedereen en een vernieuwd Pontplein.

Fietsersbond Velsen: Het Pontplein is een verblijfsgebied van hoge kwaliteit. De capaciteit en veiligheid van alle routes moet worden vergroot door ontvlechting van de verkeersstromen, zodat een hoogwaardig knooppunt van het R-NET en de regionale doorfietsroutes ontstaat, inclusief de *“blauwe route”* ofwel de pont, met goede voorzieningen, zoals een goede wachtruimte, een fietstentstalling en een openbaar toilet.

Steef de Jong

Ad Stavenuiter

MMF

Steef de Jong (Heemstede, 1983) is een theatergrootheid en operetteliefhebber. Hij is bijzonder Creatief met Karton en zet die kwaliteit in bij het maken van decors. Ludwig, Operetta Land en De Dappere Soldaat zijn enkele van zijn meest bejubelde producties. Alleen al in 2023 viel hij maar liefst drie keer in de prijzen. De laatste keer op 11 september, toen hij de Gieskes-Strijbis Podiumprijs kreeg. Niet onvermeld mag blijven dat hij een lied schreef dat een onvervalste ode aan zijn gelief-

Schrijver dezes was benieuwd naar Steefs Meest Memorabele Fietsmoment en nam contact met hem op:

“Leuk dat je het vraagt! Nou, over mijn MMF hoeft ik echt niet lang na te denken. Het moment in kwestie speelt zich af in Operetta Land, de familievoorstelling die ik kort geleden samen met Paulien Cornelisse maakte voor De Nationale Opera. Het stuk gaat over een fantasiewereld en ik speelde er zelf in mee.



*Steef de Jong,
Fotograaf Tim Stet*

de stad Haarlem is: Haarlem, du Stadt meiner Träume. Beluister dit nummer op Spotify en zing mee!



*Steef de Jong in Operetta Land van de Nationale Opera.
Fotograaf Bart Grietens*

In een van de scènes ben ik aan het lucht fietsen, op acht meter hoogte in de nok van het gebouw van de Stopera in Amsterdam. De oranje fiets hing los aan twee touwen en ik zat er fietsend in een tuigje min of meer op. Na enkele minuten landde ik al zingend op de begane grond. Er moesten wel enkele technische dingetjes worden opgelost, want bij het fietsen moest het voorwiel natuurlijk ook gaan draaien en het voorlicht gaan branden. Dat is allemaal gelukt, dankzij de afdeling speciale effecten. Ik was niet echt bang daarboven hoor, al moet ik wel zeggen dat de kartonnen wolk waarmee ik in aanvaring kwam (zie foto!) wel steeds voor een spannend moment zorgde. Dus helemaal comfortabel was het nou ook weer niet, haha.”

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.



De werkzaamheden aan de Regionale Doorfietsroute Haarlem – Amsterdam (F200) tussen de de brug over de Liede en de Weerenbrug over de Ringvaart zijn afgerond. Waar mogelijk is het fietspad verbreed en zijn de inritten naar de aanliggende bedrijfsterreinen verbeterd (zie foto rechts). Dit betekent dat op het hele traject een ruim fietspad beschikbaar is. Op een aantal delen bestaat de route uit een fietsstraat. Daarmee wordt een project van 10-15 jaar voltooid. Het traject tussen de Liede en de gemeentegrens van Amsterdam lag in de gemeente Haarlemmerliede - Spaarnwoude. De financiële middelen waren echter beperkt. Toen Haarlemmerliede-Spaarnwoude door herindeling aansloot bij de gemeente Haarlemmermeer, kon het project voortvarender worden aangepakt. Het is te hopen dat de route nu aantrekkelijk genoeg is om mensen eerder voor de fiets te laten kiezen.

Naast de F200 bestaat natuurlijk nog de 'groene variant' de zogenaamde G200. Onlangs is de Oude Notweg/Vinkebrug tussen Haarlemmerliede en het fietstunnel-tje onder de A200 aan de noordkant van de spoorlijn Amsterdam – Haarlem geasfalteerd.

Helaas is het verplichte, te smalle tweerichtingsfietspad tot het viaduct van de A9 niet meegenomen. Het

resterende deel, de Batterijweg, wordt nog dit jaar opgeknapt. Daarnaast wordt het gehele traject tussen de Liedeweg en de Spaarnwouderweg van verlichting voorzien.



Zonnefietspad Schipholweg

Hans Booden

Regionaal

Binnenkort wordt het zonnefietspad op de F232 (langs de N232) bij Vijfhuizen geopend. Er worden ongeveer 600 zonnepanelen over een afstand van 500 meter geplaatst om duurzame energie op te wekken. Zo krijgt het fietspad een dubbele functie: fietspad en energie-opwekking, waardoor zeer efficiënt met de ruimte wordt omgesprongen: windmolens en zonneweiden nemen veel ruimte in. Ook bestaat daar nogal wat weerstand tegen. In dit project werkt de provincie Noord-Holland samen met de provincies Zuid-Holland en Noord-Brabant, waar eenzelfde fietspad langs de N285 bij Wageningen is aangelegd.

De provincie deed in 2019 ook al een proef op de N232, maar deze mislukte. De zonnepanelen en de toplaag lieten los, waardoor er snel schade ontstond, mede doordat auto's over de losse zonnepanelen reden. Omdat de panelen niet geschikt zijn voor zwaar verkeer richt de provincie zich nu op fietspaden.

Fietsers hoeven geen angst te hebben uit te glijden op de panelen: het oppervlak is extra stroef gemaakt en voorzien van een extra laag die slijtage door intensief gebruik, bevriezing of strooizout in de winter, voorkomt. Het wegdek heeft een nogal grofkorrelige structuur. Je kunt er bij een val beter niet mee in aanraking komen.

De stroomopbrengst is een kwart lager in vergelijking met zonnepanelen op daken. Dit komt onder andere doordat een dak (vaak) schuin is en een weg plat. Ook de ruwe coating zorgt voor een lagere stroomproductie.

De kosten van de aanleg van een zonnefietspad zijn hoger dan die van een gewoon fietspad. Een fietspad met zonnepanelen gaat 10 jaar mee, een geasfalteerd fietspad zal een veelvoud hiervan meegaan. Tegenover deze kosten staat natuurlijk wel de milieuwinst.

Sinds 2021 ligt er een zonnefietspad bij Maartensdijk. Het blijkt dat fietsers hier prima kunnen rijden. Het wegdek is, wegens de overgangen van het ene naar het andere paneel, minder glad dan asfalt, maar minder hobbelig dan een betonnen fietspad.

Fietsers uit onze regio krijgen dus nu ook de gelegenheid om over een zonnefietspad te rijden

We zijn benieuwd naar hun ervaringen.



Cruquiusbruggen

Hans Booden



Op de artistieke impressie tijdens de presentatie in juli (foto boven) is een en ander goed te zien.

In Heemstede is gestart met de aanleg van de fietsstraat op de ventweg van de Cruquiusweg tussen de Javalaan en de Ir. Lelylaan. Dit traject maakt deel uit van de fietsroute richting de Cruquiusbruggen van en naar Hoofddorp. Deze bruggen worden vernieuwd vanaf 2024.

De oostelijke brug wordt vervangen en aan de westelijke brug wordt groot onderhoud gepleegd. De oostelijke brug wordt verbreed en biedt daarmee meer ruimte voor fietsers en voetgangers. Een belangrijke verandering van de herinrichting is de onderdoorgang voor fietsverkeer op de Cruquiusdijk, waardoor er een kruising minder komt in het 'Rondje Ringvaart'.

Dit type onderdoorgang kennen we bij de Rustenburgerbruggen in Haarlem en bij de Aalsmeerderbrug. Aan de Heemsteedse kant wordt de huidige voetgangerstunnel fietsbaar gemaakt.

Weg met alle trottoirbanden

Gastauteur Willem Bottenberg

Trottoirbanden worden vaak met een verhoging aangebracht. Steeds vaker zie je vergevingsgezinde trottoirbanden. Maar waarom niet alles lekker plat? Een (verhoogde) trottoirband heeft twee functies: verhinderen dat regenwater van de weg de huizen binnenstroomt en scheiding van verkeersstromen. Ik ga op beide in:

Allereerst de waterafvoer om huizen droog te houden. Daar is geen verhoogde trottoirband voor nodig. Doorslaggevend is de hoogte van de dorpel ten opzichte van het straatniveau. Doorgaans ligt de straat een stukje lager en is er dus weinig risico. Tegen watergeweld zoals bij de overstroming van de Geul in Valkenburg in 2021 helpen verhoogde trottoirbanden evenmin. Om het water te sturen is een licht hellend wegdek voldoende. Zorg voor putjes in ondiepe geulen langs de weg of tussen rijbanen. Of er water op de weg blijft staan hangt af van de rioolcapaciteit, niet van trottoirbanden. En dan nog iets anders met die waterafvoer: Bij hevige regenbuien komt er nu vaak wat water tegen de trottoirbanden te staan. Lekker hè, al dat opspattende water bij het langsrazende autoverkeer....!? Splatssch!

Het tweede argument, voorkómen dat motorvoertuigen de stoep oprijden, is inmiddels achterhaald. En kijk eens naar een snelweg. Daar zijn strepen tussen de rijbanen toch ook voldoende? Fietsers zijn inmiddels gewend aan gekleurde rijstroken. Het nut van verhoogde trottoirbanden is twijfelachtig. De nadelen zijn legio. Fietsers kunnen per ongeluk (of door gedwongen uitwijken) de trottoirband schampen en uit balans raken.

Op de Rijksweg in Haarlem zijn ettelijke, zelfs zware, fietsongelukken gemeld door die verhoogde trottoirbanden. Levensgevaarlijk!

En wat dacht u van scootmobielers die kunnen kantelen als ze (toch) schuin een trottoir op willen rijden? Voor rolstoelgebruikers is het niet zo zeer gevaarlijk als wel ongemakkelijk, zeker als ze op het trottoir geparkeerde

auto's tegenkomen.

Het kan echt anders. Ik rijd regelmatig op een duofiets en dan neem ik wat meer ruimte in op het fietspad. Op de Bloemendaalse weg is het trottoir even hoog als het fietspad (goed zo!) en word ik regelmatig via het trottoir rechts ingehaald. Geen enkel probleem als dat kan. Trottoirbanden bestaan nog steeds, uit gewoonte, denk ik.

Laten we de discussie voeren over het nut van die dingen en nadenken hoe het zonder kan. Trek bij een herinrichting voortaan gewoon een streep, geef de onderscheiden stroken een verschillende kleur. Dat is effectief, goedkoop, heeft minder afschrikkende werking, is ook nog eens comfortabeler en véle malen veiliger.

Noot redactie: zie ook het artikel op pagina 17: Vergeevingsgezinde fietspaden



Tussen wegdek en parkeerplaats is een molgoot (verlaging in het wegdek) gemaakt met een afwateringsput

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. Je kunt gebruik maken van de online Fietsersbond Routeplanner en je ontvangt korting op fietsproducten, fietskaarten en -gidsen! Meld je aan via de website: <https://www.fietsersbond.nl/lid>



Actief fietsbeleid nodig!

Zonder actief fietsbeleid blijft het aantal fietsslachtoffers stijgen

René Rood

Algemeen

De Amsterdamse afdeling van de Fietsersbond heeft met een speedgun enige tijd gemeten hoe hard fatbikers rijden. Hardrijden tot 40 km en hoger is 'vet' onder jongeren en vooral onder tieners. Een tweetal jongens dat zag dat hun snelheid werd gemeten, keerde om en vroeg of de speedgun hen nog een keer wilde meten om vast te stellen hoe hard hun fiets wel niet kon rijden.

Uitzonderlijk populair zijn ze onder vooral jongeren, de 'Van Moof' fietsen en fatbikes. De belangrijkste reden is dat ze er 'vet' uitzien en dat ze gemakkelijk kunnen worden opgevoerd: dé grote irritatie van veel gewone fietsers. Deze e-bikes worden regelmatig opgevoerd tot snelheden van 40 km per uur of meer. Snelheidsverschillen nemen toe, ongevallen ook.

Fietsroutes van nu zijn in de jaren 50 en 60 ontworpen, zeker in de grotere steden. Dat past niet meer bij het toegenomen gebruik van fietsen, e-bikes, snorfietsen, bakfietsen en steps (deze laatste zijn nog steeds verboden).

Het afgelopen jaar zijn in Nederland 80.000 gewonden en 291 fietsdoden gevallen. In 2019 wist Cora van Nieuwenhuizen (VVD-minister van Verkeer) de lachers op haar hand te krijgen: het aantal verkeersdoden in Nederland moest terug naar nul, maar zonder geld en zonder plan. Dus worden er ieder jaar meer fietsslachtoffers geteld: In 2022 kwamen er 84 fietsers meer om dan in 2021, het hoogste aantal sinds 1996.

Handhaving

Vast staat dat onvoldoende wordt gehandhaafd. De politie heeft onvoldoende bezetting om zich bezig te houden met verkeersovertreders.

Dus appen fietsers vrolijk door tijdens het fietsen, worden fietsen opgevoerd, wordt er spook gereden, worden verkeerslichten genegeerd en dat alles zonder grote pakkans. Het effect van dat beperkte toezicht is dat steeds meer mensen regels aan hun laars lappen. Logisch dus dat het aantal verkeersslachtoffers stijgt.

Er is veel roekeloosheid in het fietsverkeer. Niet alleen jongeren beseffen niet hoe gevaarlijk hun fiets kan zijn voor medeweggebruikers, maar blijkbaar ook hun ouders niet. De ernst van een ongeluk wordt bepaald door massa en snelheid. Jongeren zijn soms roekeloos, ouderen soms onbekwaam (geworden). Ook die laatste groep beseft onvoldoende dat hun gedrag een gevaar oplevert voor anderen.

Infrastructuur

Er is meer ruimte nodig voor de fiets en minder auto-gebruik binnen de bebouwde kom. Ook moet de snelheid voor auto's en OV teruggebracht worden naar 30 km. In verschillende Europese hoofdsteden (Brussel, Oslo, Stockholm) is die 30 km al gerealiseerd.

Regelgeving

De regelgeving kan ook moderner: meer controle, dus grotere pakkans, maar ook strenger straffen. Het gebruik van het mobieltje op de fiets kost nu € 140.

Vervolg pagina 16

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 BuitenBeter app of tel 14023

Heemstede www.heemstede.nl of tel 14023

Hillegom Fixi app of tel 140252

Velsen <https://bit.ly/3JBhRYK> of tel 14025

Zandvoort www.zandvoort.nl of tel 14023

Provincie Noord-Holland <https://bit.ly/37Gn0R4>, i-app of tel 5143143



Vervolg: Actief fietsbeleid nodig!

Is dat wel zwaar genoeg? Frankrijk gaat eigenaren, handelaren en fabrikanten die elektrische fietsen opvoeren, straffen met maximaal een jaar celstraf of een geldboete van maximaal 30.000 euro. In Californië wordt gewerkt aan een wetsvoorstel voor een verplicht rijbewijs voor elektrische fietsen. Ook wil men een verbod op e-bikes voor fietsers onder de 12 jaar.

Een idee? Of is niets doen ook een optie?



Fietsschool Haarlem zoekt fietsdocenten

Er komen op dit moment heel wat verzoeken om nieuwkomers te helpen veilig te leren fietsen. De Fietsschool Haarlem is daarom op zoek naar enthousiaste Fietsersbondleden die willen ondersteunen. De lessen worden gehouden op woensdag- en vrijdagmorgen van 9:30 tot 11:00 in het Reinaldapark.

Lijkt het je wat ons te helpen?

Meld je dan bij René Rood haarlem@fietsersbond.nl

Het spreekt voor zich dat je ondersteuning krijgt van de aanwezige fietsdocenten.

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)
- 🚲 Jansen Cronjé, Cronjéstraat 160 (alleen onderdelen)
- 🚲 Rijwielhandel Keur (zal binnenkort sluiten vanwege verkoop van de zaak. Tot die tijd alleen geopend op dondag tot en met zaterdag). Pijlsaan 25-27 (alleen onderdelen)
- 🚲 Rijwielhal de FietsFanaat, Parklaan 47 zwart (fietsen, e-bikes, huurfietsen, onderdelen en accessoires)
- 🚲 Seref Rijwielhandel, Zijlweg 117 zwart (onderdelen en reparaties)



In het vorige nummer berichtten wij over de goedkeuring van de aanpassing van de fiets- en voetgangersoversteek over de Herenweg. Dit project is dit voorjaar uitgevoerd. Fietsers en voetgangers kunnen nu beide weghelften veilig oversteken (foto hiernaast).

Bloemendaal, Zandvoort en Hillegom ‘stuurloos’

Zoals je wellicht in het redactioneel commentaar hebt kunnen lezen, hebben wij met ingang van september 2023 een groot tekort aan actieve leden die de Fietsersbond Regio Haarlem in bovenstaande gemeenten willen vertegenwoordigen.

Rob Stuij is na de zomervakantie gestopt met zijn werkzaamheden voor de werkgroepen Bloemendaal en Zandvoort. Dat is een fikse adering voor onze afdeling, omdat Rob zeer ingewerkt is in zijn gemeente. Tja, er komt een tijd dat jongeren het stokje zullen moeten overnemen. Rob heeft zich zo lang ingezet voor deze afdeling. Wie wil hem opvolgen? Overigens zijn we wel heel blij dat hij zijn werkzaamheden voor de afdeling Haarlem nog gewoon voortzet.

Wij zoeken een of meer (liefst jonge) mensen die in Bloemendaal en Zandvoort wonen en het werk van Rob willen voortzetten. Wie wil immers niet op veilige, goede, comfortabele fietspaden rijden? Die fietspaden komen er niet zomaar. Om dat te bereiken is overleg nodig met de gemeenten binnen onze regio. Je moet lol hebben in het voeren van gesprekken over zaken die betrekking hebben op het fietsen in deze gemeenten met onder andere: politici, ambtenaren, politie, journalisten

en medewerkers op externe bureaus die de werkzaamheden uitvoeren. Dat je je wilt inlezen in de (fiets)verkeerssituaties ter plekke is natuurlijk een voorwaarde. Uiteraard krijg je ondersteuning vanuit de andere afdelingen, de afdeling Haarlem in het bijzonder.

Hillegom is altijd een beetje een vreemde eend in de bijt geweest. Wij waren blij dat we deze gemeente de afgelopen jaren konden ondersteunen, maar eigenlijk hoort Hillegom niet bij een Noord-Hollandse afdeling, omdat het dorp in Zuid-Holland ligt. Het lijkt daarom logisch dat de Fietsersbond afdeling Hillegom op zal gaan in de zelfstandige afdeling Fietsersbond Duin- & Bollenstreek. Dit voorstel zal tijdens de Ledenraad van de landelijke Fietsersbond in november worden behandeld. Het zou natuurlijk mooi zijn als we de overdracht kunnen doen met een ingewerkt afdelingslid.

Heb je zin in een van de vacatures, meld je dan aan bij René Rood, haarlem@fietsersbond.nl of bij de redactie van de Haarlemmer Wielen regio-haarlem@fietsersbond.nl

Op zoek naar een leuk cadeautje?

Maak een vriend, kennis of familielid lid van de Fietsersbond. Dan profiteert hij ook van de voordelen die een lidmaatschap 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 Fietsersbond 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.fietsersbond.nl/lid>

Vergevingsgezinde fietspaden

René Rood

Naast het gedrag van fietsers, is een veilige infrastructuur belangrijk om ongevallen te voorkomen.

Bij de (her)inrichting van wegen wordt in het Handboek Inrichting Openbare Ruimte (HIOR) voor Haarlem voorgeschreven dat op fietspaden en fietsstroken een vergevingsgezinde trottoirband wordt aangelegd. Een vergevingsgezinde band is een trottoirband die geen rechte hoek kent (afbeelding 3). Op een rechte band (afbeelding 1) kun je veel sneller vallen als je er met je voorwiel tegenaan rijdt. Bovendien wordt zo'n fietspad of fietsstrook in feite versmald. Je fietst verder van de stoeprand af, omdat je niet het risico wilt lopen dat je er tegenaan fietst.

Er zijn verschillende manieren om een fietspad of fietsstrook veiliger te maken: de schuine stoepband, geen verhoging tussen fietspad/fietsstrook en het trottoir en het gebruik maken van een molgoot (afbeelding 4).

In Haarlem wordt nog wel eens vergeten de schuine band aan te leggen. Het net opgeleverde Houtplein

heeft een combi van schuine banden (op de fietsstraat Wagenweg alleen voor parkerende auto's) en rechte banden.

Op de Gasthuisvest ligt een keurige schuine band tussen fietspad en stoep. In Bloemendaal wordt helemaal geen hoogteverschil toegepast en worden trottoirs en fietspaden op de doorgaande fietsroutes à niveau aangelegd (afbeelding 2).

Rechte banden worden aangelegd om hemelwater op te vangen en via putten af te voeren. Dat werd vroeger altijd met rechte banden gedaan. Tegenwoordig zijn daar prima oplossingen voor maar die worden niet altijd toegepast. Gemakzucht, onbekendheid met de materie en regelgeving zijn daarvan vaak de oorzaak. Ook de gemeente ziet niet altijd adequaat toe op een juiste toepassing van de richtlijnen door de bouwbedrijven. Het recente ongeval op de Rijksweg (op een nagelnieuw fietspad) heeft vermoedelijk ook te maken met de rechte banden die zijn toegepast.



Afbeelding 1: Haarlem, Wagenweg: Fietspad met rechte stoepbanden



Afbeelding 2: Bloemendaal, Brederodelaan: Fietspad met trottoir à niveau



Afbeelding 3: Haarlem, Gasthuisvest: Vergevingsgezinnd fietspad met schuine stoepbanden



Afbeelding 4: Haarlem, Kruisstraat: Fietspad met grijze band, molgoot en afvoerputten

Enquête Fietsgemeente 2024

René Rood

Grote kans op fietsdiefstal, veel onveilige routes naar school en slecht onderhouden fietspaden... Welke gemeente heeft aandacht voor fietsveiligheid, de aanleg van goede fietsroutes en stimuleert het fietsgeluk?

De Fietsersbond roept fietsers op hun mening te geven in een nieuwe editie van het grootste fietsonderzoek van Nederland. Fietsgemeente 2024 is een landelijke verkiezing die alle 342 gemeenten stimuleert om hun fietsklimaat te verbeteren.

Esther van Garderen, directeur van de Fietsersbond, roept alle fietsers op om mee te doen. "Of je nu een oudere recreant, een bagagedragerstudent of een bakfietsouder bent. We zijn allemaal ervaringsdeskundige als het om fietsen gaat." Fietsers krijgen in de enquête vragen over functionele zaken, zoals ruimte op fietspa-

den, voorzieningen voor fietsers en de kwaliteit van het wegdek. Het gevoel van de fietser wordt daarbij niet vergeten, want subjectieve begrippen als 'fietsplezier' en 'fietsbeleving' komen ook aan bod.

"De enquête Fietsgemeente 2024 levert een schat aan informatie op over het fietsklimaat per gemeente. Met de data kunnen onze 2.000 vrijwilligers heel gericht aankloppen bij hun gemeente en vragen om verbeteringen. Een beter fietsklimaat betekent dat het veiliger en fijner wordt voor fietsers, maar ook voor alle andere weggebruikers", aldus Esther van Garderen.

De enquête staat online op <https://www.fietsersbond.nl/fietsgemeente-2024/> tot en met 12 november 2023.

Op 6 juni 2024 wordt de winnaar bekend gemaakt op het Nationaal Fietscongres in Den Haag.

Vul die enquête in!

Gezien in ...



Tijdens de jaarlijkse fietstocht van de Fietsersbond Regio Haarlem verfdn Han van Spanje en Jan Koper gele fietsjes op het fietspad. Uitstappende buspassagiers, fietsers en voetgangers worden zo attent gemaakt op het fietspad door de toegepaste kleur totaal niet opvalt. Menig ongeluk is hier al voorgevallen. Buurtgenoten zijn blij met de fietsjes.



De foto links kregen we toegestuurd door een van onze Fietsersbondleden: Ruud Hager. Hij had nog nooit eerder een dergelijke bakfiets gezien in Overveen, maar heeft onderzoek gedaan en schrijft dat deze in Amsterdam al vaker signaleerd is. De bakfiets als pechhulp voor fietsers is in gebruik bij de ANWB.



Deze twee foto's stuurde Marcel Griekspoor (Fietsersbond Velsen) ons. Hij zag een 'vergevingsgesind' paaltje op Schiphol en schrijft: "Ik ben eroverheen gefietst en het viel mij mee. Met die stalen paaltjes kun je direct de ambulance bellen. Nu kun je nog steeds vallen, maar op het paaltje zelf rijd je je niet meer 'te pletter en het veert weer terug in de rechte stand.'" Hij pleit voor een zoektocht naar het ideale paaltje.. Ook de gemeente Velsen past dit soort paaltjes, soms ingeleid met ribbelmarkering, toe.

Fietsen met twee of drie wielen?

Hein Pekelharing

Deel 2, waar moet je op letten?

In deel 1 ging ik in op de verschillende driewielerfietsen; Nu bespreek ik de Trikes, waar je tussen de wielen zit en stuurt met twee handles / stuurknuppels.

Ik schreef toen dat mijn Trike niet opvouwbaar is, dus nadat op Marktplaats een opvouwbaar versie van de Scorpion FS26 Trike stond, ging ik vergelijken: deze FS26 Trike had trapondersteuning met krachtsensor en voor- en achtervering. Ik besloot die te kopen. Er zaten geen spatborden op. Bij een nat of vuil wegdek slingeren de voorwielen alle rommel op de weg over je heen bij het nemen van een bocht. Niet fijn, dus monteerde ik die spatborden alsnog, samen met nog wat andere verbeteringen. Resultaat: een snelle en veel comfortabelere Trike!



Driewieler Scorpion FS26 met volle bekapping

Naar aanleiding van mijn vorige artikel wilde mijn vrouw ook eens zo'n Trike uitproberen en na proefritten bij 't Mannetje in Haarlem, besloot ze ook te gaan ligfietsen. Ze reed op mijn Scorpion 20 en wilde die voor zichzelf houden, omdat deze korter is en zeer wendbaar.

De oudere Scorpion 20 had nog een motor in het achterwiel, een rotatiesensor aan de trapas en een derailleur (3 x 8) voor en achter. Starten is lastig als je niet van tevoren teruggeschakeld hebt. Ook de rotatiesensor is lastig. Advies: kies voor trapondersteuning met een krachtsensor. Die ondersteunt zodra je kracht op de trapper uitoefent. Je rijdt sneller weg naarmate je meer kracht zet.

Een moderne (optimale) Trike-versnelling heeft in plaats van een derailleur voor en achter, een zogenaamde Dual-Drive (een drie versnellingsnaaf met derailleur), of alleen een versnellingsnaaf. Zo 'n versnellingsnaaf kun je ook schakelen als je stil staat, zodat je vanuit stilstand in een lagere versnelling snel kunt

starten. Met de Dual-Drive schakel je alleen met de 3 versnellingen. De derailleur dient om op langere afstanden de trapsnelheid te optimaliseren: ideaal.

Ik verving het achterwiel met motor van Scorpion 20 door een 20" wiel met een Dual-Drive, verwijderde de voor-derailleur en monteerde een zogenoemde middenmotor (trapas-motor) met krachtsensor. Ook installeerde ik een handrem op het achterwiel; dat is fijn als je wilt opstaan of gaan zitten. Mijn vrouw vond de standaard zitting erg laag, dus verving ik die door een 13 cm hogere stoel. Maar pas op: omdat het zwaartepunt dan ook omhoog gaat, moet je wel in korte bochten de snelheden wat reduceren om niet om te vallen. Zo ontstond voor haar een Trike die nu 6 kg lichter is,



Driewieler Scorpion 20 en FS26 voorop

sneller reageert en waarop zij makkelijker kan opstaan en gaan zitten. Door de kortere wielbasis is het ook een zeer wendbare Trike, heerlijk als reis- en vakantiefiets. Aan deze (Tadpole) Trike kun je ook zonder gevaar voor instabiliteit veel meer bagage hangen, omdat deze zich voor het achterwiel bevindt.



Met de Trikes op Terschelling

Fietsveiligheid onder scholieren

RenéRood

Er is door het architecten- en ingenieursadviesbureau SWECO onderzoek gedaan naar de veiligheid van schoolroutes van middelbare scholieren in Nederland.

Aanleiding

In opdracht van Bouwend Nederland heeft SWECO in 2020 middels een 0-meting onderzoek gedaan naar de kwaliteit van fietsroutes naar middelbare scholen in Nederland. Specifiek is toen gekeken naar fietspadbreedtes en de 50-km wegen waar sprake is van gemengd verkeer, dus van fietsers op de rijbaan. Deze 1-meting in 2023, in samenwerking met de Fietsersbond, is een vervolg op het onderzoek uit 2020, om vast te stellen of er inmiddels verbeteringen zijn doorgevoerd.

Aanvullend is nu ook gekeken naar fietsoversteken op 80 km-wegen en het ontbreken van vrijliggende fietspaden langs die wegen. Op basis van die analyse wordt in deze rapportage de opgave in kaart gebracht met betrekking tot het verkeersveilig maken en comfortabel houden van de fietsroutes naar middelbare scholen.

In een persbericht worden de belangrijkste conclusies op een rijtje gezet. Zie ook:

www.fietsersbond.nl/nieuws/fietsroutes-naar-middelbare-scholen-vaak-nog-te-onveilig-voor-scholieren

- ⌘ Bijna tweederde van de drukke schoolroutes is te smal volgens CROW-normen;
- ⌘ Er is 1300 km aan drukke schoolroutes op een 50 km-weg zonder vrijliggend fietspad.
- ⌘ Er is in Nederland nog 90 kilometer aan 80 km-wegen zonder vrijliggend fietspad waar veel scholieren dagelijks overheen fietsen;
- ⌘ Vijf procent van de fietsoversteken bij 80 km-wegen is niet volgens de norm ingericht, waarvan 14 stuks op drukke schoolroutes liggen.

Over veilige oversteken is eerder door de landelijke Fietsersbond voor de Zuid-Hollandse afdelingen een presentatie gehouden. TestKees maakte een filmpje: <https://bit.ly/veilig-fietsoversteken>

Wie het volledige rapport wil lezen, surft naar: <https://bit.ly/Kwaliteit-fietsroutes>

