

Fietsersbond Regio Haarlem * jaargang 46 * nummer 2 * september 2022



Duinfietspad Kattendel: klunen in de duinen (blz. 17)

Van de redactie

Maurice Schipper

Drie jaar geleden verklaarde de "Specialized" dealer aan de Rustenburgerlaan mijn Cannondale racefiets, die ik in 2012 bij hem (in zijn toenmalige pand in de Slachthuisbuurt) tweedehands aanschafte voor mijn woon-werkverkeer naar Amsterdam, te aftands voor onderhoud.

De Turkse fietsenmaker aan de Zijlweg monteerde vervolgens voor een schappelijke prijs nieuwe tandjes voor en achter, zodat ik als pensionado weer Ardennen en Vogezen kon behijgen. "Gelukkig ben je op je hybride", schertsen mijn maten, als ik op dezelfde fiets over Achterhoekse kasseien of Veluwe zandpaden hobbel.

Toen onlangs mijn Hema-transportfiets na een decennium trouwe dienst door zijn hoeven was geroest, leverde mijn nieuwe dealer me een occasioneel nieuw exemplaar.

Ziehier een toch enigszins ruim uitgevallen beschrijving van mijn volledige rijwielbestand, lezer(es).

Voor de 'PimPamPetters' onder u zet ik even wat vervoermiddelen in alfabetische volgorde:

aanhangfiets, atb, bakfiets, bromfiets, crossfiets, deelscooter, drierieler, duofiets, e-bike, e-step, fatbike, full-suspension bike, gravelfiets, handbike, hardtrail bike, hoverboard, hybride, kinderfiets, monowheel, mountainbike, omafiets, ov-fiets, racefiets, rolstoelfiets, segway, skateboard, snorfiets, speed- pedelec, stadsfiets, swapfiets, swingstrike, transportfiets, trike, waterfiets.

Een flink aantal hiervan komt terug in dit nummer.

Kom niet, op zoek naar het bos tussen al deze bomen, in aanvaring met alle vermaledijde paaltjes die u tegenkomt.



Inhoud

2 Redactioneel **3** **Haarlem:** Toch geen fietsstroken Leidsevaart **4** Florabrug, Schalkwijk **5** Jan Gijzenkade (West) **6** Korte berichten **7** Fietsroutes Schoterbos **8** Grijsse weg **9** Snorfietsen **10** **Hillegom:** Hillegoms nieuws **11** **Interview:** Gesprek met fietskoerier **12** **Lezersrubriek** **13** **Regionaal:** Themabijeenkomst leden Regio Haarlem **14** **Zandvoort:** Streetprint **15** **Bloemendaal:** Ruim baan fietsers **16** Korte Kleverlaan **17** Duinfietspad IJmuiden-Bloemendaal **18** **Algemeen:** Buurtstallingen **19** Snelheidslimiet, E-steps **20** E-bikers **21** Fietspaaltjes de wereld uit, Nieuwe eigenaar gezocht **22-23** **Velsen:** Fietstocht met hindernissen **24** Van pont tot park

Jaargang 46 nr 2 * september 2022

Fietzersbond Regio Haarlem

Rekeningnummer Fietzersbond
IBAN NL32TRI00197962688
t.n.v. Fietzersbond Regio Haarlem

Adreswijzigingen alleen naar
Fietzersbond
Nicolaas Beetsstraat 2a
3511 HE Utrecht
Info@fietzersbond.nl
www.fietzersbond.nl

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

Redactie
Mieke van Rooij 06 50 82 22 23
Regio-Haarlem@fietzersbond.nl
Hans Booden, Maurice Schipper
Ad Stavenuiter (eindcorrectie)

Lay-out
Mieke van Rooij, Marcel Rood

Distributie
Gerard Franse 06 46 45 79 32
gmfranse@kpnmail.nl
Tineke van Beers

Drukwerk
Drukwerkdeal, Deventer

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

Rob Stuij 06 15 20 61 04
bloemendaal@fietzersbond.nl

Guus van Dee 06 29 03 03 04
heemstede@fietzersbond.nl

Josee van der Veer 06 44 49 31 80
hillegom@fietzersbond.nl

Marcel Griekspoor 06 44 07 02 11
velsen@fietzersbond.nl

Volg ons via

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

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 Fietzersbond.

Toch geen fietsstroken op de Leidsevaart

Rob Stuip

Haarlem

De Leidsevaart is tussen de Westergracht en de Raaksbruggen een 'supergrijze weg', dat wil zeggen een 50km-weg zonder fietsvoorzieningen. Al jaren belooft de gemeente Haarlem ons, bij toekomstig 'groot onderhoud', de situatie voor fietsers te verbeteren, maar ondertussen gebeurt er niets en de Leidsevaart staat nog steeds in geen enkele meerjarenplanning.

Bewoners Leidsebuurt ergeren zich

Bewoners van de aangrenzende Leidsebuurt ergeren zich al jaren aan het ontbreken van fietsvoorzieningen op dit deel van de Leidsevaart. Na veel aandringen en klagen door de wijkraad Leidsebuurt ging de gemeente overstag en beloofde zij de Leidsevaart van fietsstroken te voorzien. Een gemakkelijke en snel in te voeren maatregel die moet bijdragen aan het beschermen van de fietsers op de rijbaan.

Fietzersbond dient bezwaarschrift in

Maar, de gemeente wilde de fietsstroken niet breder maken dan 1,50 meter, opdat er voldoende vrije ruimte zou zijn voor het autoverkeer...! Dit is afwijking van de door het CROW, Kennisinstituut voor Verkeer en Vervoer, aanbevolen minimumbreedte. Als Fietzersbond vonden we een breedte van 1,50 meter aan de huizenzijde van de Leidsevaart acceptabel, omdat daar niet geparkeerd wordt. Een breedte van 1,50 meter voor een fietsstrook aan de waterzijde, met aan één kant geparkeerde auto's op een slechts 1,90 meter brede parkeerstrook, en aan de andere kant auto's die met 50 km/u passeren, vinden wij onacceptabel. Dit is onveilig voor fietsers en past niet binnen het vastgestelde mobiliteitsbeleid waarbij de belangen van de voetganger en de fietser prevaleren. Het biedt schijnveiligheid. De ontwerpbreedte van een fiets is 0,75 meter, de schuwafstand tot geparkeerde auto's is 0,50 meter en de schuwafstand tot passerende auto's is 0,80 meter. De minimale veilige breedte is dan 2,00 meter. Op 20 januari jl. dienden wij een officieel bezwaarschrift in tegen het "Verkeersbesluit Leidsevaart", met het verzoek het verkeersbesluit volgens ons advies aan te passen.

Gemeente besluit aanduiden fietsstroken in te trekken. Terwijl ons bezwaarschrift bij de bezwaarcommissie in behandeling is, volgt op 5 juli jl., onverwacht en zonder enig overleg, een intrekingsbesluit van de gemeente, waarbij het verkeersbesluit tot het aanbrengen van fietsstroken ongedaan wordt gemaakt:

"...op basis van ingediende bezwaren en voortschrijdend inzicht is besloten om de voorgestelde maatregelen niet uit te voeren..." en "...nut en noodzaak van het aanduiden van fietsstroken op de Leidsevaart verval..."

Terug bij af

Ons advies om aan de waterzijde een fietsstrook met een breedte van 2,00 meter aan te leggen wordt dus niet gehonoreerd. Er komen nu helemaal geen fietsstroken en we zijn 'terug bij af'. Opnieuw blijkt dat fietsvriendelijke doelstellingen blijven steken in beleidsnota's en niet tot uitvoering worden gebracht. Onze hoop is gevestigd op Robbert Berkhout die, nu als nieuwe wethouder Openbare Ruimte, het mobiliteitsbeleid mag uitvoeren waarvan hij in het vorige college de architect was.



Leidsevaart op een rustige zaterdagochtend in de zomervakantieperiode. Zie hoe fietsers ruim afstand houden tot geparkeerde auto's om zich te beschermen tegen uitparkerende automobilisten en openslaande autodeuren.

Florabrug Schalkwijk

Hans Booden

Op de voormalige parkeerplaats van het winkelcentrum Schalkwijk is de nieuwe bebouwing al enige tijd in gebruik. Deze beslaat onder andere een bioscoop, woningen, diverse winkels en een parkeergarage. De bijbehorende openbare ruimte wordt inmiddels ook benut. Vanaf de Briandlaan is het terrein alleen toegankelijk via de nieuwe Florabrug. De Briandlaan is een belangrijke autoverbinding tussen de Amerikaweg en het zuidelijke gedeelte van Schalkwijk. Niettemin maken veel fietsers gebruik van deze weg. De ontwikkelaar van het gebied heeft ervoor gekozen het autoverkeer van en

naar de nieuwe parkeergarage optimaal te faciliteren. Dit betekent dat er voor het fietsverkeer weinig ruimte over is. De minst onveilige situatie voor fietsers zou zijn: een weg met aan beide zijden een eenrichtingsfietspad of -strook. In de nieuwe situatie is er voor gekozen, tegenover de nieuwe parkeergarage links, een tweerichtingsfietspad en een strook voor voetgangers aan te leggen. Deze stroken zijn niet fysiek gescheiden van de autostroken. Het verkeer vanaf de brug moet voorrang verlenen aan het verkeer op de Briandlaan. Voor fietsers komt daar nog bij dat de oversteek gekruist wordt door afslaand verkeer van en naar het winkelcentrum.

De oversteek voor fietsers wordt gemarkeerd door een eenvoudige, nota bene verspringende, stippellijn; geen veilige oversteek dus. Een bewoner van het centrumgebied maakte ons hierop attent. Navraag leerde dat ook bewoners uit de omgeving al diverse keren hebben geklaagd over deze oversteek. Tevens bleek dat zowel de Fietzersbond als de Schalkwijkse wijkraden op geen enkele wijze betrokken zijn geweest bij de nieuw aangelegde kruising.

Hoe is het mogelijk dat de gemeente Haarlem akkoord is gegaan met deze oplossing?

Wij roepen de gemeente op snel te zorgen voor een betere en veiligere situatie op deze kruising.



Dit is een ongewenste situatie: Fietsers die aan de rechterkant van de brug op een drukke (auto)weg moeten fietsen op een tweerichtingsfietspad, zonder schampstrook en niet gescheiden van de autorijbaan. Fietsers zijn vogelvrij; duidelijk is dat de achterste dame niet weet waar het fietspad is. Ze staat verkeerd voorgesorteerd op de autostrook.



Te zien is op welke wijze een fietser aan de rechterzijde van de weg, op de autostrook fietst, in plaats van het fietspad aan de linkerkant van de rijbaan te kiezen. Zal deze dame zich hier veiliger voelen?

Jan Gijzenkade (West)

Mark Hunting

De gemeente was enkele jaren geleden al voornemens de Jan Gijzenkade tussen de Westelijke Randweg en de Rijksstraatweg opnieuw in te richten. Op deze zogenaamde gebiedsontsluitingsweg rijden bijna 7.000 motorvoertuigen per etmaal. Het plan was dan ook om de weg opnieuw in te richten als gebiedsontsluitingsweg: 50 km/u met fietspaden of fietsstroken. De beschikbare ruimte bleek echter een probleem. Met name tussen de Eemstraat en de Rijksstraatweg is een goede gebiedsontsluitingsweg met fietsvoorzieningen niet in te passen, zeker niet als er ook nog geparkeerd moet kunnen worden. Er gebeurde niets.

Onlangs is het project weer opgestart. Belangrijke bijkomstigheid is, dat in het vorig jaar vastgestelde Haarlemse mobiliteitsbeleid staat aangegeven dat dit deel van de Jan Gijzenkade een “woonstraat 30km/u” moet worden. Op zich geen gekke gedachte om de snelheid op deze weg omlaag te brengen en een mooi uitgangspunt voor een hernieuwde discussie over de wijze waarop de weg is in te richten. Het aangestelde projectteam zat echter helemaal niet te wachten op een discussie. Volgens hen is een woonstraat een smalle straat met klinkers en zo zou het worden.

Volgens alle geldende richtlijnen is 7.000 voertuigen per etmaal echter veel te veel voor zo'n smal straatje met klinkers. Het ontwerp dat inmiddels is vrijgegeven gaat uit van een breedte van 4,80 m. Auto's kunnen elkaar dan nog net passeren, maar vrachtwagens niet. Het is niet moeilijk voor te stellen hoe fietsers hier in de knel zullen komen. En dat terwijl datzelfde mobiliteitsbeleid voorschrijft dat fietsers hier óf vrijliggende fietspaden

moeten krijgen, óf een fietsstraat, óf een oplossing “die voor fietsers minimaal zo goed is”. Het zal u niet verbazen dat wij een smal en druk klinkerstraatje niet “minimaal zo goed” vinden als een fietsstraat.

Ons voorstel is om de Jan Gijzenkade in te richten als 30 km/u-straat van 5,80 m breed met klinkers op de rijloper en in rood asfalt uitgevoerde fietsstroken. Met deze inrichting kunnen fietsers en auto's elkaar fatsoenlijk passeren, wordt fietsers een comfortabele verharding geboden en wordt de snelheid voldoende afgeremd. Een zijstraat van de Jan Gijzenkade, de Generaal Spoorlaan, is onlangs op een vergelijkbare manier ingericht.

De Fietsersbond heeft ingesproken bij de behandeling van het ontwerp in de raadscommissie. Tot onze verbazing bleef toenmalig wethouder De Raadt van mening dat het ontwerp prima voldoet aan het mobiliteitsbeleid. Haar verwachting was bovendien dat auto's als vanzelf wel weg zouden blijven na de herinrichting. Daar geloven wij niet in. De Jan Gijzenkade blijft immers de kortste en snelste verbinding tussen de Rijksstraatweg en de Westelijke Randweg. Aan de verkeerscirculatie wordt niets veranderd. Wij zien een sterke parallel met het Kenaupark, waar ook werd gehoopt dat auto's als vanzelf weg zouden blijven na het instellen van 30 km/u. U weet waarschijnlijk nog hoe dat afliep: met een door de Fietsersbond gewonnen rechtszaak en een afsluiting van het Kenaupark voor autoverkeer.

Inmiddels is de portefeuille Openbare Ruimte overgenomen door wethouder Berkhout. We hopen dat hij nog iets aan de situatie wil en kan veranderen, voordat het definitieve ontwerp wordt vastgesteld.



Korte berichten

René Rood

Met de fiets naar de Dekamarkt Schalkwijkerstraat

Heb je bij de Dekamarkt op de Schalkwijkerstraat gewinkeld en wil je via de Buitenrustbruggen naar huis toe fietsen, dan vallen twee zaken op:

- 🚲 Je moet in één keer oversteken; er is geen plek waar je veilig op het midden van de weg kunt wachten;
- 🚲 Je kunt niet met de fiets het fietspad op rijden; je moet afstappen en je fiets een hoge trottoirband optillen.

Het verbaast mij dat hierover bij de Fietzersbond nooit klachten zijn gemeld. Maar wat mij nog meer verbaast is: Wie heeft deze keuze gemaakt? Het is in mijn ogen fietsonveilig en fietsonvriendelijk.

Tijd om deze situatie aan te passen. We gaan de wegbeheerder daarop aanspreken.



*Uitgang Dekamarkt Schalkwijkerstraat
Wel uitrit auto's, fietspad ontbreekt. Fietzers moeten drukke Schalkwijkerstraat oversteken.*



Tweerichtingsfietspad tegenover uitgang Dekamarkt.

Oproep aan gemeenteraad:

Vrachtwagenverbod: stop opleggers door stad!

Op 3 juni 2022 was er weer een dodehoekongeval op het kruispunt Leidsevaart – Pijlslaan. Een fietser kwam in botsing met een afslaande vrachtwagen met oplegger-combinatie. Reden voor Fietzersbond afdeling Haarlem om een open brief te schrijven, waarin wij pleiten voor een vrachtwagenverbod in een groot deel van onze stad.

Zie voor de open brief en meer informatie:

<https://haarlem.fietzersbond.nl/2022/06/09/op-roep-aan-gemeenteraad-vrachtwagenverbod-stop-met-opleggers-door-de-stad/>



Westergracht

In de Haarlemmer Wielen van april 2022 hebben we gemeld dat er klachten waren over de aanleg van een verhoogd eilandje op de Westergracht.

De publicatie heeft gewerkt: het eilandje ligt nu op hetzelfde niveau als het wegdek en is dus overrijdbaar. De ambulance hoeft voor ongevallen op dit eilandje niet meer uit te rijden (hoppen wij).

Briandlaan aangepast



Oude situatie rotonde Briandlaan

De Chevin St waarover wij in de Haarlemmer Wielen van september 2019 schreven, is nu aangepast.

Deze fietsstrook was vaak spekglad en werd gemarkeerd door rood schilderwerk. Hij is nu door witte stippellijnen vervangen en sluit aan op het fietspad van en naar het winkelcentrum.



Nieuwe situatie rotonde Briandlaan

Nieuwe fietsroutes Schoterbos klaar

Mark Hunting

Als onderdeel van het groot onderhoud aan het Schoterbos is enkele jaren geleden besloten tot de aanleg van twee nieuwe fietsroutes. Eén route verbindt de Generaal Spoorlaan met de Willem Klooslaan (noord-zuid), de andere route verbindt het fietstunneltje bij de Jan Gijzenkade met de Sportweg bij Het Schoter (west-oost). De routes kruisen elkaar midden in het park. Voor de routes zijn enkele nieuwe bruggen aangelegd: in het bos en over de Jan Gijzenkade.

Mede op verzoek van de Fietzersbond zijn de fietspaden uitgevoerd in rood asfalt en liggen er aparte voetpaden naast. De aansluitingen bij de Jan Gijzenkade zijn tijdelijk en slecht uitgevoerd. Pas bij de herinrichting van de Jan Gijzenkade (zie pagina 5) zal dit verbeteren. Maar, door het park kan gefietst worden! We zijn erg blij met

het resultaat, dat tot stand is gekomen onder leiding van Buro Sant en Co en een bevoegen procesmanager van de gemeente Haarlem.

De Generaal Spoorlaan is onlangs ook opnieuw ingericht. Het heeft wat voeten in de aarde gehad, maar hier zijn uiteindelijk toch de door ons vurig gewenste fietsstroken verschenen.

De laatste schakel in de noord-zuid route is de Willem Klooslaan, die binnenkort wordt ingericht als fietsstraat met rood asfalt. Dit heeft nóg meer voeten in de aarde gehad dan de Generaal Spoorlaan. Pas toen er al een definitief ontwerp lag voor een klinkerstraatje, heeft de gemeenteraad middels een motie toch een fietsstraat afgedwongen bij toenmalig wethouder Snoek.



Fietsroute door het Schoterbos



Willem Klooslaan: binnenkort ingericht als fietsstraat



Generaal Spoorlaan: tijdelijke aansluiting

Grijze weg wordt witte weg: GOW30

Rob Stuip

In grote steden is een hiërarchie in wegen een vereiste om verblijfsgebieden verkeersluw te kunnen houden. Woonstraten in verblijfsgebieden kunnen alleen veilig functioneren zolang er weinig snelverkeer rijdt. Dat betekent dat er in steden verkeersaders nodig zijn die hogere snelheden en/of gestage doorstroming mogelijk maken. Deze gebiedsontsluitingswegen met een 50 km/u regime moeten dan voldoen aan veiligheidseisen, zoals vrijliggende fietsvoorzieningen.

In Haarlem wordt 30 kilometer de norm

In het Haarlemse mobiliteitsbeleid is besloten dat 30 km/u de norm wordt. De huidige 30 km/u-zones blijven bestaan. De overige rustige woonstraten, waar 30 km/u vanzelfsprekend en realistisch is, worden ook 30 km/u. De echte verkeersaders blijven of worden aantoonbaar veilige wegen met vrijliggende fietspaden. Vereist is dan wel dat de grijze wegen worden geëlimineerd. Grijze wegen zijn 50 km/u-wegen met een mengvorm van verschillende functies, een relatief hoge verkeersintensiteit en zonder vrijliggende fietspaden.

Om deze grijze wegen te elimineren, moet er een heldere keuze gemaakt worden uit een van de volgende opties:

- 🚲 ombouwen tot een volwaardige, aantoonbaar veilige 50 km/u-weg;
- 🚲 omvang van het snelverkeer terugdringen, zodat er een woonstraat en 30 km/u ontstaat;
- 🚲 als dat niet mogelijk is wordt 30 km/u de nieuwe snelheid. Daarmee wordt de grijze weg een witte weg: een gebiedsontsluitingsweg 30 km/u, een GOW30 in verkeerstermen.

Witte wegen in plaats van grijze wegen

Grijze wegen die in aanmerking komen voor omzetting naar GOW30 zijn de vroegere wijkontsluitingswegen, drukke woonstraten en onderdelen van een centrumring. Deze wegen hebben zowel een verblijfsfunctie als een verkeersfunctie, met vaak veel zijstraten waar vrijliggende fietspaden niet mogelijk zijn. Een voorbeeld is de Jan Gijzenkade.

Witte wegen, GOW30, hebben de kenmerken van een gebiedsontsluitingsweg:

- 🚲 voorrangsregeling voor bestuurders op de witte weg;
- 🚲 zeer ruime voorzieningen voor de fietsveiligheid door breedte;
- 🚲 parkeer- en stopverbod op de rijbaan;
- 🚲 oversteekvoorzieningen op strategische punten.

De rijbaan van een GOW30 is 5,80 meter breed en heeft fietsstroken

Doorstroming kan op dit soort wegen duidelijk beter zijn dan in woonstraten, door toepassing van de principes van een langzame, maar gestage doorstroming: het gaat er niet zozeer om snel te rijden, maar om te voorkomen dat je stil staat. Dat stilstaan schaadt de gemiddelde snelheid sterker dan een lagere maximale snelheid.

Tegelijkertijd is het voorstel om op deze wegen de rijloper wel te verharderen met elementenverharding, klinkers, of door met “streetprint”-motief ingewalst asfalt, met aan weerszijden fietsstroken in rood asfalt. De rijloper voor auto's heeft de breedte van een enkele strook: op rustige uren rijdt snelverkeer in het midden en ressteert er veel ruimte voor de fietser. Bij toenemende drukte moet snelverkeer uitwijken en is dan te gast bij fietsers. Op die manier is 30 km/u een herkenbare en geloofwaardige limiet voor snelverkeer.

Advies Fietsersbond

De Fietsersbond adviseert een rijbaan met een breedte van 5,80 meter bestaande uit een 2,20 meter brede klinkerbestrating (of Streetprint) in het midden en 1,70 meter brede fietsstroken in rood asfalt aan beide zijden (0,10 meter brede witte markeringen tussen rijloper en fietsstroken).

De optische versmalling door de rode fietsstroken draagt bij aan snelheidsvermindering van het autoverkeer. Parkeren geschiedt buiten de rijbaan, bij voorkeur verhoogd op het trottoir. Hogere snelheden worden echter niet fysiek onmogelijk gemaakt zoals in een woonstraat, met het oog op openbaar vervoer en aanrijdtijden voor hulpdiensten.

Voor witte wegen, GOW30, moet er ook een duidelijk contrast ontstaan met de bestaande fietsstraten, waar de intensiteiten van het snelverkeer duidelijk lager liggen. De witte weg of GOW30 is geen rustige woonstraat of fietsstraat, maar blijft een drukke weg. De GOW30 kan gekarakteriseerd worden als de gebiedsontsluitingsweg-variant van de fietsstraat.

Voor dit artikel is gebruik gemaakt van “Greenpaper Wegcategorisering Fiets” van Walraad Verkeersadvisering.

Op de foto op de volgende pagina ziet u een voorbeeld van de wijze waarop een GOW30 zou moeten worden ingericht.

Autoluwe binnenstad

Bij de uitbreiding van de autoluwe binnenstad in 2019 heeft de Fietzersbond zich hard gemaakt voor een snorfietsverbod in de Kruisstraat, Smedestraat en Jansstraat en op de Grote Markt. Deze straten vormden een vreemde uitzondering op de rest van de autoluwe binnenstad, waar snorfietsen wel verboden zijn.

Onze actie was succesvol en werd breed uitgemeten in de media, maar de uitvoering van het verbod liet lang op zich wachten. Nu is het eindelijk zover: In september worden de borden geplaatst en gaat het verbod in.

Wachten op helmplicht

Het is geen geheim dat de snorfietsen wat ons betreft, net als in Amsterdam, zo snel mogelijk verdwijnen van de fietspaden. Daar moeten snorfietzers al enkele jaren, met helm, op de rijbaan rijden. Inmiddels is aangetoond dat dit veel veiliger is voor fietsers én snorfietzers. Haarlem wilde altijd wachten op de aanstaande landelijke helmplicht voor snorfietzers.

Niet onbegrijpelijk: de invoering van een lokale helmplicht zoals in Amsterdam heeft heel wat voeten in de aarde gehad.



Hillegoms nieuws

Josée van der Veer

Beste Hillegomse fietser,
Het wordt steeds heter en droger onder onze fietsbanden. Ook luchtvervuiling vormt een serieus probleem, zowel voor de gezondheid van de mens, als voor onze natuur. In de overgang naar een schonere wereld verdient de fiets zeker meer ruimte op de openbare weg. De fiets is immers het meest milieuvriendelijke vervoermiddel! Daarom is het belangrijker dan ooit dat fietsers nu hun stem laten horen.

Een ander groot probleem waar veel aandacht voor is, is de toegenomen drukte op het fietspad. Kortom, hoe kunnen we problemen waar we tegenaan fietsen, oplossen.

Wij doen nogmaals een oproep aan jong en oud ons team te komen versterken.

Nieuwsgierig, maar twijfelt u of u voldoende tijd heeft? Of vraagt u zich af op welke manier u een bijdrage kunt leveren? Meldt u gerust aan voor een oriënterend gesprek. Ook als u een vraag/opmerking heeft, aarzel niet ons te mailen: j.veer97@upcmail.nl

Fietzersbond Hillegom

Josée van der Veer

Guus Toubert

Wilbert van der Star



Fietzers op de Margrietenlaan die linksaf willen slaan naar de Nieuweweg, hebben slecht zicht op het verkeer dat van rechts van de 1e Loosterweg komt (veel gebruikt door auto-verkeer). Een spiegel zou uitkomst bieden.



Stationsweg: mooi voorbeeld van een veilige straat voor fietsers: een fietsstraat, auto's zijn hier te gast.

Meldingen openbare ruimte

Met klachten over je leefomgeving zoals 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 of tel 14023
Fixi app of tel 140252
<https://bit.ly/3JBhRYK> of tel 14025
www.zandvoort.nl of tel 14023
<https://bit.ly/37Gn0R4> of i-app of tel 5143143



Gesprek met een fietskoerier

Ad Stavenuiter

Interview

De loopbaan van Sytse Kijlstra, een geboren Fries en 62 jaar oud, is niet wat je noemt doorsnee. Wie kan, net als hij, zeggen dat ie een jaar lang profvoetballer in Italië is geweest en in totaal 11 kroegen en een poppodium heeft bestierd? Hij rolde het kroegwezen in, nadat hij tijdens zijn toerismeopleiding in Breda een baantje achter de bar had gehad. Z'n eerste café stond in Alkmaar en hij had er later onder meer ook een in Portugal. Het poppodium was Atlantis, eveneens in Alkmaar, waarmee hij stopte toen de housemuziek doorbrak. Daar had hij weinig mee. Vervolgens hield hij zich, in dezelfde stad, nog bezig met het geven van een culturele bestemming aan oude, leegstaande gebouwen.

En nu, half juni 2022, zit Sytse tegenover me op een terras op het Maakterrein in Haarlem Waarderpolder als eigenaar van Fietskoerier Haarlem, dat op dit terrein gevestigd is. Je zou 'm z'n 62 jaar niet geven, misschien omdat hij duidelijk uitstraalt dat hij plezier heeft in het leven.

"Ik ben altijd een fietsliefhebber geweest, tot vele tochten in het buitenland aan toe. In oktober van dit jaar fiets ik bijvoorbeeld waarschijnlijk in Engeland. Door al dat fietsen ontstond het idee om van pakketjes rondbrengen m'n vak te maken.

In Alkmaar lukte dat niet, maar hier kon ik Fietskoerier Haarlem overnemen. We bezorgen in opdracht van bedrijven, in de hele stad, behalve in Schalkwijk. Ik heb geen mensen in dienst, maar werk met zzp'ers, momenteel zo'n vijftien, variërend in leeftijd van 18 tot 65 jaar. Elke avond rijden er zeven mensen. Iedereen kan zelf aangeven hoe vaak en wanneer hij wil worden ingeroosterd. In totaal gaat het om ongeveer 600 pakketten per dag.

Ik fiets zelf drie keer per week mee. En ik kan nog wel wat mensen gebruiken, dus mochten lezers van de Haarlemmer Wielen hiervoor voelen, dan kunnen ze contact met me opnemen. Het telefoonnummer is op internet te vinden.

Geïnteresseerden moeten wel weten trouwens, hahaha, dat ik werk met fietsen zonder elektrische ondersteuning. Voor zover ik weet nog als een van de zeer weinige fietskoerierbedrijven in Nederland. Mensen die hiertegen geen bezwaar hebben, zijn mensen die ik graag voor Fietskoerier Haarlem zie werken."



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.

Snorfietzers/deelscooters, fietsparkeren, NS

Van: Judith Petri (adresgegevens bekend bij redactie)

In de laatste Wielen staat een tip om, ter voorkoming van fietsendiefstal, je fiets vast te maken aan bijvoorbeeld een lantaarnpaal. Dit mag volgens mij niet, want dat is straatmeubilair. Mijn fiets is ooit bij de stalling bij het UWV losgeknipt van een lantaarnpaal. Als een hek particulier bezit is, kun je te maken krijgen met de eigenaar. Ook dat heb ik meegemaakt. Enige oplossing is dus een fietsenrek en daar je fiets aan vastmaken (als dat lukt tenminste).

Van: Willem Hamel (gegevens bekend bij redactie)

Met belangstelling heb ik gelezen wat de Fietzersbond van snorfietzen op het fietspad vindt. Ik mis alleen nog een standpunt over het parkeren van vooral de deelscooters. Nu mag de RABO-bank wel adverteren dat ze met deelscooters zorgen voor meer groen op straat, ik zie toch liever ander groen dan een achteloos neergekwakte deelscooter. Tot mijn grote verbazing las ik op de site van de gemeente alleen maar positieve dingen over deelscooters. Daarom ben ik benieuwd hoe jullie daar in de afdeling Haarlem mee omgaan. Deelscooters, een vorm van greenwashing die grenst aan oplichterij, nemen veel meer plek in dan fietsen en zouden eigenlijk niet op straat geparkeerd mogen worden. Helemaal verbaasd was ik, toen ik van Felyx te horen kreeg dat de scooters duidelijk in het zicht moeten staan vanwege hun verdienmodel! Kortom ik ben heel benieuwd naar jullie standpunt ten opzichte van de gemeente Haarlem, omdat ik me, als fietser op leeftijd, verbaas over het gebruik van snorfietzen door een leeftijdscategorie die makkelijk kan fietsen in een gemeente die zelfs van noord naar zuid in een half uur te doorkruisen valt.

Reactie Fietzersbond Haarlem, René Rood

Wij zijn niet blij met deelscooters: ze zijn groot, hebben massa, rijden dikwijls te hard en rijden (nog) op het fietspad. De deelscooter (juridisch een snorfiets) voegt naar onze mening niets toe aan de mobiliteit. Hij wordt volgens ons voor de korte afstand gebruikt en daar hebben we al een prima deelfietsstelsel voor. Deelfietsen worden normaliter netjes ingeleverd bij de inleverpunten; de deelscooter vervuult vooral onze stad. Dus wat ons betreft zou de gemeente scherpere regels moeten opstellen voor het parkeren van deelscooters. Voor zover bekend is de gemeente Haarlem niet voornemens aan deze overlast iets te gaan doen. Dit geldt niet alleen voor de Haarlemse wethouder(s). Ook in de landelijke politiek wordt veel te positief gedacht over elektrische snorfietzen. Voor deelscooters geldt dat nog meer, omdat men denkt dat er dan minder scooters gekocht worden. Resultaat: vervuiling door her en der geparkeerde scooters, vooral op plaatsen waar wij ze niet willen hebben. Wij kunnen daar als Fietzersbond echter niets tegen doen. Wij delen jouw opvatting volledig: weg met die deelscooters. Niet door jou genoemd: de deelbrommer met geel kenteken. Die zijn nog sneller en dragen op eenzelfde wijze bij aan de parkeervervuiling.

Van: Marlies Visser (gegevens bekend bij redactie)

Wij zijn al heel lang lid van de Fietzersbond, lezen de nieuwsbrief en steunen de bond graag voor hun nuttige acties. Waar wij echter nog niets over gelezen hebben, is contact tussen de NS en de Fietzersbond m.b.t. vervoer van fietsen, maar mogelijk hebben we dat gemist. Wij gaan al jaren met de trein en fiets in Nederland dagjes erop uit. De laatste jaren doen veel meer mensen dat. Op zich prima, maar het aantal plaatsen in NS-treinen is te laag. Bij Arriva sprinters zijn het er meer en kun je altijd mee, is onze ervaring. Behalve het probleem van te weinig plaatsen voor fietsvervoer is er een tweede probleem: voldoende tijd krijgen om op het perron naar een andere wagon te lopen/rennen wanneer de fietsplaatsen in een bepaalde wagon reeds bezet zijn. De laatste tijd hebben we twee keer gehad dat de conducteur doodleuk de deur vlak voor je neus sluit terwijl hij/zij ziet dat je eraan komt, weinig 'fietsvriendelijk en heel pesterig'. Hopelijk zijn jullie in de gelegenheid deze twee problemen in een overleg met de NS te bespreken. Bij voorbaat onze dank.

Reactie Fietzersbond Haarlem, René Rood

Ik herken me volledig in de fietsonvriendelijke houding van NS. Ik heb mijn neus al zo vaak gestoten, dat ik nog maar zelden van de trein gebruik maak als ik de fiets wil meenemen. Gelukkig kan ik soms ook gebruik maken van mijn vouwfiets. Anders ben ik noodgedwongen een autoreiziger.

Deze foto ontvingen wij van een van onze actieve vrijwilligers



Wie zegt dat kinderen niet meer lezen tegenwoordig? Dat geldt in ieder geval niet voor onze Haarlemmer Wielen...

Bijeenkomst leden Regio Haarlem

Themadag 15 mei 2022: 30 is (of wordt) het nieuwe 50 - Bijeenkomst in het Rosenstock-Hussey Huis

Kees Joustra, Mieke van Rooij



Het wordt veiliger rijden en prettiger toeven op vele wegen binnen de bebouwde kom! Het wachten is nog op het moment dat je, als je Nederland binnen rijdt, op het bord dat de maximum snelheden aangeeft ziet dat de maximumsnelheid binnen de bebouwde kom 30 km/u is. De beleidsadviseur ruimte & mobiliteit van de Fietzersbond, Ross Goorden, ziet het positief in.

Op een zonnige en zomerse zondag halverwege de maand mei hebben 30 (hoe symbolisch) leden uit de Regio Haarlem het verleidelijke terras links laten liggen om deel te kunnen nemen aan de themabijeenkomst van de Regio Haarlem van de Fietzersbond. Deze middag was georganiseerd door de coördinatiegroep van de regio (C-groep: René, Gert, Ad, Kees), mede omdat, wegens corona, de in januari geplande jaarvergadering wederom niet kon doorgaan en de mogelijkheden tot onderlinge ontmoetingen beperkt waren. Het volledige artikel met foto's en links voor meer informatie is te lezen op onze site: <https://bit.ly/3z6gihc>



Ledenkorting

Een aantal fietsenwinkels in Haarlem geeft korting aan leden van de Fietzersbond. Meestal op onderdelen, maar soms ook bij de aankoop van een nieuwe fiets. Bij reparaties wordt 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.fietzersbond.nl/korting/>

Deelnemende fietsenwinkels in Haarlem

- 🚲 't Mannetje, Spaarnwouderstraat 3 (fietsen en onderdelen)
- 🚲 Rijwielhandel Keur, Pijlsaan 25-27 (alleen onderdelen)

- 🚲 Jansen Cronjé, Cronjéstraat 160 (alleen onderdelen)
- 🚲 Rijwielhal de FietsFanaat, Parklaan 47 zwart (fietsen, e-bikes, huurfietsen, onderdelen en accessoires)

Streetprint in Zandvoort Nieuw Noord

Rob Stuip

“Streetprint” en fietsen vormen geen goede ‘match’. Haarlemse fietsers die regelmatig over de Gedempte Oudegracht rijden, ondervinden nog dagelijks de naweeën van de historische vergissing van de gemeenteraad om daar op de fietspaden “streetprint” toe te passen in plaats van comfortabel, glad asfalt: ‘kedéng, kedéng’...

Streetprint

Bij “streetprint” wordt met metalen rastermatten een patroon van klinkers geprint in asfalt waarvan de bovenste laag eerst wordt opgewarmd. De voordelen van asfalt met de ‘look’ van klinkers. De rastermatten bestaan uit kabel met een diameter van 9 millimeter, wat leidt tot een voegbreedte van 9 millimeter tussen de nepklinkers. Oncomfortabel voor fietsers door trillingshinder.

Kamerlingh Onnesstraat

De Kamerlingh Onnesstraat is de langste straat in Zandvoort Nieuw Noord, vanaf de brandweerkazerne doorlopend tot de Keesomstraat. De straat kreeg bruin-rood asfalt met “streetprint” en werd ingericht als 30km-zone. Dat is het resultaat van een ontwerpproces waarbij de 50km-weg werd afgewaardeerd naar een 30km-erftoegangsweg. Een standaard inrichting voor 30km (woonstraatje) was niet mogelijk. Van en naar het naastliggende bedrijventerrein rijden veel zware en brede voertuigen. Bovendien zal Connexxion bus 81 ook via de Kamerlingh Onnesstraat gaan rijden. Daarom werd de straat 6 meter breed en voorzien van asfalt met “streetprint”. Fietsstroken waren voor de gemeente onbespreekbaar, dus wel concessies aan openbaar vervoer (OV) en autoverkeer, maar niet aan fietsers...

Comfortstroken voor fietsers

Om het voor fietsers comfortabeler te maken stelde de Fietsersbond voor om aan beide zijden op de rijbaan over een breedte van 1,50 meter geen “streetprint” aan te brengen en daarbij geen witte belijning toe te passen. Dus geen fietsstroken, geen fietssuggestiestroken, maar comfortstroken ten gunste van de fietsers. *“Dat leek te veel op fietssuggestiestroken en dat was verboden”,* volgens de Haarlemse ‘mantra’ (Zandvoort is sinds 2018 ambtelijk met Haarlem gefuseerd):

“...Fietsstroken creëren op een 30 km-erftoegangsweg schijnveiligheid en een grotere kans op overschrijding van de maximumsnelheid. Fietsers en gemotoriseerd verkeer kunnen hier voldoende veilig samen op de rijbaan...”

Zandvoort niet fietsvriendelijk

Tja, er is geen enkele (wettelijke) regel die het toepassen van fiets(suggestie)stroken op 30km-erftoegangswegen verbiedt. Dat fiets(suggestie)stroken tot schijnveiligheid leiden is een ‘mening’ die op geen enkel onderzoek is gebaseerd. Integendeel, de optische versmalling door fiets(suggestie)stroken blijkt juist de snelheid van de auto’s af te remmen. Hoewel het “streetprint”-wegdek in alle opzichten comfortabeler is dan de oude hobbelige klinkerbestrating is het toch een beetje jammer dat de gemeente Zandvoort hier niet vriendelijker voor de fietser wilde zijn.



Ruim baan voor fietsers in Bloemendaal Rob Stuip

Na de gemeenteraadsverkiezingen van dit jaar heeft Bloemendaal een college van VVD, D66 en PvdA, met een coalitieakkoord waarin verrassend veel aandacht is voor het bevorderen van langzaam verkeer. Het is het meest fietsvriendelijke coalitieakkoord in de geschiedenis van Bloemendaal. Natuurlijk moet het nog vertaald worden in een collegeakkoord en is het afwachten hoe het zal worden uitgevoerd. De start is in ieder geval hoopgevend.

Het volledige coalitieakkoord is te vinden via [Coalitieakkoord_Bloemendaal.pdf](#). Hieronder de passage over het bevorderen van langzaam verkeer:

“...Ruim baan voor fietsers en voetgangers. Wij stimuleren de uitbreiding van de 30 km zones binnen de bebouwde kom, behalve op doorgaande wegen. We zetten breed in op het bevorderen van het fiets- en wandelverkeer. We werken aan een langetermijnvisie met een investeringsplan en een plan voor de realisatie. We richten ons op toekomstbestendige wandelpa-

den en fietsverbindingen tussen onze kernen en omliggende gemeenten, het verbeteren van de kwaliteit van de fietspaden en de regionale doorfietspaden. Deze fietsverbindingen krijgen voldoende breedte en worden voorzien van een comfortabel wegdek. Dit kan mede door bijdragen van andere overheden en gemeenschappelijke regelingen om woon-werkverkeer en recreatief fietsverkeer te stimuleren. Op korte termijn werken we aan het veiliger maken van de school-fietsroutes en de verkeersveiligheid in de winkelstraten. We bevorderen fietsgebruik naar Bloemendaal aan Zee. Daar willen wij een bewaakte fietsenstalling, met oplaadpunten voor E-bikes vanwege het toenemend aantal E-bikes. De bestaande reservering voor de investering in Kop Zeeweg (strandplateau) kan hiervoor ook ingezet worden...”

Verantwoordelijk voor de uitvoering van de ambitieuze plannen is Henk Wijkhuisen, D66-wethouder van Mobiliteit en Openbare Ruimte.



Het college van Bloemendaal met geheel rechts wethouder Henk Wijkhuisen

Digitale nieuwsbrief

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



Verwondering op Korte Kleverlaan

Rob Stuip

Met verbazing fietste ik over de Korte Kleverlaan in Bloemendaal. In de bocht, ter hoogte van de bibliotheek, heeft de laan een fantasiewegdek gekregen: twee rijstroken met rood asfalt, gescheiden door een brede witte markering. Verwarrend, want het lijkt op een fietsstraat, maar dat is het niet.

De Korte Kleverlaan is een GOW50

De Korte Kleverlaan is een schakel in de ontsluitingsroute van en naar de Westelijke Randweg via Kleverlaan, Mollaan en Brederodelaan, met een snelheidsregime van 50 km/u (GOW50). De Korte Kleverlaan is te smal om volgens de regels in te richten met vrijliggende fietspaden. Het profiel met een rijbaan zonder middenmarkering en fietsstroken aan beide zijden, zoals elders op de Korte Kleverlaan, is een compromis dat voldoet aan de aanbevelingen van het CROW, Kennisinstituut voor Verkeer en Vervoer.

Out-of-the-box

Bij navraag blijkt de aanpassing in de bocht geïnitieerd door buurtbewoner, stedenbouwkundige, dwarsdenker en Fietzersbonder 'van het eerste uur', Boudewijn Bach, gesteund door aan- en omwonenden. Een creatieve en interessante 'out-of-the-box'-oplossing. Was er een probleem dat wijziging van het wegdek rechtvaardigt? Er wordt niet te hard gereden en de afgelopen zes jaar is in de bocht geen enkel ongeval met letselschade, dan wel materiële schade geregistreerd en ... het wegprofiel voldeed aan de richtlijnen. Dus het was er 'objectief' niet onveilig. Wellicht zouden bewoners het als 'subjectief' onveilig ervaren kunnen hebben.

Uniforme inrichting

Het door de minister van I en W geformuleerde verkeersveiligheidsbeleid is helder: Verkeersveiligheid wordt bevorderd door een voor weggebruikers herkenbare infrastructuur. Dat bereik je door deze uniform in te richten, aan de hand van landelijke regels en richtlijnen die gezamenlijk zijn vastgesteld en gepubliceerd worden door het CROW.

Bewoners hobbyisme

Als de gemeente Bloemendaal, op een ontsluitingsweg van bovenwijks belang, ruimte geeft aan hobbyisme van bewoners, zonder rekening te houden met regels en richtlijnen, ondermijnt dat het 'top-down' geregisserde verkeersveiligheidsbeleid.



Tijdens de afgelopen zomervakantie hebben veel vakantiefietsers gemerkt dat er gekluund moet worden op de route langs Kattendel. Een onverwachte ervaring om met een zwaar bepakte vakantiefiets circa 500 meter door het mulle zand te moeten ploegen. PWN weigerde dit jaar het fietspad zandvrij te maken. Met 'trekken en duwen' vanuit de Fietzersbond hebben we de afgelopen jaren PWN er steeds toe kunnen bewegen het fietspad berijdbaar te houden, vaak met flinke kosten voor PWN als een aannemer werd ingeschakeld. We hadden en hebben periodiek goed overleg hierover met de leiding van het Nationaal Park.

Fietspad opnieuw berijdbaar maken is geen duurzame oplossing

Sinds de passages van Corrie, Dudley, Eunice en Franklin ligt er nu een 'muur van zand' over het fietspad die niet eenvoudig is weg te vegen of te shovelen. Het is niet realistisch om nu van PWN te verlangen dat zij het fietspad weer berijdbaar maakt. Temeer omdat daarmee geen duurzame oplossing wordt bereikt. Een logisch alternatief is om het fietspad te verleggen over het zand langs de helmgrens, ongeveer de huidige kluunroute. Maar, in Natura2000 gebied zijn geen logische oplossingen mogelijk. De starre en eenzijdige natuurwetgeving verhindert elk compromis om natuur en recreatie met elkaar in balans te brengen. PWN beoordeelt deze logische oplossing dan ook als niet vergunbaar.

Vervangend fietspad

Het fietspad opgeven vinden we alleen acceptabel als het gecompenseerd wordt door een vervangend fietspad elders in het Nationaal Park Zuid-Kennemerland (NPZK). Aanvankelijk werd dit categorisch afgewezen. Bij nader inzien heeft Margot Holland, manager van NPZK, toegezegd de vergunbaarheid hiervan te laten onderzoeken door een gespecialiseerd extern bureau.

De gewenste compensatie is op bijgaande kaart 'blauw' gemarkeerd. Deze biedt een zeer gewenste fietsverbinding tussen Bloemendaal Strand en IJmuiderslag. De route loopt gedeeltelijk via het Zeeweg fietspad en over bestaande onverharde (voet)paden als Noorderweg en Koningsweg. Nieuw zijn een doorsteek vanaf de Noorderweg in de Kennemerduinen naar de Zeeweg in Duin en Kruidberg en vanaf de Koningsweg in Duin en Kruidberg naar IJmuiderslag. Het versterkt de recreatieve mogelijkheden voor de inwoners van kustplaats IJmuiden en maakt het natuurstrand van strandslag Zeeweg, zowel vanuit het noorden, als vanuit het zuiden beter bereikbaar. Het overstuifde fietspad kan dan geheel verwijderd worden tussen de kruising bij Groot Olmen en strandslag Parnassia (op bijgaande kaart in 'rood' doorgekrast), zodat het zand ongehinderd kan stuiven en flora en fauna in een 'gevoelig' gebied de ruimte terugkrijgen. Een win-win situatie, met een betere balans tussen natuur en recreatie als resultaat.



Buurtstallingen

René Rood

'Buurtstallingen zijn dé oplossing voor verduurzaming steden' - Uit Verkeersnet 3-8-2022 (door redactie bewerkt)

Een fietsenstalling in een dichtbevolkte stadswijk, gevuld met een groot aanbod aan deelfietsen, compleet met fietsschool en fietsenmaker, oftewel: een buurtstalling. En niet te vergeten, buurtbewoners drinken er ook een kop koffie met elkaar. Een initiatief van Willem-Frederik Metzelaar dat samen met achttien andere start-ups is geselecteerd door Mobility Lab 2022. De volgende stap is het realiseren van één type buurtstalling om te testen of het alle verwachtingen van Metzelaar waarmaakt.

Volgens Metzelaar is het een uitgemaakte zaak: door de aanwezigheid van een buurtstalling gaan meer mensen fietsen, vermindert het autogebruik en worden steden leefbaarder. Neem een gemiddelde buurt in de grote stad: oude woningen, bewoond door allerlei lagen van de bevolking, een hoge bevolkingsdichtheid en weinig ruimte om fietsen te stallen. Dit zijn precies de ingrediënten die nodig zijn om een buurtstalling tot een succes te maken. *"Niet iedereen woont in een vinexwijk. En zeker mensen met een laag inkomen of een uitkering niet: de dominante groep in steden, die geen geld en geen ruimte heeft. Als steden willen verduurzamen, moet het die groep zijn die ander gedrag gaat vertonen. Als er een fietsenstalling is, gaat het gebruik van de fiets met 30% omhoog, als er een fietsschool in de buurt is, met 40%. Mijn hypothese is dat het fietsgebruik door een buurtstalling met 50% omhoog gaat."*

Metzelaar is voorzitter van de Rotterdamse afdeling van de Fietzersbond en heeft zelf niet zo lang geleden zijn auto weggedaan. Hij kwam tot de conclusie dat eigenlijk al zijn afspraken prima te bereiken zijn met het OV of met een e-bike. Voor afstanden tot tien kilometer pakt hij zijn normale fiets. *"De auto is zo'n gemakvoertuig, dat de fiets daar bijzonder lastig mee kan concurreren. Met de auto leg je kleine en grote afstanden af, vervoer je meerdere personen en heb je heel veel laadvermogen in volume en gewicht."* Als steden dan ook nog eens 'car first' ontworpen zijn én er zijn onvoldoende fietsstimulerende maatregelen getroffen in het basisontwerp van die stad, wordt de bewoners een bewuste keuzemogelijkheid ontnomen, vindt Metzelaar.

Laagdrempelig

De buurtstalling zoals Metzelaar die voor ogen heeft, voldoet aan een aantal randvoorwaarden. De stalling is bemenst en heeft veel parkeerplaatsen. Het aanbod bestaat deels uit gevarieerd deelvervoer en, niet onbelangrijk, er moet een fietsschool in zitten. Onderzoek wijst namelijk uit dat mensen levenslang blijven fietsen als ze het op jonge leeftijd leren. Ook moet de stalling de uitstraling hebben van een trendy, laagdrempelige winkel, waar je een goede (betaalbare) kop koffie drinkt en een broodje eet.

De basisvraag die volgens de initiatiefnemer aan iedereen in een buurt gesteld moet worden is: *"wat voor fiets heb jij nodig?"* Vervolgens zorg je dat je in de buurtstalling precies aanbiedt waar vraag naar is. *"Een vloot aan allerlei soorten deelfietsen, zodat mensen een e-bike kunnen pakken voor lange afstanden, een bakfiets voor de boodschappen en voor de jongeren een fatbike. En het liefst ook nog met een paar kinderfietsen erbij. ... Uit mijn berekening blijkt dat, als er voldoende deelvervoer is, wat ook nog eens verschillende voertuigen zijn, de stalling feitelijk een 'commodity' wordt. Iets wat voor iedereen beschikbaar is, een basisbehoefte dekt en goedkoop is. Zoals autoparkeerplekken nu."*

Het hele idee van de buurtstalling is erop gericht mensen een bewuste keuze te laten maken. De sociale minima zitten volgens Metzelaar vast in twee opties: wandelen of met de auto. Terwijl de fiets het goedkoopst, het meest efficiënt en het meest gezond is. *"Ik vind bijvoorbeeld dat iedereen een e-bike moet kunnen gebruiken. Niet kopen, gebruiken. Dat is een belangrijk verschil. Het huidige aanbod van deelvervoer is op dit moment gericht op de midden- en bovenlaag van de bevolking, op mensen die het kunnen betalen."* Het merendeel van het aanbod in de buurtstalling zal dus bestaan uit e-bikes, als het aan Metzelaar ligt. *"Dat is waar de boven- en middengroep massaal op overstapt. En waar de hele re-tailmarkt op gericht is. Waarom zouden sociale minima geen toegang hebben tot dat soort fietsen? Dan pas krijg je die omslag, als zij toegang hebben tot kwaliteitsfietsen. De gemeente Amsterdam denkt dat het invoeren van*

Op zoek naar een leuk verjaardagscadeautje?

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? Aanmelden kan via de website: <https://www.fietzersbond.nl/lid>

Snelheidslimiet op fietspad

Uit Verkeersnet 9-6-2022

René Rood

een snelheidslimiet de fietspaden veiliger maakt, zoals blijkt uit het voornemen om de haalbaarheid hiervan te onderzoeken. Ook de Amsterdamse tak van de Fietzersbond kan zich vinden in de plannen van de gemeente. De landelijke Fietzersbond en de gemeente Rotterdam plaatsen echter kanttekeningen bij de praktische haalbaarheid van de nieuwe regelgeving.

"Het is een discutabel onderwerp." zegt Bart Christiaans, fietscoördinator bij de gemeente Rotterdam. *"In beginsel is een snelheidslimiet voor fietspaden een hele goede gedachte, om de langzame fietser beter te beschermen, maar het heeft veel praktische kanttekeningen."*

Ook Wim Bot, van de Landelijke Fietzersbond, heeft zijn twijfels bij de uitvoerbaarheid. *"Gewone fietsen hebben geen snelheidsmeter en het lijkt ons niet te doen qua handhaving."* Christiaans deelt de twijfel van Bot over de handhaafbaarheid. *"Er is nu al te weinig capaciteit voor*

het signaleren van bijvoorbeeld appen op de fiets, rijden zonder licht of door rood rijden."

Landelijke aanpak snelheidslimiet fietspaden

Het verschil in snelheid tussen de verschillende voertuigen op het fietspad, speelt zeker een rol bij de toename van onveilige situaties. *"Nu is de maximumsnelheid per voertuig geregeld; voor snorfietsen, voor e-bikes, voor speedpedelecs"*, legt Christiaans uit. *"Een uniforme afspraak over een maximum snelheid op het fietspad, zou het een stuk overzichtelijker maken. Wij vinden het tof dat de gemeente Amsterdam ermee gaat experimenteren, maar wij zouden het liever landelijk aangepakt zien."* Bot voegt hier nog aan toe: *"Het is vooral van belang dat mensen zich sociaal gedragen in het verkeer. Zeker flitsbezorgers zouden wel wat langzamer kunnen fietsen."*

E-steps

Uit Verkeersnet 10-08-2022

René Rood

Elektrische steps zijn niet meer weg te denken uit het straatbeeld. Steeds meer mensen zien de voordelen in van de compacte en lichte voertuigen, waarmee je je ook nog snel verplaatst. Maar, is een elektrische step legaal? En wat zijn op dit moment eigenlijk de regels voor e-steps in Nederland? Wij zetten het voor je op een rijtje.

Om maar meteen met de deur in huis te vallen: de meeste elektrische steps zijn verboden in Nederland. Dit type voertuig wordt gezien als motorvoertuig en moet daarom aan bepaalde eisen voldoen. Die eisen zijn in alle landen van Europese Unie hetzelfde, maar omdat er nog geen EU-regelgeving is voor elektrische steps, is het voor producenten niet mogelijk goedkeuring te krijgen voor e-steps op de openbare weg. In landen die nationale wetgeving opgesteld hebben, mogen steps wel legaal gebruikt worden. Dit is het geval in bijna alle landen, behalve dus in Nederland.

In Nederland mogen alleen innovatieve voertuigen die zijn aangewezen als 'bijzondere bromfiets', op de openbare weg. Op dit moment hebben 16 voertuigen dit label, waaronder de Segway en de Swing. Deze voertuigen zijn dus voor de wet een snor- of een bromfiets. Daarom gelden hiervoor dezelfde wetten en (verkeers)regels, namelijk dat je minimaal 16 jaar oud moet zijn, dat je de step moet verzekeren en je je aan de maxi-

mumsnelheid van 18 km/u houdt. Met voertuigen die dit label niet hebben, het gros van de e-steps dus, mag je alleen op eigen terrein rondrijden. Bestuurders die met een illegale e-step op de openbare weg rijden, riskeren een boete van 360 euro. Ook kan de e-step in beslag worden genomen. En, niet onbelangrijk, bij een ongeval is de bestuurder onverzekerd, met alle (financiële) gevolgen van dien.

Lichte Elektrische Voertuigen

E-steps vallen in de categorie Lichte Elektrische Voertuigen (LEV's). Ook elektrische scooters, monowheels, personal transporters (zoals Segway) en balanceboards zonder stuur (skateboard en hoverboard), horen in dit rijtje thuis. Er zijn minimumvereisten waar een elektrische step aan moet voldoen: Een e-step moet een stuur, een verzekeringsplaatje of sticker, een voertuig-identificatienummer (VIN), verlichting en rode en witte reflectoren hebben, zo blijkt uit informatie van de Rijksoverheid.



Elektrische step regels: wat mag er in Nederland eigenlijk al?

NB

Waarschijnlijk worden per 1-1-2023 nieuwe regels van kracht voor onder andere e-steps. Tot die tijd is de e-step niet legaal en riskeer je dus een boete. Zie ook: <https://www.rdw.nl/over-rdw/actueel/dossiers/lichte-elektrische-voertuigen>

E-bikers zijn luie fietsers

Rob Stuip

Algemeen



Fietsen maakt gelukkig, is gezond en goed voor het klimaat. Maar geldt dat ook voor rijders van elektrische fietsen, e-bikes? En wat zijn de voornaamste argumenten om een e-bike aan te schaffen?

Drie miljoen e-bikes

De 'early adopters' waren de pensionado's die een e-bike kochten voor recreatief gebruik, ter vervanging van de normale fiets, om daarmee verdere, langere en snellere fietstochten te kunnen maken. Ondertussen rijden er drie miljoen e-bikes in Nederland, verdeeld over alle leeftijdsgroepen. Steeds vaker zien vooral jongeren, 18-tot 34-jarigen, redenen om een e-bike te kopen. In opkomst is daarbij de e-fatbike, een elektrische e-bike met dikke banden en een stoer uiterlijk, een 'lifestyle'-fiets, om relaxed door de stad te scheuren. Je moet dan nog wel je trappers ronddraaien om ondersteuning te krijgen. Echt trappen hoeft niet meer; een elektrische fatbike doet alles voor je. De ondersteuning is zo ingesteld dat je zelf niet veel hoeft te doen. De aanschafkosten vormen nog een belangrijk struikelblok.

Gemak

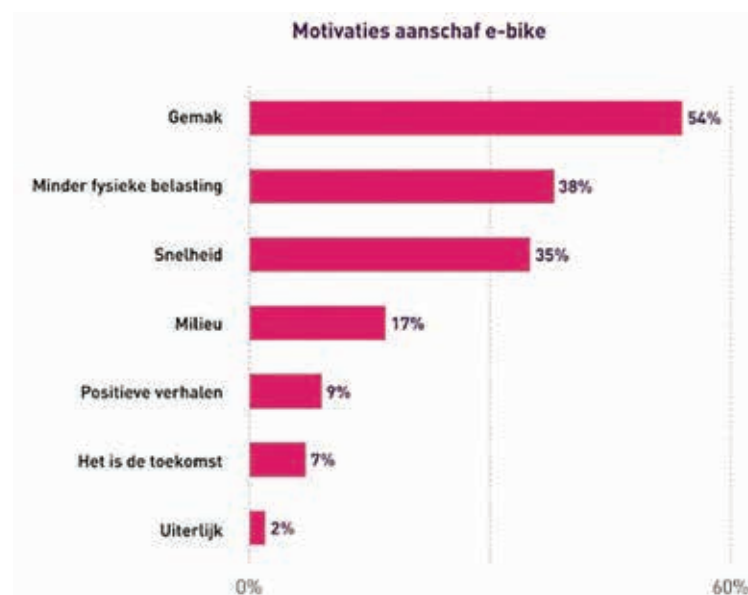
Dat gemak en minder fysieke belasting de belangrijkste redenen zijn om een e-bike aan te schaffen blijkt ook uit een representatief onderzoek van marktonderzoeksbureau Multiscope. 54% van de ondervraagden kiest gemak als voornaamste reden om een e-bike aan te schaffen. Minder fysieke belasting komt als tweede reden naar voren met 38%. Opvallend is dat het milieu slechts 17% scoort.

Woon-werk verkeer

De maatschappelijke winst van de e-bike moet komen van automobilisten die in het woon-werk verkeer overstappen van de auto naar de e-bike om daarmee duurzaamheidswinst te behalen. De helft van de autoritten die Nederlanders maken, zijn afstanden onder de 7,5 kilometer en 60% woont binnen 15 kilometer van het werk. Een elektrische fiets is in aanschaf en gebruik ongeveer tien keer klimaatvriendelijker dan een elektrische auto.

Luie fietser

Maar, vervanging van de normale fiets door een e-bike levert duurzaamheidsverlies op. De gemiddelde CO₂-voetafdruk van een e-bike is ongeveer twee keer zo groot als die van een gewone fiets. Wie voor het gemak overstapt van een gewone fiets naar een e-bike is (soms) een luie fietser...



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 politieke bestuurders, ambtenaren, politici, 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 (lieft jonge) mensen voor de afdeling Bloemendaal/Zandvoort

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

Gezocht

Alle fietspaaltjes de wereld uit

Hans Booden

Algemeen



Veilig Verkeer Nederland (VVN) en de Fietzersbond zijn van mening dat fietspaaltjes overal verwijderd zouden moeten worden en dat er zeker geen nieuwe mogen komen. Daartoe loopt nu een campagne. De bedoeling is dat fietsers door hen gesignaleerde 'gevaarlijke' paaltjes aan de Fietzersbond doorgeven en zo meehelpen de verkeersveiligheid te bevorderen. Eind augustus kun je op de website lezen wat je nog meer kunt doen.

Op de website van de Fietzersbond is meer informatie over deze campagne te lezen. <https://paaltjes.fietzersbond.nl/> en/of <https://vrijwilligers.fietzersbond.nl/activiteiten/campagnes/paaltjesactie-2022/>. De paaltjes zijn bedoeld om het verkeer veiliger te maken, maar in de praktijk leveren deze obstakels juist meer gevaar op voor fietsers. De meeste paaltjes zijn overbodig en kunnen tot onnodige aanrijdingen leiden. De fietsveilig-

heid van paaltjes wordt door gemeenten vaak als volgt verklaard: ze worden neergezet om te voorkomen dat auto's een doorsteek gebruiken die uitsluitend door fietsers benut mag worden. Als het resultaat van het weren van auto's is dat fietsers gewond raken, voldoet deze maatregel niet.

De Fietzersbond is, in samenwerking met Veilig Verkeer Nederland (VVN), een campagne gestart om de plekken in beeld te brengen met als doel de wegbeheerders aan te zetten tot het verwijderen van de paaltjes. Aangegeven kan worden wat er mis is met de betreffende opstelling. Het volgende ongeval in Haarlem hebben wij al gemeld: "Fietser ernstig gewond bij botsing tegen paaltje in Haarlem, traumateam ingezet": https://www.haarlemsdagblad.nl/cnt/dmf20220824_45787459

Soms zijn paaltjes nodig, bijvoorbeeld bij bruggen die het gewicht van auto's niet kunnen dragen. Sommige gemeenten gebruiken kunststof paaltjes om ernstige verwondingen bij een botsing met een paaltje te vermijden. Dat neemt niet weg dat je kunt omvallen en de gevolgen toch ernstig kunnen zijn. Uiteraard moet de opstelling altijd voldoen aan de CROW-voorschriften, zoals een inleidende ribbel markering. Zie ook: <https://www.fietsberaad.nl/Platform-Veilig-fietsen/dossier/Afsluitpalen>



Nieuwe eigenaar gezocht

Vind jij deze felgele vintage Fietzersbond-fietsstassen iets voor je fiets(collectie)? Heel handig om je schoolboeken of boodschappen in te vervoeren, op je fiets uiteraard..

Wie het eerst komt, die het eerst maalt. Graag melden bij René Rood: haarlem@fietserbond.nl



Fietstocht met hindernissen

Jan Koper

Velsen

Begin juli 2021 reden we met een verkeerskundige en de wethouder Verkeer en Openbare Ruimte een ronde in Velsen-Noord om op locatie uit te wisselen wat er gaat gebeuren (en wat ons betreft moet gebeuren). Het zat ons al jaren dwars dat, op verzoek van bewoners, op belangrijke fietspaden versperringen werden geplaatst om autoverkeer te weren. Dat zou in het belang van de veiligheid van fietsers zijn. Zowel palen als hekwerken, deels onverlicht, werden zonder inleidende markering op ongewenste plekken geplaatst.

Twee locaties, De Geul (IJmuiden) en Concordiapad (Velsen-Noord), lichten we uit. Hier hadden de hekwerken als neveneffect dat driewielers, bakfietsen en tandems vastliepen. Eerdere pogingen om de hekwerken via de ambtelijke kanalen te verwijderen bleven zonder resultaat.

De Geul (IJmuiden)

Hoewel de rijbanen van Kanaaldijk en De Geul in november 2021 zijn aangepast (de middenberm verbreed en verkeersdrempels aangelegd) werd ambtelijk opnieuw geweigerd de hekken te verwijderen. Vervolgens hebben we de raad benaderd, waarna men overstagging. Sinds 16 juni 2022, na meer dan 10 jaar soebatten, kunnen alle fietsers van deze fietsroute langs het Noordzeekanaal gebruik maken.



De Geul: fietsoversteek ter hoogte van het WitteTheater

Concordiapad

(Bedrijventerrein De Grote Hout), Velsen-Noord

Het (brom)fietspad is, als onderdeel van de ontsluiting van het bedrijventerrein, aangelegd om een verbinding te realiseren van de Pont via de Wijkermeerweg en het Wijkeroogpark naar de Lijndenweg in Beverwijk. De Wijkermeerweg, waar onder andere de melkfabriek stond, heeft een woonbestemming gekregen en is tot aan de Velsertunnel (brom)fietspad geworden. Onder druk van omwonenden zijn hekwerken geplaatst om gevaarlijk gedrag van bromfietzers in te tomen. Het gevolg was dat op het deel waar de hekken stonden, geen gladheidbestrijding plaats vond. Wij hadden hiervoor bij herhaling gewaarschuwd. Het deel van de afsluiting was bovendien onverlicht.



Concordiapad: eindelijk verlicht (lichtmasten zijn na 8 juli 2022 geplaatst)

Noot: In december 2021 zijn de hekken vervangen door een auto-afsluiting. Hoewel wij al jaren pleiten voor uniforme vormgeving van de auto-afsluitingen, is het verrassend te zien dat alle afsluitingen die na onze fietstocht nieuw zijn aangebracht, afwijkend zijn vormgegeven. Alleen al in Velsen-Noord zijn er op de utilitaire fietsroutes nu 10 verschillende soorten van auto-afsluitingen. Slechts 2 ervan zijn voorzien van een ribbelmarkering. Wordt vervolgd dus!!

Steun ons werk en word lid

Word lid van de Fietzersbond en ontvang drie keer per jaar ons eigen magazine, de Haarlemmer Wielen en onze nieuwsbrieven. 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 Fietzersbond Routeplanner en ontvang je korting op fietsproducten, fietskaarten en -gidsen! Meld je aan via de website: <https://www.fietzersbond.nl/lid>



Sluisroute 'Fiets-aan-de-hand'

Wij raken niet uitgepraat over de Sluisroute!

Wat is het nieuwste feit? De Binnendeurroute die jaren terug beloopbaar is gemaakt voor de fiets aan de hand, werd, in verband met de noodpompen bij de Kleine Sluis, tijdelijk buiten gebruik gesteld.

Onze verbazing is groot dat de route nog steeds is afgegrensd, ondanks verwijdering van de noodpompen in januari jongstleden. Navraag op 22 juli leerde dat de route niet open gaat voordat de problemen zijn verholpen: "Collega's werken er hard aan om een oplossing te vinden."

Over welke problemen heeft men het dan?

Er zijn nieuwe normen en er zou onvoldoende zicht zijn op de deur. Je vraagt je wel af, waarom in de jaren dat de sluisroute afgesloten was, dit niet al opgelost is!

Wij krijgen de indruk dat het onderhoud rond de sluisen beperkt blijft tot het reageren op klachten. Wij hebben de afgelopen jaren enkele meldingen gedaan, echter de resultaten zijn beperkt of nihil.

Wie de wegbeheerder is, lijkt Rijkswaterstaat ondanks de aanwezige bordjes "eigen weg Rijkswaterstaat" soms zelf ook niet meer te weten. Men wijst naar de gemeente en vice versa. Op onderstaande kaart heeft RWS in maart 2021 met rode driehoekjes aangegeven waar beperkingen op de sluisenroute zijn. De kruisjes geven de afgesloten gedeelten aan.

Wat is de situatie nu?

- 🚲 Zeesluis IJmuiden beperkingen opgeheven;
- 🚲 Middensluis brug zeezijde gerepareerd en in gebruik, maar brug kanaalzijde ontbreekt (verwijderd voor onderhoud);
- 🚲 Zuidersluis binnendeur nog steeds afgesloten.



Beperkingen op de sluisenroute, informatie
RWD maart 2021

Velsens van pont tot park

De opgepimpte entree via de De Noostraat

Silvia Slaman

Haarlemmer
Wielen

Een nieuw stukje entree voor IJmuiden is onlangs opgeleverd. Deze maakt deel uit van een groot gemeentelijk programma “van pont tot park”. Het park betreft de strook langs het Moerbergplantsoen en het Gijzenveltplantsoen aan het einde van de Lange Nieuwstraat. Het voor de fietser zeer centrale punt (Pontplein en blauwe fietspad via de pont) gaat voorlopig nog niet in reconstructie. De fietser moet het vooralsnog doen met een vernieuwd stukje fietspad in de De Noostraat.



Het fietspad De Noostraat, gelegen tussen het Pontplein en het stadhuis, is aan een zijde opgeknapt, daar waar de portiekwoningen zijn gerenoveerd. De appartementen op de begane grond hebben een uitgebouwde entree gekregen die op het trottoir uitkomt. Hiervoor is het trottoir versmald. De fietsstrook in rood asfalt is twee meter breed (zie foto hiernaast).

Belijning

Er is weer geen onderscheid gemaakt tussen voetpad, fietsstrook en schrikstrook. De bestrating is geheel in dezelfde kleur uitgevoerd, net als op Plein 1945 en in de Lange Nieuwstraat het geval is.

Wij hebben al meerdere malen verzocht meer belijning aan te brengen, om zo het verschil tussen voetpad en fietspad te verduidelijken. Waarom deze noodzakelijke toevoeging niet in ontwerpen wordt ingetekend, is ons nog steeds een raadsel. Gaat het stedenbouwkundige plaatje bij de gemeente vóór de verkeersveiligheid? Wij weten het niet.

Conflict voetgangers – fietsers

Op het fietspad fietsen jongeren, ouderen, snelle fietsers en langzamere fietsers. Vooral bij de snellere fietsen zoals de nieuwe fatbikes zit een aanrijding met een voetganger er snel in. De bewoners die van hun steile trap afkomen, moeten goed uitkijken omdat ze direct op het fiets-/voetpad stappen. En, oh ja.... waar moet de bezoeker zijn of haar fiets veilig en zonder hinder te veroorzaken, parkeren?

Fietsend richting het centrum kom je bij Plein 1945 op een T-kruising (voorrang door de bocht) met de Zoutmanstraat. Dit is een druk gebied waar auto's nu nog 50 kilometer/u mogen rijden. Omdat de De Noostraat en de Lange Nieuwstraat meestal een continue stroom auto's moeten verwerken, is het niet eenvoudig ergens over te steken. Veel IJmuidenaren springen bij de zebra van de fiets en lopen naar de overkant (zie foto rechts).

Verder nog een verzuchting (ook wel genoemd: klacht) over de uitvoering van de uitritconstructie uit de zijstraatjes van de De Noostraat. “Einde 30 kilometer” is het enige bord dat er staat; de automobilist ziet geen blokmarkering of haaiantanden waar een signaalwerking van uitgaat dat er fietsers ‘in de voorrang’ passeren.



Verlichting

Als laatste een opmerking over de verlichting: De forse lichtmasten staan prominent in de schrikstrook aan het fietspad. Een aardige mevrouw in het eerste blok vertelde dat de ledverlichting zo fel is dat deze in haar kamer naar binnen schijnt. Waarschijnlijk wordt het fietspad dus wel goed uitgelicht. Een geluk bij een ongeluk. Die felle lampen hebben wij op deze mooie dagen nog niet kunnen constateren. Dat wordt later in het jaar.

Geniet nog van de zomer!