



april 2017 - nr. 24

In dit nummer o.a.

Agenda jaarvergadering

Jaarverslag 2016

Actieplan Fietsersbond 2017-2018

Fietsen in de binnenstad

Delfts station en spoorzone

Zit veiligheid op of in je hoofd?

TU fietsroutes



Agenda jaarvergadering

Datum: **dinsdag 25 april 2017**

Plaats: **Hotel de Plataan, (in de benedenruimte), Doelenplein, Delft**

Aanvang: **20.00 uur (vanaf 19.45 is er koffie of thee en koek)**

1. Opening en vaststelling van de agenda
2. Mededelingen
3. Verslag van de jaarvergadering van 14 april 2016
4. Het jaarverslag 2016
5. Het actieplan 2017-2018
6. Het bestuur

20.45-21.00 pauze

7. Presentatie Drukke in de binnenstad van Delft (zie toelichting)
8. Discussie
9. Rondvraag en sluiting (om 22.00 uur)



Colofon

Solutie is een uitgave van de Fietsersbond afdeling Delft

Redactie: Etienne Bral en Marien Vermeer

Opmaak: Ton van de Nieuwenhuijzen

Drukwerk: Druk. Tan Heck, Delft

April 2017

Solutie wordt bezorgd door leden van de Fietsersbond bij alle leden in de gemeenten Delft, Pijnacker-Nootdorp en Midden Delfland.

Digitale Nieuwsbrief

Onregelmatig verschijnt een digitale nieuwsbrief van de afdeling; deze versturen we naar alle leden van wie we een mailadres kennen. We zetten de nieuwsbrieven ook op de website van de afdeling (www.fietsersbond.nl/delft).

Geef je mailadres door

We hebben van veel leden het mailadres, maar niet van iedereen. We roepen iedereen die geen nieuwsbrief heeft gekregen en deze in het vervolg toch wil ontvangen op om het mailadres door te geven aan delft@fietsersbond.nl

Vrijwilliger worden?

Ook afgelopen jaar hebben we met onze vrijwilligers veel kunnen aanpakken en ook afgelopen jaar zijn er weer nieuwe vrijwilligers actief geworden. Kom naar onze inloop (elke derde dinsdag van de maand in hotel de Plataan aan het Doelenplein) of geef je op bij de voorzitter (015-2141978) of mail naar delft@fietsersbond.nl

Fietsvriendelijk bedrijf

Werk je al bij een fietsvriendelijk bedrijf? Een bedrijf met een goede stalling, met een kilometervergoeding, de mogelijkheid om je te douchen en om te kleden? Prima, dan is de werkgever goed bezig! Maar er zijn ook bedrijven waar deze essentiële voorzieningen nog niet of onvoldoende aanwezig zijn.

Het Europese project Bike2Work heeft een checklist ontwikkeld, waarop je de fietsvriendelijkheid van je werkgever kunt scoren. Je kunt dan direct zien op welke punten de werkgever goed bezig is en waar nog ruimte is voor verbetering.

De Nederlandse Fietsersbond kan je bedrijf certificeren en wellicht belonen met goud, zilver of brons. Bekijk de checklist op www.fietsvriendelijkbedrijf.nl en meld je werkgever aan.



Bij de voorplaat

Een foto van de fietsstraat Westlandseweg, in klinkers in plaats van asfalt met in het midden een kasseienstrook. Vooraan is het nieuwe fietspad richting Zuidwal te zien, wel in rood asfalt. Dat fietspad hebben ze breed genoeg gemaakt.

Van de redactie

Dit jaar staat Solutie in het teken van de Binnenstad van Delft. Onze jaarvergadering gaat over de Binnenstad: het stallen van fietsen waarvoor onvoldoende mogelijkheden zijn, maar ook de discussie over drukte in de winkelgebieden.

Onlangs werden de misdaadcijfers gepresenteerd. Daarbij werd bekend hoe vaak aangifte gedaan werd vanwege een gestolen fiets. In Delft waren dat er meer dan 1500, op Groningen na relatief het hoogste aantal. En dit aantal is nog maar het topje van de ijsberg, want ook is bekend dat veel slachtoffers geen aangifte doen. Volgens cijfers van de Fietzersbond worden er jaarlijks zo'n 500.000 fietsen gestolen. We hebben de indruk dat ze alleen aangegeven worden om te kunnen declareren bij de verzekering. Als de verzekering is verlopen, zijn weinig mensen geneigd aangifte te doen, omdat ze er niet in geloven dat ze teruggevonden worden. In Delft is volgens de cijfers veel gestolen in de Binnenstad, de wijk Voorhof (daar zit winkelcentrum In de Hoven) en het station.

Volgens de Fietzersbond zou er veel meer aan preventie gedaan moeten worden. Natuurlijk, je moet je fiets goed vastzetten. Met twee sloten, in het zicht van mensen. Maar op veel plaatsen ontbreken voldoende vastzetmogelijkheden en bewaakte stallingen hebben we niet zoveel in Delft. Er is nog 1 Biesieklette op het Vesteplein en er is een stalling aan de Oude Langendijk waar vrijwilligers de bewaking doen. In de grote fietsenstalling van de NS bij het station is alleen beheer en geen bewaking; wel bellen ze 112 als ze toevallig iets verdachts zien, maar ook in de stalling is veel gestolen. Wat wel enig succes heeft is de inzet van lokfietsen waarmee ze de georganiseerde diefstal aanpakken. Als de politie zo'n lokfiets achterhaalt, hebben ze vaak meteen een heleboel fietsen weer opgespoord. Probleem is dan dat volgens ervaringscijfers een derde wel en de rest niet is aangegeven, zodat de eigenaar vaak lastig te achterhalen is.

We hebben herhaaldelijk in onze gesprekken met de gemeente Delft de discussie opgeworpen dat er meer aan anti-diefstal maatregelen nodig is. En de eerste maatregelen worden nu voorbereid.

In deze Solutie is veel aandacht voor de problematiek in de Binnenstad van Delft. Dan gaat het natuurlijk over de mogelijkheden om veilig en netjes te kunnen stallen, maar ook over preventie (neem in vergunningen de verplichting om stallingsruimte te maken op) en handhaving (fietsen stallen voor nooduitgangen of brandkranen kan echt niet). De gemeente Delft gaat eindelijk een beleidsnota maken over het stallingsbeleid, nadat we drie jaar geleden een 10-puntenplan hebben gepresenteerd.

Daarnaast hebben we een lezenswaardig artikel over veiligheid, op of in je hoofd. Dat gaat over de helmplicht. In verschillende landen is die discussie gaande en soms is de verplichting al ingevoerd.

Er zijn verkiezingen voor de gemeenteraad in maart 2018. We maken ons op om de discussie met politieke partijen aan te gaan over het fietsklimaat in Delft. We werken aan een fietsplan, dat we met hen willen bespreken. Doel is dat de voorgestelde maatregelen van ons fietsplan opgenomen gaan worden in de verkiezingsprogramma's en dat die dan ook in het collegeprogramma worden opgenomen. We gaan onze leden de gelegenheid geven te reageren op het fietsplan, zodat we een goed doortimmerd plan kunnen presenteren. Wil je meedoen met die discussie moet je een mailtje sturen naar delft@fietzersbond.nl

We wensen u veel leesplezier.

Fietsstad van het jaar

Dit jaar wordt weer gestreden om de titel fietsstad van het jaar 2018. De titel doet vermoeden dat alleen steden mee kunnen doen, maar dat is niet zo. En voor het eerst zullen alle gemeenten automatisch meedoen. In de jaren 80 liep Delft voorop, maar de stad is de laatste decennia links en rechts ingehaald door gemeenten die hard bleven werken aan goede infrastructuur en een goed fietsklimaat. Enkele jaren geleden is Pijnacker-Nootdorp al een keer doorgedrongen tot de top 5. En ook Midden Delfland doet zijn best om het fietsklimaat te verbeteren.



Hoe gaat gekozen worden?

Voor de verkiezing worden objectieve gegevens gebruikt en gaan we op zoek naar de beoordeling van fietsers. Dat komen we te weten door middel van het invullen van een vragenlijst. Deze zijn in te vullen op internet (www.fietsstad2018.nl), maar we gaan ook de straat op om fietsers te benaderen met de vraag om een vragenlijst in te vullen. Doel van deze actie is dat we meer te weten komen hoe fietsers over het fietsklimaat denken en met de oogst worden de gemeenten met elkaar vergeleken. Dat noemen we een benchmark. De uitkomst laat zien hoe de gemeenten er voor staan; de Fietzersbond gaat begin 2018 publiceren wie de fietsstad van het jaar wordt.

Fietzers die de vragenlijst invullen maken kans om een elektrische fiets te winnen. Je kunt de vragenlijst invullen van **1 maart** tot en met **31 mei 2017**.

Ga nu naar www.fietsstad2018.nl en vul de enquête in!

Jaarverslag 2016 Fietzersbond afdeling Delft e.o.

Algemeen

Met een team van zo'n 10 actieve leden zijn in 2016 de belangen van fietsers in onze regio behartigd. Ons gebied bestaat uit de gemeenten Delft, Pijnacker-Nootdorp (met Delfgauw en Oude Leede), Midden-Delfland (Maasland, Schipluiden, De Zweth, Den Hoorn en 't Woudt).

Fietsinlopen

De maandelijkse fietsinlopen (afdelingsvergaderingen van actieve vrijwilligers) zijn in 2016 in Hotel De Plataan aan het Doelenplein gehouden. Met uitzonderingen van de maanden juli, augustus en december, vinden deze steeds plaats op de derde dinsdag van de maand van 20.00 tot 22.15 uur. De fietsinlopen zijn toegankelijk voor alle leden met belangstelling en in het bijzonder voor leden die voor een urgente fietsroute-/stallingskwestie aandacht van de Fietzersbond vragen. In voorkomende gevallen is het gewenst om de betreffende kwestie van te voren per email, post of telefoon te melden bij een van de actieve vrijwilligers, zie achterin deze uitgave. In de fietsinlopen wordt de stand van zaken van de bij de instanties in behandeling zijnde fietsverkeerszaken besproken, over nieuwe kwesties gediscussieerd, standpunten ingenomen en acties uitgezet richting de wegbeheerders, gemeenten, de provincie Zuid-Holland en bedrijven. Niet alleen leden, maar ook belangen- en bewonersverenigingen kaarten kwesties aan en betrekken de Fietzersbond bij het zoeken naar een oplossing. Het gaat dan met name om verbeteringen van fietsroutes en om stallingsmogelijkheden in de binnenstad van Delft.

Jaarvergadering

Op donderdag 14 april 2016 is de jaarvergadering gehouden in Het Baken in Pijnacker. Na de presentatie van Henk Hendriks, adviseur namens De Fietzersbond van de gemeenten in de provincie Zuid-Holland en van de Provincie Zuid Holland, over fietsveiligheid provinciale wegen, ontstond een levendige discussie.

Interessant daarbij was de constatering dat rondom turborotondes niet van een consistente aanpak sprake is. In Schiedam is binnen de bebouwde kom een turborotonde aangelegd met daarbij (iets er vandaan) een fietsoversteek in de voorrang over een autorijstrook per richting, conform de CROW-richtlijn. In Maassluis, in de Westlandseweg, is een turborotonde aangelegd met een fietsoversteek over beide rijstroken in de voorrang. In Waddinxveen en Den Briel zijn rotondes in de bebouwde kom waarbij fietsers niet in de voorrang zijn. Een verwarrende situatie voor zowel fietsers als automobilisten omdat de meeste gemeente de richtlijn volgen om op rotondes binnen de bebouwde kom fietsers in de voorrang mee te nemen.

Actuele verkeersaangelegenheden die bijzondere aandacht vragen:

- De Spoorzone in Delft wordt definitief ingericht;
- Ontwikkelingen van autorondwegen bij Pijnacker, maar ook net buiten onze regio: de Oostelijke Randweg bij De Lier, waarbij wij samenwerken met de Fietzersbond Haagse Regio/Westland;
- In het grensgebied van het Westland en Midden-Delfland zijn er ontwikkelingen van autowegen bij Wateringen met gevolgen



voor het fietsverkeer;

- De reconstructie van de N223 Woudseweg, tussen de A4 en De Lier;
- Centrumplan Den Hoorn met uitbreiding van winkels, fietsbereikbaarheid en stallingsmogelijkheden.

Randwegen

Bij de ontwerpfase van randwegen (Pijnacker, De Lier) is het actuele probleem hoe fietsers die randwegen gaan kruisen. En dan met name bij turbo-rotondes buiten de bebouwde kom. De turborotonde is een speciaal vormgegeven tweestrooksrotonde, waar men al voor het oprijden van de rotonde de juiste rijstrook dient te kiezen, zodat er op de rotonde geen weef- en snijconflicten meer voorkomen. Als fietser moet je per rijrichting twee autostroken oversteken, waar auto's elkaar inhalen. Als fietser heb je geen voorrang. Een voorbeeld hiervan zijn de turborotondes bij De Lier in de N223. Hier ontbreken ongelijkvloerse fiets- en voetgangersoversteken. Dit in tegenstelling tot de N470, tussen de A13 en Zoetermeer, waar fietstunnels onder de turborotondes zijn aangelegd. Bij de Komkommerweg, de westelijke randweg van Pijnacker, is mede door de inzet van de Fietzersbond nu ook een fietstunnel gepland onder de turborotonde bij de

N470. Eerder had de gemeente Pijnacker-Nootdorp uit kostenoverwegingen gekozen voor een gelijkvloerse kruising. Bij de ontwikkeling van de Oostelijke Randweg bij De Lier dringen de bewoners, tuinders en de Fietzersbond in de klankbordgroep aan op de noodzaak van veilige schoolroutes voor (hun) kinderen. Telkens blijkt weer dat de politieke bestuurders onvoldoende aansturen op samenwerking van de auto- en fietsambtenaren bij de provincie Zuid-Holland en de gemeente Westland bij het duurzaam en veilig ontwerpen van wegen en turbo-rotondes.

Woudseweg N223

Er ligt een ontwerp voor een turborotonde bij de Molenlaan zonder fietsoversteek. Fietzers kunnen gebruik blijven maken van de bestaande (smalle) fietstunnel. Aan de Schipluidense kant komt een parallelweg vanaf 't Woudt tot aan de turborotonde of tot aan de nog te realiseren turborotonde aan de Oostbuurtseweg, maar dan zonder aansluiting bij de turborotonde Molenlaan (sluipverkeer). Aan de 't Woudtsekant komt een parallelweg tot aan de Koelaan, een particuliere weg tussen 't Woudt en de Lotsweg. Het standpunt van de Fietzersbond is dat deze parallelweg moet worden ingericht als fietsstraat, waarbij 30 km/uur het maximum is. Deze optie is inmiddels in



het ontwerp opgenomen. Bij de Molenlaan, nu een smalle tuindersweg, is in het ontwerp een vrijliggend fietspad opgenomen. In overleg met ondernemers en tuinders van de Molenlaan, de Fietzersbond en de provincie Zuid-Holland is afgesproken een goede scheiding te maken tussen het fietspad en de Molenlaan waar vrachtautoverkeer rijdt. Er is nog ruimte hiervoor tussen dit fietspad, de fietstunnel Molenlaan en de houten fietsbrug over de Monsterse watering. Bij de Lotsweg (A4) is de fietsoversteek met de verkeerslichten in het ontwerp voorzien als veilige oversteek die er nu nog net buiten ligt.



Pijnacker

In Pijnacker-Nootdorp werd de ingeplande snelfietsroute Rotterdam-Den Haag ter hoogte van Nootdorp verder afgewerkt. Het Spoorpad richting Laan van Floris de Vijfde is nu af. Zijbelijning, goede breedte en naamgeving in het wegdek zijn de duidelijke voordelen van dit pad. De fietsers kunnen nu kiezen tussen de Laakweg en het Spoorpad.

Ook de Pijnackerse Poort werd, na een lange periode met onduidelijke situaties en vele meldingen, voltooid met bredere fietspaden en veiligere oversteeken met name die op de Oostlaan ter hoogte van het station. Daarnaast zijn er fietspaden



die nog altijd in de wacht staan, zoals Noordkade-Virulypad en Vlielandseweg-Katwijkerlaan tot het geasfalteerde pad. Ook bleek dat voorrang geven aan fietsers voor sommige automobilisten een probleem was, gelukkig is dit voor de meerderheid van de automobilisten geen probleem. Dit om aan te geven dat het geen probleem van onduidelijkheid is - er staan volop borden om de bestuurders te waarschuwen - maar een probleem van onoplettendheid of gedrag.



Er waren problemen met het rooien van bomen en het stapelen ervan langs fietspaden. Na doorgeven van Arbo-regels worden de bomen veiliger gestapeld en de berm naast het fietspad meer gerespecteerd.

Ook samen met de gemeente Lansingerland (FES) zijn er projecten die het areaal

fietspaden uitbreidt, zoals bij de Groen-Blauwe Slinger. Ook de Hoogseweg maakt deel uit van die samenwerking; deze zal doorgetrokken worden (nu nog een convenant), zodat Ackerswoude beter ontsloten wordt richting Zoetermeer via een Snelfietsroute.



Ook de randwegen (zie ook verder) zullen nieuwe barrières vormen voor de fietsers die oost-west en vice versa fietsen. We proberen de nodige veilige corridors te creëren voor de fietsers. Onder de westelijke randweg zal een tunnel komen langs de N470. De oostelijke randweg zal ter hoogte van de N470 helaas een gevaarlijke twee-één-oversteek worden bij de turbotronde (zie ook foto hierboven).

Midden Delfland

In Midden Delfland is het (blijvend) beschermde landschap binnen de

metropoolregio belangrijk, bedoeld voor recreatie van de omliggende steden. De bewegwijzering voor fietsers is niet meer bij de tijd en de gemeente heeft de toezegging gedaan dat in 2017 aan te pakken. De veiligheid in het winterseizoen in het buitengebied is onderwerp van discussie. Veelal ontbreekt verlichting, ontbreken markeringen en er worden nu op enkele routes LED-lampen aangebracht die reageren op de aanwezigheid van fietsers. Met de gemeente Midden Delfland is afgelopen jaar gesproken over een beleidsplan verkeersveiligheid. Alle gemeenten maken zo'n beleidsplan, omdat geconstateerd is dat het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers stijgt, zowel het aantal zwaargewonden als het aantal dodelijke slachtoffers. Het bijbehorende onderzoek over fietsgebruik is als afstudeerproject verricht door een stagiaire. De aanbevelingen ervan zijn onder andere verwerkt in het verkeersplan Den Hoorn.



Het verkeersplan Den Hoorn is gemaakt omdat de komst van de tweede supermarkt extra verkeersdruk oplevert, vanwege klanten en expeditie. De Fietsersbond heeft een zienswijze naar de gemeente gestuurd, waarbij de veiligheid voor langzaam verkeer voorop stond. Veel punten uit onze

zienswijze zijn overgenomen in het nieuwe verkeersplan en er zijn afspraken gemaakt over de manier waarop wij betrokken worden bij de uitwerking en de detaillering.

In Maasland worden de kruisingen en de fietsroute bij de Maassluiseweg verbouwd, waarbij een nieuw twee richtingen fietspad ontstaat en de kruising bij de Oude Veiling voor fietsers een stuk veiliger wordt.

Delft

De Spoorzone wordt nu definitief ingericht met het gereedkomen van de spoortunnel en het verdwijnen van het spoorviaduct en de Irenetunnel. Nu gaat het (fiets)verkeer op maaiveld over de spoorlijn heen! De toegang tot de ondergrondse fietsenstalling is vanaf de Hooikade bereikbaar met een onderdoorgang onder de constructiebrug langs de Westersingel. Er zijn nog verschillende minpunten. Een minpunt is dat er (nog) geen afscheiding/bescherming is tussen het water met zijn hoge kade en het fietspad; ook lopen voetgangers en rijden fietsers elkaar in de drukte in de weg door het ontbreken van goede aanwijzingen en de krappe ruimte. De herinrichting van de Westvest en de Wateringsevest begint al vorm te krijgen. Opmerkelijk is dat het fietspad niet uit rood asfalt bestaat, maar dat men tegels en klinkers gebruikt voor



hoofd fietsroutes. De oorzaak moet worden gezocht in het feit dat de betrokken Spaanse stedenbouwkundige Joan Busquets in zijn thuisland geen fietscultuur kent en stedenbouwkundigen rood asfalt in de omgeving van de binnenstad niet gepast vinden; zelfs de fietsstraat Westlandseweg is van rood asfalt gewijzigd in klinkers. De Fietzersbond heeft een stevig protest bij de gemeente neergelegd, verwijzend naar het Fietsactieplan en het Lokaal Verkeers- en Vervoersplan uit 2005. Het komende jaar zullen we aan de slag gaan met goede voorstellen, omdat deze gemeentelijk plannen zullen worden geactualiseerd in 2020.

Fietsparkeren Spoorzone

Achter het oude stationsgebouw wordt de 2e fietsenstalling gerealiseerd voor 2700 plaatsen en verbonden met de bestaande ondergrondse fietsenstalling. In voorbereiding is een 3e fietsenstalling.



Fietsparkeren binnenstad

Een belangrijk probleem hierbij is het niet tijdig verwijderen van weesfietsen en wrakken. Bewonersverenigingen en de Fietzersbond voeren over het fietsparkeren in de binnenstad gezamenlijk overleg. Als voorbereiding op de gemeenteraadsverkiezingen van 2018 zal dit een belangrijk aandachtspunt zijn van de Fietzersbond.



Tweerichtingen fietspaden

Op de **Wateringsevest**, tussen Kampveld en Kalverbos komt toch een twee richtingen fietspad en een gescheiden voetpad. Dit ondanks de weigering van DSM Gist hiervoor grond af te staan.



Havenstraat Voor de aanleg van de spoortunnel kon je als fietser vanaf de Binnenwatersloot het spoorwegviaduct onderdoor fietsen (Bolwerk) en met de bocht naar rechts de Spoorsingel op en dan linksaf de Hugo de Grootstraat in. Dit was een hele logische route. Vanwege de huidige inrichting rijden fietsers massaal tegen de rijrichting in door de Havenstraat naar de Hugo de Grootstraat, waarbij gevaarlijke situaties ontstaan. In de definitieve situatie ligt de fietsbrug over het Bolwerk recht tegenover de Havenstraat. De gemeente heeft het plan opgevat voor

fietzers de Havenstraat in twee richtingen mogelijk te maken. Het standpunt van de Fietzersbond is dat om dit door te voeren de parkeerplaatsen in de Havenstraat opgeofferd dienen te worden en de straat als fietsstraat wordt ingericht.

TU-noord-gebied

Dit gebied wordt omringd door twee richtingen fietspaden met fietsers in de voorrang, waardoor autoverkeer deze wijk op spitsuren moeilijk in en uit kan door de constante stromen fietsers naar en van de TU. Er wordt gezocht naar alternatieve fietsroutes. Een ervan is dat de Leeghwaterstraat ingericht wordt als fietsstraat. Een ander plan is een extra fietsbrug over de Schie bij Lijm en Cultuur, de Gelatinebrug. Echter, hiervoor is nog geen budget. Momenteel werkt ProRail plannen uit voor verdere verdubbeling van het spoor. Helaas wordt daarbij geen fietstunnel in het verlengde van de Gelatinebrug opgenomen. Wel zal er een fiets- voetgangerstunnel worden aangelegd bij station Delft-Zuid, maar deze ligt dan ver buiten de route Gelatinebrug – Hoventunnel onder de Beatrixlaan (Provincialeweg). Voorts is er nog geen zicht op een fietsroute tussen Tanthof – Valkenlaan en Technopolis met de aan te leggen Faradaybrug om de spoorlijn en de Schie te kunnen oversteken. Nu moet worden omgeden over de Kruithuisweg en –brug, een maaswijdte van zo'n 1100 tot 1200 meter. Dit is een door ons al jarenlang gemelde ontbrekende schakel in het stedelijk en regionaal fietspadennetwerk waarvan de maaswijdte meer dan 600 meter is. Overigens was deze ontbrekende schakel een grote belemmering indertijd om Delft te nomineren als fietsstad van het jaar.

Reinier de Graafweg

De reconstructie van de Reinier de Graafweg is voorzien in 2018, na de bestemmingsplanprocedure voor het twee richtingen fietspad langs de flatgebouwen als onderdeel van de fietsroute station – Westlandseweg – Den Hoorn / Schipluiden – Tramkade. Op het kruispunt Westlandseweg – Krakeelpolderweg – Papsouwselaan kunnen fietsers aan beide kanten een twee richtingen fietspad gebruiken. De vraag is of wachtende fietsers voor rood licht andere fietsers met groen licht niet blokkeren zoals bij de Aldi het geval is.



Bartokpad

De vervangende fietsbrug ligt enigszins schuin over het water in verband met haakse korte bochten van de oude brug.

Fietscontroles en Verlichtingsacties

In het voorjaar van 2016 hebben vrijwilligers meegewerkt aan de controles van fietsen van scholieren die aan het verkeersexamen zouden gaan deelnemen. In het najaar is bij twee scholen een verlichtingsactie gedaan, waar alle fietsen gecontroleerd werden op verlichting en deugdelijke reflectie.

Fietsexcursie 2e Pinksterdag, 16-05-2016

Met een tiental deelnemers wordt gestart vanaf de Delflandhoeve aan de Schieweg

166, langs de rand van het recreatiegebied Midden-Delfland naar Schipluiden waar een bouwweg nu een fietspad is geworden op initiatief van een lid van de Fietzersbond. Op het fietspad rondom het sportcomplex zien we de zogenaamde kattenogen op zonnepanelen, als een vorm van verlichting in het recreatieve fietspadenstelsel. Op weg naar de Woudseweg N223. Het eerste excursiepunt is de Lotsweg met het plan voor een veiliger fietsoversteek.



De tweede excursieplek is de Molenlaan met de beoogde turbo-rotonde en vrijliggend fietspad. Nu kent de Woudseweg aan weerszijde van de autorijbaan een tweerichtingen (brom)fietspad, die gedeeltelijk opgevoerd moet worden voor de aanleg van een parallelrijbaan. Verder op weg naar De Lier is aandacht voor rotondes. De eerste rotonde is enkelrijstrooks en de volgende twee zijn dubbelrijstrooks ofwel een turbo-rotonde, waarbij fietsers uit de voorrang zijn. We volgen de al gerealiseerde parallelrijbaan waarvoor het (brom)fietspad voor is opgevoerd. Bedroevend was de ervaring met de fietstunnel onder het verkeersplein Westerland. Deze is smal, bochtig, onoverzichtelijk en sociaal onveilig. We vervolgen onze route over bovengrondse passages over de Burgemeester Elsenweg, de N223 bij Naaldwijk. Bij de Monnikenweg nemen we een combinatie van trappen en een hellingbaan.



Vervolgens nemen we de nieuwe fietsbrug, genaamd de Snelbinder, met zijn haarspeld-bocht oprit en antivries asfalt.



Veel scholieren kiezen nog voor de eerste mogelijkheid omdat de Snelbinder geen goede verbinding heeft met De Lier. Na een pauze op het terras van het Wilhelminaplein in Naaldwijk gaan we op weg naar de Oranjesluis bij Maasdijk. Ook hier zijn de nieuwe fietstunnels sociaal onveilig met haakse bochten. Kennelijk gelden in Nederland nog geen eisen voor fietsveiligheid! Het lijkt er op dat de ontwerpers volop aandacht hebben voor de autoroute en dat fietstunnels er 'ingerommeld' worden. De provincie Zuid-Holland en de gemeente Westland hebben hier duidelijk steken laten vallen. Dat het veel beter kan inzake rotondes wordt duidelijk bij de terugreis langs de Zweth en de bloemenroute N222, waar een rotonde gewoon enkelstrooks is met gelijkvloerse fietsoversteek uit de voorrang, want buiten de bebouwde kom. Ons advies is om de turborotondes om te bouwen naar enkelstrooks rotondes. We fietsen verder via Den Hoorn naar Delft en nemen op de Beatrixlaan afscheid van elkaar na een heerlijke en interessante fietstocht. Deze is met steeds opklarend weer verreden nadat het in de nacht en vroege ochtend nog uren geregend had. ■

Actieplan Fietsersbond afd. Delft e.o. voor het jaar 2017-2018

- a. Waar staan we voor
- b. Welke middelen zetten we in
- c. Wat doen we in 2017-2018
- d. Ten slotte: we bewaren ook punten voor een langere termijn

De inspanningen van de afdeling zijn gericht op de verbetering van het fietsklimaat in Delft, Pijnacker - Nootdorp en Midden - Delfland. Doel is dat meer mensen er eerder voor kiezen de fiets te nemen bij verplaatsingen en dat zij dat op een veilige en comfortabele manier kunnen doen. We streven hiernaar door middel van allerlei activiteiten binnen de drie gemeenten. Dit beleidsactieplan betreft de periode 2017-2018.

De middelen zijn:

1. Verbetering van de fietsinfrastructuur
2. Vergroting van de veiligheid
3. Fietspromotie
4. Voorlichting en educatie
5. Communicatie en betrekken leden en vrijwilligers

Fietsinfrastructuur:

In de periode die dit vijfde beleidsactieplan bestrijkt, zullen rond het station Delft en de spoorzone veel veranderingen plaatsvinden. Hoewel er weinig geld is voor nieuwe investeringen is er gezien het politieke klimaat wel een goede mogelijkheid om invloed uit te oefenen om de wel beschikbare middelen zo goed mogelijk in te zetten; de gemeenten Midden Delfland en Pijnacker-Nootdorp doen eveneens zuinig aan. De komende periode zullen we vooral letten op de volgende kwesties:

In 2017-2018:

- De fietsinfrastructuur moet nog flink worden verbeterd. Barrières als de Schie, de spoorlijn en drukke wegen zorgen op sommige plaatsen voor een te grote maaswijdte, terwijl veel fietsroutes langs drukke wegen lopen met twee nadelen: de verkeerslichten zijn afgestemd op de doorstroming van autoverkeer en fietsers ademen daar slechte lucht in. De Fietsersbond doet een voorstel voor een nieuw fietsplan, met aandacht voor goede aansluitingen op de regionale fietsinfrastructuur.

- Voortzetting van deelname aan het meldpunt van de landelijke Fietsersbond, de naar voren gebrachte ideeën en knelpunten signaleren, controleren en bespreken bij de betreffende gemeente.
- Het bepleiten van experimenten bij het instellen van verkeerslichteninstallaties (VRI's) met vaker groen of alle richtingen tegelijk groen voor fietsers en route-informatie aan fietsers over de gunstigste route. Belangrijke verbeterpunten zijn de kruisingen met de Prinses Beatrixlaan en met de Westlandseweg.
- Het fietsparkeren in de binnenstad, bij het station en overige belangrijke bestemmingen op orde zien te krijgen. Het door de afdeling gepresenteerde 10-puntenplan uitgevoerd zien te krijgen. Grote aandacht is nodig voor het grote tekort en de diefstalpreventie in de binnenstad en bij het station.
- Bij grote instellingen en bedrijven zullen goede fietsenstallingen aanwezig moeten zijn. Speerpunten zijn Ikea, het nieuwe ziekenhuis en de Technische Universiteit

Veiligheid: hierbij gaat het om inrichting van de routes, verlichting van fietspaden, breedte van fietspaden, fietsverlichting op orde, paaltjes, bewust weggebruik bij verkeersdeelnemers, bij 50-kilometerwegen altijd een goede fietsvoorziening, geven van fietslessen, verkeersexamen.

In 2017-2018:

- De fietscontroleacties en de fietsverlichtingsacties bij scholen en op belangrijke routes doen en waar mogelijk meer aandacht voor de controles vragen, in samenwerking met andere organisaties (politie, VVN, gemeente)
- In augustus geven we informatie aan buitenlandse studenten over de regels en fietsveiligheid in Nederland in samenwerking met de VSSD en DISS (vereniging buitenlandse studenten) en doen we een praktijkles
- In samenwerking met middelbare scholen bezien we of een dergelijke les ook op middelbare scholen kan worden gedaan.
- Meer veiligheid voor oudere fietsers en onervaren fietsers door fietslessen. Speciale aandacht voor het fietsen met snellere fietsen (e-bikes).
- Het aan de orde stellen van de veiligheidsproblemen bij

provinciale routes, waar turborotondes met gelijkvloerse oversteken en parallelwegen met smalle fietsstroken standaard lijken te worden.

- Veel aandacht voor veiligheid door gedragsacties te voeren in samenwerking met gemeenten, politie, TU en zoeken naar meer samenwerking zoals met de VSSD.

Bevordering fietsgebruik: comfort, directheid routes, wegdek, afstelling verkeerslichten, bewaakte stallingen, stalling winkelgebieden, vermijding inademing van stank en vervuiling, fietspaden naar bestemmingen, gatenherstel, kabel- en leidingleggers, beheer, sneeuwruimen.

In 2017-2018:

- Het presenteren van een fietsplan van de Fietzersbond, met als doel het vergroten van de inspanning om de infrastructuur op orde te krijgen en een goed fietsbeleid af te dwingen. Doel is dit plan de basis te laten worden voor het nieuwe collegeprogramma 2018-2022.
- Beïnvloeding van de politieke partijen, de wethouder en de ambtenaren, met als doel een blijvende rol als adviseur van de gemeentelijke en provinciale overheden.
- Wegbeheerders aanspreken op onderhoud (vooral gaten in en slijtage aan de toplaag van fietspaden, en verzakkingen bij opritten van bruggetjes; dit is ook vaak een kwestie van veiligheid)
- Gezondheid is steeds belangrijker aan het worden: mensen die vaker de fiets pakken blijven langer fit; belangrijke fietsroutes moeten niet langs drukke wegen worden geleid, want schone lucht is voorwaarde voor gezond oud worden.
- Bewegwijzering verbeteren.
- Overleg met wegbeheerders over het sneeuw- en ijsvrij maken van routes.

Voorlichting en communicatie: naar verschillende doelgroepen: actieve en lerende fietsers, scholen en ouderen, e-bike gebruikers, aanstaande raadsleden.

In 2017-2018:

- Bij discutabele kwesties persberichten uit laten gaan om onze mening duidelijk te maken.

- De website benutten voor het geven van tips.
- Website onder de aandacht van leden brengen: zorg dat die interactief wordt.
- Reclame maken voor het meldpunt.
- Het afdelingsblad Solutie uitbrengen.
- Werving van vrijwilligers en nieuwe leden.
- Alle relaties in beeld brengen en verder uitbouwen.
- Samenwerken met andere belangengroepen. ■

Fietsexcursie 2e pinksterdag, maandag 5 juni 2017

De start is vanaf de Delflandhoeve, Schieweg 166, 2627 AS Delft. De hoeve ligt tussen het Avalex overlaadstation en de Kandelaarbrug. De lengte van de route zal ongeveer 35 kilometer zijn.

De ontvangst is vanaf 10.00 met koffie.

Het vertrek is om 10.30 uur.

Neem een lunchpakket mee.

Onderweg pauzeren we en biedt de Fietzersbond een consumptie aan. De excursie beëindigen we tussen 15.00 en 16.00 uur.

De fietsexcursie is richting Rotterdam. Daar is een aantal belangrijke veranderingen en vernieuwingen te zien, die ons veel kunnen leren over de mogelijkheden. Zo is er een kruispunt waar fietsers via een informatielicht kunnen zien of ze handiger linksom of rechtsom kunnen gaan om twee oversteken op het kruispunt te maken. Ook is er sinds kort een verkeerslicht met regensensor en met warmtesensor: je krijgt eerder groen als het regent en eerder of langer groen als er veel fietsers zijn. Verder zijn er diverse soorten fietsstraten gemaakt in woongebieden, langs historisch belangrijke singels en langs parallelwegen, ook op routes waarvan stedenbouwkundigen in Delft zouden zeggen dat er vanwege het historische karakter geen asfalt mag komen. Ook staan we stil bij de verbeteringen van het fietsnetwerk als geheel waar Rotterdam veel heeft geïnvesteerd in fietspaden die de wijken en plaatsen rond Rotterdam op een goede manier met het centrum verbinden. Uiteraard fietsen we zoveel mogelijk via aantrekkelijke en groene routes.

Graag uiterlijk zaterdag 3 juni aanmelden:

Via e-mail delft@fietzersbond.nl

Of per telefoon naar Klaas Pauw, 015-2121621

Thema op de jaarvergadering: binnenstad

Op de jaarvergadering is dit keer het thema de binnenstad van Delft. De laatste jaren is er nogal wat veranderd. **Samenvattend: minder auto en meer fiets en voetganger. Maar die samenvatting is te simpel. Het is heel goed dat er meer gefietst wordt.**

Er komen nog wel auto's. Uitzonderingen zijn namelijk bewoners en hun bezoekers die daar gebruik kunnen maken van een bezoekersvergunning, de toelevering van goederen naar winkels, busjes van aannemers die ergens aan het werk moeten en de bezorgdiensten die pakjes bezorgen met spullen die op internet besteld zijn. Maar er verschijnen ook steeds meer scooters (die zich vaak niet aan de 30 km per uur houden) en elektrische karren met te bezorgen pakjes.

Grotere drukte

De druk op de binnenstad neemt toe. Dat iedereen met de fiets komt heeft een keerzijde: drukte en stallingsproblemen. Dat is goed te merken als het mooi weer is, als er markt of een evenement is en in iedere geval op zaterdag. Er zijn door de gemeente tellingen verricht op de hoofdfietsroute in oost – west richting, tussen Koepoortbrug en Binnenwatersloot en daar rijden op donderdag zo'n 8000 fietsers per dag. In de andere richting, noord – zuid, verspreidt de drukte zich over meerdere routes, maar ook langs die grachten is het drukker geworden. En waar het vaak botst is op de plekken waar veel mensen hun boodschappen doen, waar fietsers regelmatig in de remmen moeten en moeten slalommen omdat er veel voetgangers zijn. Een voorbeeld daarvan is de Choorstraat. Op sommige plekken is het ook zo druk met gestalde fietsen, dat



voetgangers er nauwelijks langs kunnen, met als gevolg dat er nog minder ruimte is. Een voorbeeld daarvan is de Breestraat, waar een fitness-bedrijf is gevestigd dat tientallen fietsers trekt. Ook constateren we dat fietsen gestald worden op plekken, waar dat een veiligheidsrisico oplevert: bij nooduitgangen, bij brandkranen, aan het hek op de Oude Langendijk. Over het algemeen merken we wel dat de blauwe vakken goed gebruikt worden, maar ook daar loopt het soms over, wat dan betekent dat de doorgangen belemmerd worden.

Er zijn twee discussiepunten.

1. Waar kunnen we al die fietsen stallen?
2. Kunnen de fietsers op sommige momenten niet beter afstappen?

Fietsen stallen

Over het eerste discussiepunt heeft de Fietsersbond al eerder een 10-puntenplan uitgebracht. Er worden daarin voorstellen gedaan om stallingsruimte te realiseren, maar ook om het vergunningenbeleid zo aan te passen dat er meer stallingsruimte gerealiseerd wordt bij verbouwingen. Als een pand omgebouwd wordt tot bijvoorbeeld 6 studentenkamers zal er dus ook stallingsruimte gemaakt moeten worden,

waardoor die 6 fietsen niet op straat komen te staan. Inmiddels is ook bij de gemeente het besef doorgedrongen dat het zo niet verder gaat. Het is merkwaardig dat sinds het uitbrengen van ons 10-puntenplan de Biesieklette de stalling aan de Langendijk moest sluiten en geld moest gaan vragen voor de stalling aan het Vesteplein.

Wel ging de gemeente extra blauwe vakken maken en bij de laatst gehouden OW-week, de introductieweek voor studenten, werd al een extra stallingsruimte gemaakt met afzethekken. En nu heeft de gemeente aangekondigd om een nota “fietsen stallen in de binnenstad” te maken. Met maatregelen die moeten voorkomen dat fietsen fout gestald worden en met meer handhaving. Dat laatste levert wel problemen op omdat de weggehaalde fiets in een depot in Den Haag wordt gezet en dus worden er veel fietsen niet meer opgehaald. De Fietsersbond is voorstander van goede inbandige stallingen gekoppeld aan de routes waar je de stad in rijdt, maar dan wel dicht bij de bestemmingen in de stad.



Shared space, ofwel gezamenlijk gebruik

De Fietzersbond heeft zich altijd hard gemaakt voor gezamenlijk gebruik. Het principe moet overeind blijven, omdat er ook mensen moeten kunnen komen, die



afhankelijk zijn van hun aangepaste fiets (driewieler) en omdat handhaving niet zal werken, tenzij je dat heel rigide doet. De gemeente Delft heeft afgelopen najaar ook al een nota "microbereikbaarheid"

vastgesteld. Dat gaat dus over de binnenstad, waarvoor enkele voorstellen worden gedaan om het voetgangersklimaat vooral in de winkelgebieden te verbeteren. De rode loper in de Breestraat had als doel dat de fietsen daar netter gesteld werden. Op een aantal momenten werkte dat wel, maar als het een beetje drukker werd niet. Er komt een experiment in de Choorstraat waar bij drukte borden worden neergezet met de tekst "winkel open, liever lopen". In Leiden schijnt dat wel te werken.

Fietsroute

Nu hebben de ondernemers een plan gelanceerd dat de entree van de stad aan de Binnenwatersloot en aan de Nieuwe Langendijk bezoekersvriendelijker moet maken. Het is een plan met nieuwe bestrating zonder stoepen tussen Binnenwatersloot en de kruising met het Oosteinde. Daar is heel veel discussie over

ontstaan. Als het meer ruimte oplevert is iedereen voor, maar als de discussie gaat over hoe die ruimte benut kan worden, zijn de tegenstellingen groot. Terrasjes, uitstallingsruimte, borden van ondernemers, fietsen stallen, groen, de route van de hulpdiensten, een hoofdfietsroute, er zijn veel belangen die botsen in een stad waar je de gevels niet kan verplaatsen en de gracht niet kan dempen. Een gemakkelijke oplossing is er natuurlijk niet. ■



Punaises en plakkers

Onder deze prikkelende titel melden we een aantal verbeteringen van de fietsinfrastructuur. Sommige van deze verbeteringen zijn een gevolg van planmatig onderhoud van de gemeente, maar er zijn er ook, die dankzij onze inzet zijn gerealiseerd.

Verlichting Tramkade

Op het fietspad tussen Den Hoorn en Schipluiden is een nieuw soort verlichting geplaatst: LED-lampen die aangaan zodra een fietser nadert en weer uitgaan als de fietser voorbij is. Het is de bedoeling dat deze soort verlichting op meer plaatsen in Midden Delfland wordt aangebracht; het

Weidepad tussen de Maaslandse dam en Maasland is als eerste aan de beurt.



Nieuwe brug over de Zweth

In de Zwethzone, het gebied tussen Westland en Midden Delfland is de afgelopen periode veel geïnvesteerd in recreatieve routes. Nu is een brug gerealiseerd over de Zweth bij de Monsterwatering, die de verbinding moet

worden tussen Schipluiden en Kwintseiland (en je kunt dan verder door naar Kijkduin en het strand). Het aansluitende asfalt wordt nog aangebracht.



Namen fietspaden Pijnacker-Nootdorp

De namen van de fietspaden zijn vaak onduidelijk en niet bij iedere kruising aangegeven. Vooral lastig als je een

hulpdienst nodig hebt. Daar is in Pijnacker-Nootdorp wat op gevonden: de namen staan nu op het asfalt.



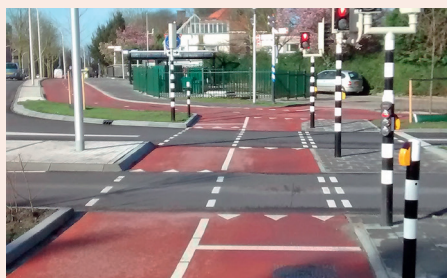
Fietspad langs het spoor Pijnacker - Nootdorp

De route langs het spoor tussen Pijnacker en Nootdorp is voltooid



Pijnackersepoort

Nieuwe fietsoversteken in twee richtingen bij de kruising Oostlaan-Klapwijkseweg zijn veilig.



Nieuwe Symbiobrug

Tussen de TU wijk en het groen van Midden Delfland is een mooie nieuwe brug gerealiseerd, de Symbiobrug. Deze

brug komt pas echt tot zijn recht als ook de verbinding naar omliggende plaatsen (Berkel, Overschie en Rotterdam) wordt verbeterd.



Fietspad langs de Prinses Beatrixlaan

Er was nog een stuk fietspad langs de Beatrixlaan dat maar in één richting In Delft kon worden bereden. Het is verbreed en nu is fietsen in twee richtingen toegestaan; dat gebeurde in de praktijk al illegaal.



Oversteken bij kruising Westlandse-weg-Prinses Beatrixlaan

In Delft zijn de oversteken op deze kruising opgehoogd en geasfalteerd. De tegelpaden waren slecht en er stonden altijd plassen.



Abtswoudsepad

Het Abtswoudsepad, een belangrijks fietsroute naar de TU is opnieuw geasfalteerd. Vooral in de bocht stonden in het verleden grote plassen, waardoor veel fietsersgevaarlijke toeren moesten uithalen als ze de plas gingen mijden. Dat is nu verleden tijd.



Spoorzone Delft

Zie hiervoor een apart artikel.



Toekomstige verbeteringen

Naast diverse definitieve inrichtingen in de spoorzone zijn er in 2017-2018 de volgende verbeteringen te verwachten:
Het Delftse deel van de Dijkshoornseweg;
Start van de aanleg fietsstraat Zuideinde en Abtswoudseweg in Delft;
In Pijnacker het Virulypad en de Noordkade;
In Den Hoorn de oversteek van de Lotsweg bij de weg naar De Lier;
In Maasland de kruisingen bij de Maassluiseweg.

Spoorzone en station



Het spoorzonegebied gaat het komende jaar bijna helemaal opgeleverd worden. Als je er nu naar kijkt, kun je je dat nauwelijks voorstellen. Maar het vordert gestaag. Inmiddels is één van de voor fietsers beroerde punten opgelost, de trappen bij het Abtswoudse tunneltje zijn vervangen door een gelijkvloerse oversteek, al is dit nog niet de definitieve inrichting. We wachten met smart op de andere twee, namelijk de omleiding bij molen de Roos en de blokkade op de Spoorsingel. Op sommige plaatsen is de nieuwe inrichting

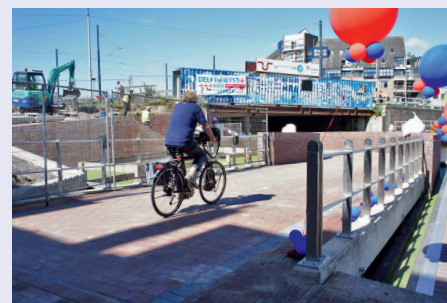


wel zichtbaar en worden de bruggen over de Spoorsingel al gebouwd. Verder is het Houttuinenpad nu volledig doorgetrokken tot onder de constructiebrug door, zodat je vanaf het station onder de barrière van de Zuidwal door naar de TU en Delft Zuid kan fietsen. Er zijn nogal wat klachten over dit Houttuinenpad. Er is geen leuning, terwijl de kade op sommige plaatsen zo hoog is, dat je er niet overal uit kunt klimmen als je in het water terecht komt. Gezien de drukte is niet te vermijden dat er af en toe een aanrijding is tussen voetgangers en fietsers, zeker omdat de breedte soms nog vrij beperkt is, iedereen haast heeft en de scheiding tussen voetgangersdomein en fietsdomein niet duidelijk is aangegeven. De projectleider heeft toegezegd dat er een tijdelijke voorziening wordt aangebracht om te voorkomen dat je in het water valt.

Materiaalgebruik

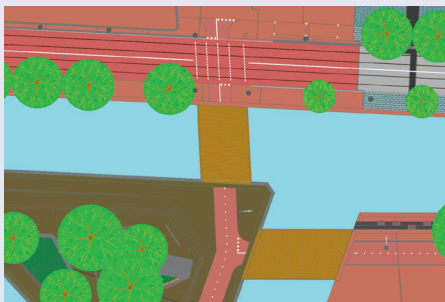
We zijn nogal verrast door het vervangen van

de fietsstraat Westlandseweg door eenzelfde fietsstraat op dezelfde plek, maar nu in klinkertjes in plaats van asfalt. We hebben een boze brief gestuurd, maar we krijgen daarop tot nu toe alleen een mondelinge reactie met de constatering dat we het niet eens zijn. Het wordt nog merkwaardiger als blijkt dat de kruising van de Westlandseweg met de Coenderstraat wel in rood asfalt wordt uitgevoerd. Het wordt gevaarlijk als er fietsers zijn die geen onderscheid zien tussen rood asfalt op het fietspad en op deze kruising. Ook houdt Delft nog steeds vast aan de bestrating met tegeltjes in plaats van rood asfalt op plaatsen rond de Binnenstad – het zou stedenbouwkundig en historisch niet verantwoord zijn om rood asfalt toe te passen, terwijl de auto's ernaast wel op asfalt rijden. Het probleem met de tegeltjes is dat ze gemakkelijk kapot gereden worden, dat ze bij bomen opwippen door wortels en in het zand liggen in plaats van op een veel degelijker puinfundering.



Bolwerk en Havenstraat

Rond het Bolwerk is het heel druk en daar maken we ons zorgen over. Fietsers rijden daar vanuit verschillende richtingen over het nieuwe eiland en de plannen voorzien tot nu toe niet in een oversteek voor fietsers bij de Hugo de Grootstraat. Fietsers vanuit de binnenstad naar Hof van Delft zullen de Havenstraat willen gebruiken, maar die



is eigenlijk te smal. Om deze straat voor fietsen in twee richtingen in te richten zal er een andere functie uit moeten worden gehaald, parkeren bijvoorbeeld, of autoverkeer. Een mogelijkheid is er ook om toch een oversteek te maken bij de Hugo de Grootstraat. Dat heeft als voordeel dat het Bolwerk iets minder druk wordt. De gemeente, de Fietzersbond en de bewoners hebben nu overleg om te bepalen wat een verstandige oplossing is. De projectleider

heeft toegezegd dat de problemen bij het Bolwerk in juni voorbij zijn, door de aanleg van een voetpad en de definitieve kruising.

Fietsenstalling Station

De fietsenstalling onder het busstation is heel vol en zeker als de studenten een week geen college hebben, is het voor Delftse forenzen vrijwel onmogelijk om een plekje te vinden als ze met de trein naar hun werk gaan. De tweede fietsenstalling,



die gebouwd wordt aan de kant van de Coenderstraat, is bijna klaar. Het is de bedoeling dat die verbonden wordt met de eerste stalling, via een door de stalling lopende fietsroute. We verwachten ook dat er snel knopen worden doorgenhakt over de vraag of er een bewaakt gedeelte komt en wanneer dat wordt ingevoerd. De NS is bezig met een nieuw systeem van betalen via de OV-chipkaart, maar ze willen eerst het oude systeem vervangen in andere steden. ■



Uitslag prijsvraag: Leuke fietsroutes en wandelroutes in en om Pijnacker-Nootdorp

De gemeente Pijnacker-Nootdorp plaatste in de herfst van 2016 een oproep in de pers en op de website om leuke fietsroutes en wandelroutes in en om Pijnacker-Nootdorp te maken. "Een puzzelroute, route langs speelplekken, historische route of bijvoorbeeld een bloemen- bomen- of kassenroute. Gebruik uw creativiteit voor een 'beleefroute' die langs de mooiste plekjes in en om de gemeente voert."

De Fietzersbond heeft mede gejureerd. Hierbij de prijswinnaars. Er staan 4 mooie fietsroutes, van de prijswinnaars en een vierde eervolle vermelding, op de website van Pijnacker-Nootdorp.

www.natuurlijkpn.nl/natuur/recreatie



Zit veiligheid op of in je hoofd?

"I don't cycle to be the best, but to do my best"

Het is een veel voorkomende discussie bij overheidsinstanties als het gaat om veiligheid voor fietsers. Hoe zorg je dat fietsers veiliger van A naar B kunnen fietsen?! Dan antwoord ik dat fietsers veiliger van A tot Z willen fietsen, met de uitleg dat veiligheid een ruim omvattend begrip is van "de fysieke veiligheid" tot het "gevoel veilig te zijn". Een wethouder zei eens dat een weg waarover de schoolgaande fietserijtjes met hun ouders naar school reden veilig was, omdat er nog nooit een ernstig ongeluk was gebeurd. Toen zei ik dat een heleboel fietsende ouders die weg vermeden, omdat het voor hun gevoel te gevaarlijk was. Met metingen konden we aantonen dat een deel van de automobilisten te hard reden (sneller dan 50 km/u) en dat de kans op een dodelijk ongeval bij 50 km/u zeer groot was. Eindelijk werd de weg omgetoverd in een 30km-zone met drempels. Het aantal fietsende ouders in die straat steeg enorm. Je ziet nog altijd dat bij scholen 30km-zones worden ingesteld, maar 100 meter verderop mogen automobilisten nog altijd 50 km/u rijden, alsof kinderen allemaal tot 100 meter verder wonen.

De 3 E's

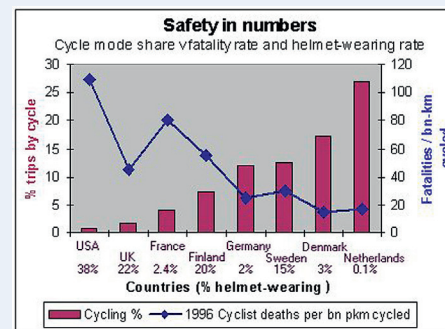
De 3 E's die belangrijk zijn voor veiligheid zijn: Engineering (ontwerpen en uitvoering zowel voor infrastructuur, voertuigen als veiligheidsmiddelen), Education (leren), en Enforcement (handhaving). Tegenwoordig wordt de nadruk op de eerste twee E's gelegd en de laatste wordt teruggedroefd wegens te duur. Zelfs bij de eerste (Engineering) komt het vaak voor dat het gebakken lucht is. Regelmatig worden fietsen teruggeroepen (hoe doe je dat?), omdat er fabrieksfouten zijn of het ontwerp was niet goed. Het

predicaat van "goedgekeurd door de EU" of "wij zijn een ijzersterk merk" krijgt dan een flinke knauw. De Duitse consumentenbond keurde eens helmen en wat bleek, een heleboel voldoen niet aan de nieuwe strengere norm, een norm die in de VS al wordt toegepast: Slechts 3 van de 18 helmen voldeden aan die norm (bron: *Fahrradhelme: Guter Schutz für 80 Euro* | 07.08.2015). Trouwens als iemand een helm zou moeten dragen dan zouden het automobilisten moeten zijn volgens Jack (bron: *Driving without dying, 10 reasons why you should consider wearing a helmet while in your car*). Veel meer hoofdletsels worden opgelopen door automobilisten en hun passagiers. Veel van de veiligheidsmiddelen bij auto's zijn met veel moeite ingevoerd. Sommigen kennen de film nog van Francis Ford Coppola over "Preston Tucker, The man and his dreams". Daarin wordt vermeld dat de automobielgiganten hem vreselijk tegenwerkten, omdat hij hun auto's een slechte, lees: onveilige, naam bezorgde. Daarna kregen we een druppelsgewijze verbetering van de veiligheid van de auto. Maar ook die veiligheid had zijn risico's zoals ABS, dat mensen deed geloven dat ze veel beter konden remmen, waardoor ze minder afstand namen tot hun voorliggers met veel meer kop-staartbotsingen dan gemiddeld tot gevolg. Dat beter remmen moet je met een korrel zout nemen, want zelfs een slippende auto remt nog altijd met minstens 95 % efficiëntie t.o.v. een ABS auto. Dus de remweg (intrappen pedaal tot stilstand) was nog altijd bijna even lang en de reactietijd bleek veel belangrijker voor de afstand nodig na de waarneming tot stilstand. ABS bleek tijdens een veiligheidscursus waar ik aan mee deed meer te staan voor: Altijd Blijven Sturen. Met

ABS kun je onder gladde omstandigheden beter manoeuvreren en dus obstakels vermijden. De tweede E van Education ontbrak. Tijdens die veiligheidscursus bleek ook dat de helft van de cursisten het rempedaal liet vanwege de trillingen van het pedaal die inherent zijn aan het antiblokkeersysteem. In feite hadden een heleboel cursisten het nog niet getest.

De fietshelm

De eerste fietshelm met leren banden werd wél getest door de bedenker Jean Robic, tourwinnaar in 1947, met een hamer waardoor het bloed over zijn gezicht liep. De andere wielrenners vonden het maar niets, misschien net naar analogie bij Tucker gaf de fietshelm het wielrennen een slechte, onveilige naam. Na enkele fatale ongevallen waaronder die van Andrej Kivilev in 2003 werd de helm verplicht. Wielrenners nemen veel meer risico's dan gewone fietsers en zitten elkaar veel meer in de weg. Toch bleef de fietshelm opduiken in discussies over fietsveiligheid. Als tegenwicht kwamen onderzoeken die uitwezen dat mensen minder gingen fietsen als ze een helm moesten dragen.



Relatie tussen helmplicht, fietsgebruik en fietsdoden.

Hier zie je dat meer fietsgebruik ondanks een laag helmgebruik meer veiligheid creëert. Het is natuurlijk ook de vraag van het ei en de kip, wat kwam er eerst: veel fietsongevallen waardoor men de helmplicht invoerde (waartegen de helm sowieso niet veel zal helpen bij hoge impactsnelheden) of er al veel fietsers waren en er in het verkeer ook veel meer rekening met hen werd gehouden. Safety in numbers steekt er als veiligheidsfactor wel altijd bovenuit. Het maakt het wel duidelijk dat fietsers én het veiligheidsgevoel én de fysieke veiligheid moeten hebben. Als de fietser een veiligheidsgevoel krijgt door die helm moet hij hem vooral opzetten, maar als die helm onvoldoende beveiligd tegen letsel moet je hem vooral niet verplichten. Theo Zeegers schreef daarover een interessant stuk: 'Onderzoeksresultaten effectiviteit fietshelm betwist'. Waarop ik reageerde met de uitspraak dat een fietshelm een "trompe-l'oeil" is: je ziet het als veilig, maar is het dat wel? Veel meer veiligheid zit er in die tweede E die we wel kunnen beïnvloeden i.p.v. die Engineering en die Enforcement. Het begint al met je lichaam en geest. Als we beseffen wat de grenzen zijn van die twee kunnen we er rekening mee houden. Stap niet op de fiets in beschooten toestand of onder invloed van.... Pas je route aan als je minder snel reageert, bijvoorbeeld schoolroutes vermijden. etc... Bij de fiets staren we ons blind op die aandrijflijn van trapper tot band; die kan natuurlijk ook een rol spelen bij de veiligheid. Een lekke band of een losschietende trapper bij een afdaling met 80 km/u kan ook fataal zijn. Dat is de reden waarom ik bij fietsvakanties bij afdalingen voorrijd met een aangepaste snelheid afhankelijk van de toestand van de weg en berm (als die er al is), steilheid en overzicht. De remlijn wordt helaas vaak vergeten, omdat we die minder gebruiken en extreme situaties zijn

nou ja EXTREME situaties en dus zeldzaam. Remblokkjes kunnen bij te extreme afdalingen smelten, persoonlijk meegemaakt in Ierland waar ik toen moest kiezen tussen een schuine, opstaande berm links of een klif en 60 meter diepte rechts. Het was toch even twifelen gek genoeg, want in die berm konden rotsblokken zitten en met 80 km/u konden die pijnlijk zijn. Gelukkig onderhouden die Ieren hun bermen goed en gleeed ik met mijn gladde fietskleding over die grasberm tot ik stil bleef liggen. Wonder boven wonder alleen blauwe plekken, slik. De komst van de speed-pedelec (tot 45 km/u) heeft voor de fietshelm een reveille veroorzaakt. Het hoofd wordt bij de speed-pedelec-helm ook langs de zijanten beschermd, kan hardere klappen opvangen, en heeft toch een goede ventilatie. Dit biedt ook andere fietsers meer veiligheid. Daarnaast worden automobilisten meer geconfronteerd met "fietsers" die ook snel kunnen fietsen.

Onderhoud

De laatste factor naast de 3 E's is de M van Maintenance of Onderhoud. Naarmate de infrastructuur ouder wordt begint deze gebreken te vertonen of er wordt straatmeubilair (mooi woord) vernietigd of er ligt materiaal (glas, plastic, takken, bomen etc.) op het fietspad dat gevaarlijk is. Daarvoor zijn wij en U de fietser de "ogen en oren" van de gemeente en kunt U via het Meldpunt op de gemeentelijke website een melding maken liefst met een foto en een goede plaatsbepaling. Wist U dat er op lichtmasten een code staat waarmee u precies de plaats kunt bepalen?

Dus als je EEEM (klinkt als het Engelse "aim") neemt zit er ongeveer de helft in het hoofd, Engineering en Education, en de andere helft in fysieke maatregelen. Dat is met die helm ook zo: een helm is zo veilig als diegene

eronder ook weet waar hij of zij mee bezig is. Nederlanders zijn veel bezig met eronder (liefst zonder smartphone) en dat maakt het voor iedereen veiliger, met of zonder helm. Andere landen zijn voornamelijk bezig met die helm en minder met veilige infrastructuur. Wij zijn meer dan alleen een hoofd met hersenen. ■

Geraadpleegde bronnen:

<http://www.copenhagenize.com/2008/07/cycle-helmets-and-other-religious.html>

<https://www.test.de/Fahrradhelme-Guter-Schutz-fuer-80-Euro-4884138-0/>

<http://www.drivingwithoutdying.com/10reasons.html>

<http://fietsberaad.nl/?section=Nieuws&lang=nl&mode=newsArticle&newsYear=2015&repository=Onderzoeksresultaten+effectiviteit+fietshelm+betwist>



Verdraaid 60 km/u bord met daarnaast paal met code

Problemen en oplossingen rond de fietsroutes naar de TU

Onlangs presenteerden de gemeente Delft en de TU een gezamenlijk plan om de fietsroutes naar de TU-wijk te verbeteren. De TU en de bij de TU gebouwde Hogescholen groeien als kool en het aantal studenten neemt dus flink toe. De drukte is zo groot dat er al enkele jaren grote problemen zijn, die niet simpel zijn op te lossen. In de pers verschenen ingezonden brieven, waaruit de nodige scepsis bleek bij de gepresenteerde oplossing om van de Leeghwaterstraat een fietsstraat te maken. Het probleem van de wijk, die ingesloten is door de Schie, het kanaal, de Michiel de Ruyterweg en de Julianalaan, is dat ze op weg naar hun werk die stroom fietsers moeten passeren; dat verkeer ondervindt vooral in de spits veel last, of ze de wijk nu verlaten door de route vanaf de Hambrug te kruisen of de route vanaf de Abtswoudse brug; ze moeten immers voorrang geven aan de fietsers, die alleen maar haast hebben om op tijd in de collegebanken te zitten. Gevolg daarvan is dat de bewoners van die wijk nauwelijks de kans hebben om de wijk op een veilige manier te verlaten, ze nemen soms het risico om door te drukken, met als gevolg allerlei gevaarlijke situaties, bijna botsingen en scheldpartijen.

Het probleem zal inderdaad niet alleen opgelost worden door de Leeghwaterstraat tot fietsstraat om te bouwen, er is veel meer nodig. De filosofie van de Fietsersbond, die gedeeld wordt door de TU en de gemeente, is als volgt: door de route via de Abtswoudsebrug aantrekkelijker te maken en beter te laten aansluiten op de fietsenstallingen van de TU, wordt bereikt dat de hoofdstroom van fietsers meer verlegd wordt naar deze route en krijgen bewoners die 's morgens naar hun werk moeten sneller de kans dat ze de

fietsroute die loopt via de Hambrug kunnen passeren.

Met de TU en de Hogescholen is dan ook de afspraak gemaakt dat de fietsenstallingen (deels te vernieuwen) veel beter vanaf de Leeghwaterstraat worden ontsloten. Op drie grote faculteiten na (Bouwkunde, Natuurkunde en Civiele Techniek) zullen de belangrijkste fietsenstallingen dan vanaf die zijde gemakkelijk bereikbaar zijn. De TU wil op de lange termijn ook de gebouwen van Natuurkunde gaan aanpakken.

Het volgende dat moet gebeuren is een extra verbinding vanaf Delft Zuid naar de TU wijk. De nieuw te bouwen Gelatinebrug is daar onderdeel van; nu is de afstand tussen de bruggen circa 1200 meter en dat wordt dan gehalveerd en dan kunnen fietsers op een andere plaats in de TU wijk aankomen, halverwege de Leeghwaterstraat. De gemeente heeft met Prorail afgesproken dat er een nieuwe fietstunnel komt bij station Zuid en met de NS afgesproken dat er meer stalling komt bij station zuid. Opgeteld met het beleid van NS om 4 sporen (vanaf 2022) te gaan benutten, met meer stops in Zuid, zullen er daar meer spoorstudenten kunnen uitstappen. Voorwaarde is dat de fietsroute snel en aantrekkelijk wordt gemaakt. Daarbij vindt de Fietsersbond dat er tussen Delft Zuid en de Abtswoudseweg nog een extra doorgang onder het spoor moet worden aangelegd, een verbinding via de Rijnstraat door de Voorhof, via de Hoventunnel naar de Buitenhof, zodat ook veel beter van de Gelatinebrug gebruik kan worden gemaakt.

De gemeente Delft zit ook niet stil. Er zijn gevorderde plannen voor de ombouw

van de Abtswoudseweg en het Zuideinde tot fietsstraat, met een zodanige breedte dat die de hoeveelheid fietsers goed kunnen verwerken. De start van de uitvoering verwacht de gemeente al in 2017 te kunnen doen.

Alles bij elkaar zijn we er nog lang niet, maar we zien de Leeghwaterstraat als een eerste, maar wel noodzakelijke stap. De vraag is of de uitvoering van al deze plannen voldoende verlichting zal geven op de route vanuit de binnenstad via de Hambrug. Niet iedere spoorstudent zal onderweg naar huis direct naar het station fietsen, niet iedere in Delft Zuid wonende student zal direct naar huis fietsen; ze gaan wellicht de binnenstad in voor een biertje of boodschappen. Verder is het de vraag of de kruising van de route Abtswoudsepad met de Rotterdamseweg wel veilig blijft. Uiteraard zullen we de vinger aan de pols houden. ■



Samenstelling afdelingsbestuur en andere nuttige adressen

Afdelingsbestuur

E mail: delft@fietsersbond.nl

Marien Vermeer (voorzitter)

Harmenkokslaan 47, 2611 TP Delft
015-2141978 en 06-24655228
marienvermeer@hetnet.nl

Klaas Pauw (algemeen bestuurslid)

Mozartlaan 78, 2615 CJ Delft
015-2121621 en 06-23527012
klaaspauw@hotmail.com
Onze expert op het gebied van onderhoud van het fietsnetwerk.

Henk Karlas (algemeen bestuurslid)

Oostpoort 13, 2611RZ Delft
015-2141871
karlasvanbroekhoven@casema.nl
Onderhoudt het contact met het landelijk bureau inzake de financiën.

Contactpersonen / werkgroepen

Solutie

Marien Vermeer, marienvermeer@hetnet.nl
Etienne Bral, sbrlptp@caiway.net

Verkeersambtenarenoverleg Delft

Teko Salverda, t.salverda@hetnet.nl
Marien Vermeer, marienvermeer@hetnet.nl
Wiebe Boonstra, wiebe.boonstra@kpnmail.nl

Verkeersambtenarenoverleg Pijnacker-Nootdorp

Etienne Bral, sbrlptp@caiway.net

Contactpersoon voor Midden Delfland

Klaas Pauw, klaaspauw@hotmail.com

Platform Spoorzone

Ferenc van der Vlist, fvdvlist@outlook.com
Henk Karlas, karlasvanbroekhoven@casema.nl

Fietsknooppuntennetwerk

Henk Karlas, karlasvanbroekhoven@casema.nl

Regionaal, Provincie, Landelijk

Fietsersbond landelijk bureau

www.fietsersbond.nl
Nicolaas Beetsstraat 2a, 3511 HE Utrecht
Tel. 030-2918171
e-mail: info@fietsersbond.nl
internet: www.fietsersbond.nl
redactie Vogelvrije Fietser:
vvf@fietsersbond.nl

Kaderondersteuning:

Henk Hendriks h.hendriks@fietsersbond.nl
en Wim Bot W.Bot@fietsersbond.nl
Voor Zuid Holland: h.hendriks@fietsersbond.nl

Internet

Landelijk bureau Fietsersbond:

www.fietsersbond.nl

afdeling Delft:

www.fietsersbond.nl/delft

Haagse regio:

www.fietsersbond.nl/fietsersbond-haagseregio

Meldpunt Fietsersbond:

<http://meldpunt.fietsersbond.nl>
voor alle meldingen over slecht wegdek, niet goed afgestelde verkeerslichten, hindernissen, slecht ge-regelde werkzaamheden of gewoon goede ideeën over verbeteringen voor fietsers. De meldingen komen terecht bij de wegbeheerder en de Fietsers-

bond bewaakt een goede afwikkeling. Naast de gemeenten kunnen er ook andere wegbeheerders zijn (provincie, waterschap).

Biesieklette:

www.biesieklette.nl
telefoon: 070-3942211
voor alle stallingen in de buurt.

ZOEF-route:

(route van Zoetermeer naar De Lier)
www.zoefroute.nl

SWOV:

(Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid)
www.swov.nl

Veilig Verkeer Nederland:

www.veiligverkeernederland.nl

Overige informatie

Slecht wegdek, overhangend groen, glas op de weg, grote plassen, kapotte verlichting, etc. kunnen gemeld worden op het meldpunt van de Fietsersbond, maar natuurlijk ook direct bij de gemeenten, via het meldingsformulier op de inter-netsite van de gemeente. Daarnaast kun je bellen. Meldingen openbare ruimte gemeenten Delft en Pijnacker-Nootdorp: telefoon 14015 Voor gemeente Midden Delfland: telefoon 3804111.





Expeditiedrukte Kruisstraat



Verbreiding Lookwatering



Kruising Westlandseweg-Beatrixlaan



Binnenwatersloot



Overgang fietsstraat - fietspad Westlandseweg



Symbiobrug TU - groen



Oostsingel nieuwe fietsstroken



Oversteek Schoolstraat met hindernis



Omleiding Oude Delft