

In dit nummer o.a.

AGENDA JAARVERGADERING

JAARVERSLAG 2018

ACTIEPLAN FIETZERSBOND 2019-2020

SPEED-PEDELEC OP FIETSPAD OF RIJBAAN

DE SPOORZONE IN DELFT

SNELFIETSRUTES



AGENDA JAARVERGADERING

Datum: dinsdag 16 april 2019

Plaats: Het Baken, Het Baken 2, 2641 JN Pijnacker
(Het Baken is een sportcentrum nabij de Oranjelaan)

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 24 april 2018
4. Het jaarverslag 2018
5. Het actieplan 2019-2020
6. Het bestuur

20.45-21.00 pauze

7. Presentatie "Veranderingen woon-werk verkeer als gevolg van de opkomst van E-bikes, de snellere speed-pedelects en de discussies rond de aanleg van Snelfietsroutes" door Jan van Zoomeren, verkeersambtenaar gemeente Pijnacker-Nootdorp
8. Discussie
9. Rondvraag en sluiting (om 22.00 uur)



Discussievragen en -stellingen

Een goed netwerk van snelfietsroutes levert een goed alternatief voor bereikbaarheid en gezondheid vooral voor woon-werk verkeer.

Een speed-pedelec is volgens de wet een bromfiets, maar er is wel verschil want hij stinkt niet en maakt weinig herrie. Veel gebruikers beschouwen hem als een snelle fiets, want er is spierkracht nodig om hem voort te bewegen.

Het veiligheidsprobleem is de snelheid binnen de bebouwde kom in combinatie met de plaats op de weg. Op wat voor wegen binnen de bebouwde kom is de speed-pedelec wel of niet logisch? Op gemengde wegen is het geen probleem; op 50-wegen met apart fietspad kun je beslissen of de speed-pedelec wel en de brommer niet is toegestaan (optie Gelderland). Het toelaten van een speed-pedelec in stiltegebieden is logischer dan dat van een snorfiets; Het toelaten van speed-pedelects op woon-werk fietsroutes buiten de bebouwde kom is logischer dan dat verbieden.

COLOFON

Solutie is een uitgave van de Fietzersbond afdeling Delft

Redactie: Marien Vermeer

Opmaak: Ton van de Nieuwenhuijzen

Druk: Druk. Tan Heck, Delft

April 2019

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

Bij de voorplaat

Een foto van het nieuwe Groeneveldsepad in Midden Delfland, met op de achtergrond de Groeneveldse molen. Het pad is een schakel in de verbinding tussen Schipluiden en Kwintsehl, of anders geformuleerd: de recreatieve verbinding tussen Midden Delfland, de Zwethzone, via de Uithof naar de duinen bij Kijkduin.

Digitale Nieuwsbrief

Onregelmatig verschijnt er 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.fietzersbond.nl/delft). Ook de landelijke fietzersbond heeft een digitale nieuwsbrief waarop je je kunt abonneren via de website www.fietzersbond.nl

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@fietzersbond.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@fietzersbond.nl

Oproep

We weten nog niet zo goed om te gaan met de nieuwe media. De voorzitter heeft vorig jaar een eigen twitter account geopend. Maar we weten dat er veel meer mogelijk is met de sociale media en we zouden veel meer met sociale media willen doen. We zoeken één of meer enthousiastelingen die ons daarbij willen helpen. We zijn op zoek naar mensen die ons voor onze website kunnen helpen met het maken van korte filmpjes over actuele fietsknelpunten en mogelijke oplossingen. Heb je interesse? Benader ons via delft@fietzersbond.nl

VAN DE REDACTIE

In Solutie besteden we dit keer veel aandacht aan de noodzakelijke veranderingen in de mobiliteit. Werkelijk iedereen is ervan overtuigd dat er veel moet gebeuren om te voorkomen dat we nog verder dichtslibben in de wetenschap dat er nog veel woningen in onze regio zullen worden bijgebouwd.

De provincie en de metropoolregio zetten in op snelfietsroutes, de stad Delft is bezig met een nieuw mobiliteitsplan waar de keus wordt gemaakt om in te zetten op de fiets en openbaar vervoer om de bereikbaarheid zo optimaal mogelijk te houden. En nog veel meer mensen zullen verleid moeten worden om de fiets in plaats van de auto te pakken. Dat kan met comfortabele routes, waar je door kunt fietsen en waar je voorrang krijgt boven ander verkeer. Dat vergt ook veel investeringen omdat er nog barrières te slechten zijn: de aanleg van bruggen en tunnels. Alle overheidsorganen zullen daarvoor budget moeten inzetten.

Op 20 maart waren de verkiezingen voor de Provinciale Staten. Uit de analyse van de verkiezingsprogramma's bleek, dat vrijwel alle partijen de fiets heel belangrijk vinden; maar de grootste winnaar heeft nauwelijks een woord gewijd aan de verbetering van het fietsnetwerk. Dat baart zorgen. Juist nu zal vol ingezet moeten worden op de fiets, als middel voor een betere luchtkwaliteit, een beter klimaat, een betere volksgezondheid en een betere bereikbaarheid.



AGENDA AFDELING DELFT E.O.

16 april

30 april

mei-juni

28 mei

10 juni

25 juni

24 september

29 oktober

november

26 november

jaarvergadering (Het Baken, Pijnacker, 20:00 uur)

fietsinloop (Hotel de Plataan, Delft, 20:00 uur)

fietscontroles voor verkeersexamen

fietsinloop (Hotel de Plataan, Delft, 20:00 uur)

fietsexcursie (Delflandhoeve Schieweg, 10:00 uur)

fietsinloop (Hotel de Plataan, Delft, 20:00 uur)

fietsinloop (Hotel de Plataan, Delft, 20:00 uur)

fietsinloop (Hotel de Plataan, Delft, 20:00 uur)

verlichtingscontroles

fietsinloop (Hotel de Plataan, Delft, 20:00 uur)

FIETSEXCURSIE 2E PINKSTERDAG MAANDAG 10 JUNI 2019



De start is vanaf de **Delflandhoeve**, Schieweg 166.

De Hoeve ligt tussen het overlaadstation van Avalex en de Kandelaarbrug.

De lengte van de route zal ongeveer 35 km zijn, met onderweg veel excursiemomenten, waar we nieuwe of komende ontwikkelingen kunnen zien en bespreken.

De ontvangst is vanaf 10:00 uur met koffie en thee.

We vertrekken 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 excursie gaat naar de Groene Zoom, de groen-blauwe slinger tussen Midden Delfland en het Groene Hart en verbindt de Haagse en Rotterdamse stadsregio's. Verder door het bos van Bali en naar het in aanbouw zijnde fietsviaduct over de A4 bij Ypenburg. Terug naar Delft door Ypenburg en de Delftse Hout.

Graag aanmelden uiterlijk zaterdag 8 juni via delft@fietzersbond.nl of per telefoon naar Klaas Pauw **015-2121621**

JAARVERSLAG 2018 FIETSERSBOND AFDELING DELFT E.O.

Met een negental actieve leden behartigt onze afdeling de belangen van fietsers in de gemeenten Delft, Pijnacker-Nootdorp (inclusief Delfgauw en Oude Leede) en Midden-Delfland (Maasland, Schipluiden, Den Hoorn en 't Woud).

Afgelopen jaar is de groep actievelingen iets kleiner geworden en de gemiddelde leeftijd van de groep is hoog. Vandaar een oproep tot versterking. Anders dreigt door gebrek aan voldoende jongere actieve leden deze belangenbehartiging op termijn op te houden. Kom dus een vrijblijvend naar onze fietsinloop. Deze wordt op de laatste dinsdag van elke maand van 20:00 - 22:15 uur gehouden, met uitzondering van juli, augustus en december, in de benedenverdieping van Hotel De Plataan aan het Doelenplein. U bent welkom vanaf 19:45 uur. We bespreken daar de actuele fietsknelpunten, vaak ingebracht door leden en vaak spelen ze in de eigen buurt. Het helpt deze te bespreken met andere leden van de Fietsersbond en onder de aandacht brengen van het gemeentebestuur. U kunt ook per post of e-mail zich tot ons wenden om uw fietsknelpunt kenbaar te maken, zie de adressen achterin deze Solutie. We zijn ook heel blij met onze actieve bezorgers van Solutie. Maar graag zouden we een bezorger extra willen hebben voor Pijnacker, omdat er flink bijgebouwd is en het aantal leden daarmee groeit.

Ruimte voor de fiets in Delft.

De staat van de fiets en haar infrastructuur

Zoals iedereen kan constateren, is het veel drukker geworden op de fietspaden, maar ook zijn de snelheidsverschillen groter geworden ten gevolge van de komst van de fietsen met trapondersteuning. De wereld van mobiliteit is heel snel aan het veranderen. Er zijn inmiddels naast de gewone fietsen ook allerlei andere transportmiddelen op het fietspad verschenen, zoals een toenemend aantal scootmobielen en transportfietsen voor personen en goederen. En dat zal alleen nog maar meer worden. Daarom heeft de landelijke Fietsersbond een Fietsvisie 2040 uitgebracht, over hoe er de komende jaren veilig en comfortabel gefietst kan worden, en hoe de fiets een bijdrage kan leveren aan een gezonde leefomgeving. De infrastructuur is hierbij van wezenlijk belang, zodat alle fietsers, jong en oud, kunnen blijven fietsen maar ook hun fiets veilig kunnen stallen. In de afgelopen twintig jaar is er een grote toename van het fietsgebruik, maar ook van het andere verkeer. Dit door de bevolkingsgroei in onze regio. Uitbreiding van woon



wijken leidt ook tot meer mobiliteit. Ook de bedrijvigheid neemt toe. In de TU-wijk is het aantal TU-studenten elk jaar met 500 toegenomen. We hebben inmiddels bijna 25.000 studenten studeren aan de TU. Tevens zijn er twee technische hogescholen bijgekomen. De studenten fietsen in groten getale tussen huis of station en school over de wegen van twintig jaar geleden. Ook in de andere gemeenten is het fietsverkeer aanzienlijk toegenomen. Er moet dus een flinke achterstand worden ingelopen. Daar er ook nieuwe woningen moeten bijkomen, leidt dit eveneens tot meer behoefte aan mobiliteit. Een toename van 15.000 woningen leidt tot 100.000 extra verkeersbewegingen per dag; dat kan natuurlijk alleen maar als veel meer automobilisten gaan fietsen. Ook Delft maakt nu een nieuw mobiliteitsplan, waarbij het plan dat de afdeling van de Fietsersbond gemaakt heeft "Ruimte voor de fiets in Delft" een soort leidraad is. Naast een inhaalslag is een forse capaciteitstoename vereist. Daarom is het spijtig dat al 20 jaar alleen maar gepraat wordt over een extra fietsbrug over de Schie. Er zullen dus keuzes gemaakt moeten worden, waarvoor de Fietsvisie 2040 een aanzet heeft gegeven. Minder automobilititeit om ruimte te scheppen voor de fiets.

Gedrag

Naast de drukte en de onderlinge snelheidsverschillen op het fietspad, is ook het gedrag een onderdeel van het probleem. Voorbeelden zijn het niet-richtingaangeven en het ontbreken van verlichting. Hierbij gaat het erom als fietser gezien te worden door andere verkeersdeelnemers. Dit is een actueel aandachtspunt tijdens de fietskeuring bij basisscholen. Maar ook een goede rem en

een fietsbel ontbreken wel eens. Onbegrijpelijk dat ouders hun kinderen zo onveilig laten fietsen.

Verder is het door rood fietsen en met drie naast elkaar een doorn in het oog van andere weggebruikers. De fietsersbond wordt hierop vaak aangesproken als wij opkomen voor de belangen van de fietser. Hoewel wij niet verantwoordelijk zijn voor genoemd gedrag, willen wij er wel aandacht aan schenken. Lastig is alleen hoe. Hebt u ideeën hierover, deel die dan met ons per brief, e-mail, of tijdens een bezoek aan de fietsinloop.



Gewoon door rood fietsen.

Belangenbehartiging

Afgelopen jaar zijn er gemeenteraadsverkiezingen geweest, resulterende in nieuwe gemeentebesturen. Alle drie colleges in onze afdeling onderschrijven het belang van goede fietsvoorzieningen. Daarbij is ook het fietsparkeren belangrijk. Enige keren per jaar wordt met de fietsambtenaren van deze gemeentes overleg gevoerd. Aan de orde komen o.a. gesignaleerde en verbeterde knelpunten. De Fietsersbond geeft advies vanuit de ervaring van fietsers en deskundigheid van de actieve leden. Er wordt goed naar ons geluisterd.

Midden-Delfland

In de Groeneveldse polder is een nieuwe recreatieve fietsroute aangelegd. Deze vormt een verbinding tussen de Woudseweg en de Zweth en loopt langs de Monsterwating en langs de Groeneveldse poldermolen; daarmee ontstaat een nieuwe verbinding tussen Schipluiden en Kwintshul.

Een andere fietsroute is de Ommedijk, die nu een verbinding vormt tussen de Rijksstraatweg, tussen Den Hoorn en Schipluiden, en de Woudseweg ter hoogte van de Harnaschkade. Dit is een onderdeel van de (toekomstige) fietsroute langs de A4 tussen Schiedam en Den Haag/Wateringen, en vormt via Kerkpolder en Tramkade een verbinding met de Delftse wijk Buitenhof.

Verder worden de recreatieve fietsroutes in Midden-Delfland in kaart gebracht met de verschillende gebruikers, zoals ook de terreinfietser die vaak over onverharde paden door bosachtig gebied rijdt. Probleem hierbij is dat ook wandelaars van deze paden gebruik maken. Dit vergt een verdere zonering. Een bedreiging voor de recreatieve fietspaden zijn paard en wagens. De meners zien graag dat de fietspaden herbestemd worden tot recreatieve paden, zodat zij er gebruik van kunnen maken. Wij vinden dit geen goede ontwikkeling doordat de wagens te breed zijn voor die paden. Ook uitwerpselen van paarden kunnen een probleem vormen. Daarom is het goed dat in het Abtswoudse bos en naaste omgeving aparte ruiterpaden zijn aangelegd en bestaande verbeterd. Wat nog steeds wacht op uitvoering, is de het stuk Woudseweg van de N223. Dat wordt 2021. Ons is nog steeds geen definitief ontwerp bekend met een fietsstraat tussen 't Woud en de Molenlaan. Belangrijk is dat de fietsers bij de Molenlaan veilig bij de rotonde kunnen oversteken, bijvoorbeeld door een voldoende brede vluchtheuvel. Elders kan

de Woudseweg worden gepasseerd via de bestaande fietstunnel. De fietsoversteek bij de Lotsweg wordt meegenomen met de bestaande verkeerslichten en wordt eerder gerealiseerd.

De centrumplannen van De Hoorn wachten nog steeds op uitvoering. Dit geldt ook voor een kruispunt bij de Maassluiseweg in Maasland, waar de burgemeester voorstander is van verkeerslichten.

In Schipluiden wordt de oversteek van de Zuidkade naar het Vrouw Averbpad begin 2019 gerealiseerd. Fietsers zijn dan in de voorrang, en voor de Zouteveenseweg geldt een maximum snelheid van 30 km/h. De trambrug is in 2018 nog niet gerenoveerd, doordat er geen aannemer te vinden was die het wilde uitvoeren voor het ter beschikking gestelde bedrag.

De provincie heeft besluiten genomen over hoe de N211, Wippolderlaan, moet worden verbeterd. Dit gaat niet geheel volgens de wensen van de betrokken omwonenden. Er komt geen verdiepte aanleg, maar wel een tunnel en ook een viaduct. Het park Zwethzone blijft grotendeels behouden, maar zal toch de gevolgen hiervan ondervinden.



Ommedijk.

Pijnacker-Nootdorp

Tussen Pijnacker, Zoetermeer en Berkel is een nieuw gebied ontstaan, de Groenzoom. Tuinders hebben plaats moeten maken voor waterberging en recreatie. Hieraan was behoefte wegens de intensievere regenbuien door de klimaatverandering respectievelijk de uitbreiding van de aanliggende plaatsen. Wij hebben met een desbetreffende fietsambtenaar de daar aangelegde recreatieve fietspaden bekeken, wat ertoe geleid heeft dat dit de bestemming wordt voor de fietsexcursie op tweede pinksterdag van het komende jaar.

Aan de rand van dit gebied tussen de Katwijkerlaan en de N470 wordt momenteel de oostelijke randweg van Pijnacker aangelegd. Tussen deze N470 en de Delftsestraatweg wordt de westelijke randweg gerealiseerd. Het ernaast gelegen fietspad is tijdelijk afgesloten omdat er een rotonde met een fietstunnel wordt gebouwd. Ook het fietspad langs de Delftse straatweg is lange tijd gestremd door allerlei werkzaamheden, waarvoor de smalle overzijde van de Pijnackerse vaart de omleidingsroute was. Eveneens is het Virulypad tussen de Noordeindseweg en de Korftlaan buiten gebruik wegens een



Virulypad.

complete reconstructie. Het gevolg is dat het aantal mogelijke fietsverbindingen tussen Delft en Pijnacker tijdelijk sterk beperkt is. Tussen Pijnacker en Nootdorp langs Metrolijn E, de vroegere Hofpleinlijn, ontbreekt bij het fietspad in het Bos van Balij openbare verlichting. Als hulpmiddel zijn langs een zijkant in het asfalt lichtelementen op zonnepanelen aangebracht. In het donker zien de fietser lampen die om de ca. 10 m de route aangeven. Dit verdient navolging omdat woon-werk fietsers vaak gebruik maken van fietspaden in recreatiegebieden. Te denken valt aan de fietspaden in het Bieslandse Bos en het Bos van Balij, zoals het Virulypad, maar ook in Midden Delfland.



Spoorpadlampjes op zonne-energie.

Een aantal actieve leden heeft een fietsexcursie gehouden langs de rotondes in Pijnacker. Wij hebben aanbevolen bij de tweerichtingenrotondes pijlen aan te brengen op het wegdek, net als in Delft. Ook hebben we ontbrekende schakels bezocht van de fietsinfrastructuur bij de Groene kade. Daar is een hiaat van 50 m tussen het afgesloten fietspad over de N470 naar Vossenzoom en M-halte Pijnacker Zuid. Wegens kwetsbare kabels en leidingen lag dit terrein braak, maar er is

hiervoor een voorziening aangebracht, zodat de ontbrekende schakel kan worden aangelegd. Bij de Sportlaan naar de Vrederustlaan is nu een alternatieve fietsroute, die geschikt gemaakt kan worden als echt fietspad. De gemeente doet een onderzoek hiernaar. Nu is het een combinatie van puinverharding en rijplaten langs een sloot, en is er een smalle passage over die sloot.

Aan de zuidkant van Delfgauw zijn enkele recreatieve fietspaden aangelegd; het fietspad in het verlengde van het fietspad door het bedrijventerrein Ruiven vormt een alternatief voor de soms drukke Zuideindseweg. In de toekomst moet er ter hoogte van de Ackerdijkseweg een nieuw fietsviaduct worden gebouwd over de A13, waarmee een betere fietsverbinding mogelijk wordt tussen de TU en Lansingerland.

Delft

Na lange tijd van stremmingen is een belangrijk gebied van de Spoorzone gereed gekomen. Interessant om na te gaan hoe de voetgangers en fietsers deze ruimte, die de binnenstad met het Westerkwartier en de Olofsbuurt verbindt, beleven en of zij erop vooruit zijn gegaan. Daarbij zijn uitvoerings- en ontwerpfouten te onderscheiden. De eerste, zeven stuks, zijn binnen het ontwerp te herstellen. Van de ontwerpfouten zijn er veel meer geconstateerd, die meerdere of mindere mate de fietsveiligheid aantasten. Samen met de bewonersorganisaties zijn er 89 punten op een lijst terecht gekomen, waarvoor de gemeente nu een herstelbudget heeft opgesteld. De voor fietsers heel belangrijke knelpunten zijn het Bolwerk, de onderdoorgang van de constructiebrug bij de Hooikade en het Kampveld. Bij het Bolwerk, de fietsoversteek van Buitenwatersloot/Havenstraat naar Binnenwatersloot/Westvest/Phoenixstraat is te veel gekeken vanuit de



Bolwerk schuin oversteken.

optiek van architecten en stedenbouwers en te weinig naar de verkeersveiligheid. Zozeer dat wij adviseren dit punt te vermijden, vooral aan de kant van de Buitenwatersloot/Havenstraat zolang hier geen verbeteringen zijn aangebracht. De helling is daar zo steil dat dit al tot ongevallen heeft geleid. Fietsers uit het Westerkwartier kunnen eventueel via de stationsfietsenstalling naar de Binnenwatersloot rijden, vanuit de Olofsbuurt kunnen ze oversteken bij de Hugo de Grootstraat. Bij de onderdoorgang naar de Hooikade ontbreekt een pad voor voetgangers, waardoor de circa 1.500 voetgangers en 15.000 fietsers elkaar daar dagelijks in de weg zitten. Bij het Kampveld zien we regelmatig auto's op het fietspad, omdat daar linksaf onmogelijk is en automobilisten geen zin hebben een heel lange omweg te maken.

Daarnaast is op Bolwerk, Houttuinenpad, Phoenixstraat en Wateringsevest onduidelijk welk weggedeelte bestemd is voor fietsers en welk voor voetgangers. Naar aanleiding van het te water raken van fietsers op het Houttuinenpad heeft de gemeente een brugleuning en een aanlegsteiger voor plezierboten aangelegd. Daarmee zouden er wel meer voetgangers, namelijk de opvarenden van

die bootjes, op het fietspad kunnen komen. De gemeente is nog met de Fietzersbond en bewonersorganisaties in overleg over de opgesomde fouten. Onduidelijk is of de gemeente alles wel kan oplossen. Een ontwerpfout die niet wordt hersteld is de te smalle middenberm tussen de autostroken in de Phoenixstraat. Hierdoor steken wachtende fietsen en zeker bakfietsen met kindertjes, voor of achter uit met de kans op een aanrijding. Eigenlijk zouden overal waar deze nog niet zijn, verkeerslichten moeten komen.

Delft Zuid

In het kader van de viersporigheid tussen Rijswijk en Delft Zuid gaat ProRail de overweg 't Haantje vervangen door een tunnel en een fiets-voetgangerstunnel bouwen bij station Delft Zuid met toegangen naar de perrons door middel van trappen en liften. Er worden nog geen voorzieningen getroffen voor een fietstunnel onder het spoor in het verlengde van de Gelatinebrug. De Fietzersbond had graag gezien dat er met zo'n tunnel een fietsroute tussen de Hoventunnel en de IJsmeekestunnel zou ontstaan. De Gelatinebrug alleen zal onvoldoende zijn om de fietsverkeersdruk in de Zeeheldenbuurt/



Jaffalaan-Rotterdamseweg.

TU-wijk noord te verminderen. Dit geldt vooral op de route via de Abtswoudse brug en de Jaffalaan. Hier zijn eerst voorlopige verkeerslichten geplaatst om auto's uit de Zeeheldenbuurt de mogelijkheid te bieden tussen de fietserstromen door, hun wijk te verlaten of in te gaan. Er zijn in de eerste helft van 2018 bijeenkomsten geweest met buurtbewoners voor oplossingen op korte en lange termijn. Dit heeft geleid tot de plaatsing van permanente verkeerslichten. Het overleg met de gemeente duurt voort.

Voorhof

In de Voorhofdreef zijn bij de zijstraten verkeersplateaus aangebracht om fietsers en voetgangers meer veiligheid te bieden. In de Martinus Nijhofflaan, waar een nieuwe AH is gebouwd, loopt het tweerichtingenfietspad niet door tot de Aart van der Leeuwlaan. Ondanks een verkeersbord dat tot een omweg verplicht, is dit verwarrend voor fietsers die vaak toch doorrijden. Hier is sprake van een ontwerpfout omdat niet is nagedacht over hoe fietsers zich in een dergelijke situatie bewegen. Zij kiezen veelal de kortste route. Als volwassenen dit doen, nemen kinderen hun gedrag over.

Centrum

De Fietzersbond heeft met een ontwerparchitect overleg gevoerd over de herinrichting van het Vesteplein nu daar de openbare bibliotheek is verbouwd. Het is een voetgangersgebied met fiets- en bestemmingsverkeer te gast. Het fietsparkeren is er problematisch en door een gedragsprobleem lastiger te bereiken door hulpverleners. Ook moet de zichtbaarheid van de fietsenstalling worden verbeterd, opdat er meer gebruik van wordt gemaakt.

Van Foreestweg

De supermarkt aldaar mag zover uitbreiden dat de straat erachter verdwijnt. Hierdoor zal een tweerichting fietspad op de Parallelweg naast de supermarkt een fietsstraat worden waar autoverkeer naar/van de supermarkt mag rijden. Wij vinden dit een zorgelijke ontwikkeling daar er veel fietsverkeer plaatsvindt van en naar het kruispunt met de Beatrixlaan.



Foreestweg binnenkort fietsstraat.

Fietsparkeren

Dit is een groot probleem, dat bij het stimuleren van het fietsen ('laat de auto staan') onderschat is. Wegbeheerders en verkeers- en bewonersorganisaties zoeken naar oplossingen. Zo heeft de bewonersorganisatie Binnenstad Noord een fietsenstalling voorgesteld in het 'laantje achter Wilhelmina' aan het Koningsplein/Kalverbos. En bewoners van het Noordeinde willen een steiger in de toch doodlopende gracht. Dit soort plannen past in de gemeentelijke nota 'Fietsparkeren in de binnenstad' uit 2017; veel resultaten daarvan zijn er nog niet. Verder is het fietsparkeren bij het station een reden tot zorg, vooral in het weekend en in weken dat er geen colleges zijn. Naast de



Steeds meer terras op stallingsruimte.



Als er geen vastbindmogelijkheid is.



Mobike gestald.

tweede fietsenstalling vinden bouwactiviteiten plaats, waar een derde stalling onderdeel van zal gaan uitmaken. Het aantal stallingsplaatsen stijgt hiermee tot meer dan 10.000. Een nieuw fenomeen is de komst van deel-fietsaanbieder Mobike met zijn oranje-rode fietsen. Deze heeft een voorlopige vergunning van de gemeente. Hierin staat dat deze fietsen niet in de ondergrondse stationsstallingen mogen worden geplaatst, maar wel in de directe omgeving. Als gevolg hiervan staan er vaak talloze Mobikes in de over volle bovengrondse stalling aan het Houttuinenpad en slingeren ze her en der in de stad. Bij de evaluatie zal ook gekeken worden of Mobike zich aan de vergunning heeft gehouden. De vraag is hoe u als lezer deze deelfietsproblematiek ervaart, evenals het fietsparkeren in het algemeen. Deel uw ervaringen met ons op delft@fietsersbond.nl.

Infrastructuur

In onze drie gemeenten is veel bereikt op het gebied van fietsinfrastructuur. De vraag is echter of deze ook toekomstbestendig is. Dit vooral in het licht van de woningbouwplannen. Ook is het twijfelachtig of de wegbewijzing optimaal is. De gemeente Midden-Delfland is hiermee bezig. Bij de Ommedijk is de wegbewijzing al aangepast aan de kant van de Rijksstraatweg, maar verderop langs de A4 tussen Delft Kerkpolder en Schiedam is dat maar de vraag. Deel ons uw ervaringen op delft@fietsersbond.nl.

Fietsexcursie op tweede pinksterdag

Deze excursie vond plaats in Delft en de directe omgeving van Den Hoorn en Sion. Een groep van 13 deelnemers startte op 21 mei 2018 vanaf de Delflandroute aan de Schieweg. Eerst langs de Duitse tankversper-ring uit WO II, die wellicht door verbreding



Excursie 2e pinksterdag.

van de Schie in haar bestaan bedreigd wordt. Vervolgens werd een monument voor de Trekvaartroute naast het Kruithuis bezichtigd. Via de Kruithuisweg, waar boven het station Delft Zuid de vernieuwing besproken, ging het naar de Voorhofdreef. Hier overheen komt mogelijk een viaduct. Verder langs de inritconstructies van de Voorhofdreef, de rotonde Delflandplein en het einde van het tweerichtingenfietspad bij de Aart van der Leeuwlaan. Dan naar de skatebaan op de hoek Beatrixlaan – Westlandseweg waar een informatielicht voor fietsers zou passen: linksom of rechtsom voor diagonaal oversteken. Dit naar Rotterdams voorbeeld. De nieuw fietsenstalling van het ziekenhuis getest. Helaas niet overdekt. Via Overgaagbrug en busbaan uitgekomen op de plaats waar de Ommedijk op de Woudseweg uitkomt. Langs het Harnasch bedrijventerrein naar Sion, waar een fietsbrug, gezamenlijk van Rijswijk en Delft, over de Kerstanjewetering passend zou zijn. Zo zou, met een nieuwe brug over de Buitenwatersloot, een nieuwe fietsroute ontstaan tussen het ziekenhuis door Den Hoorn, het Hof van Delftpark en het Voordijkhoornsepad, naar Sion en de nieuwbouwwijk Rijswijk Buiten

en daar via het bestaande viaduct over de A4 naar Rijswijk en Den Haag. Na een pauze in tuincentrum 't Haantje nagegaan waar de tunnel onder de toekomstige viersporen moet komen, ter vervanging van de overweg van 't Haantje. Het DSM-terrein vormt een groot obstakel voor de aanleg van een directe fietsroute tussen Delft en Rijswijk Buiten.

Vervolgens langs een Rijswijks woonwijkje langs de Vliet met mooie rode fietspaden, en de fietsstraat van het Jaagpad naar de Spoorzone van Delft. Ter hoogte van molen De Roos en het voormalige stadskantoor bekeken hoe fietsvriendelijk deze straat is ingericht. Ten slotte door de binnenstad naar de Koepoortbrug, waar de fietsoversteek van de Oostsingel (in de voorrang) als een soort van plateau is ingericht. De conclusie is dat het fietsvriendelijk inrichten niet eenvoudig is, vooral waar verschillende gebruikers door elkaar gaan. Ook het aanleggen van een verkeersdrempel op een brughelling is niet eenvoudig.



Excursie 2e pinksterdag.

FIETSEN STALLEN



Fietskunstwerk



Stationsstalling



Stalling Reinier de Graaf.



TU stalling

DE SPEED-PEDELEC LIEVER OP HET FIETSPAD DAN TUSSEN AUTO'S

(volgens onderzoek in Gelderland, 12-12-2018)

De speed-pedelecrijder heeft een overduidelijke voorkeur voor het fietspad. Dat blijkt uit de conclusies van een onderzoek in Gelderland. Binnen de bebouwde kom moeten deze snelle elektrische fietsen - wanneer er geen fiets-/bromfietspad is - op de rijbaan rijden. Op een aantal trajecten geldt een uitzonderingsmaatregel: daar mag de speed-pedelec toch op het fietspad.



Speed-pedelec op fietspad of rijbaan

Per 1 januari 2017 heeft de speed-pedelec, de elektrische fiets die een maximumsnelheid van 45 kilometer per uur kan bereiken, juridisch de status van bromfiets. Deze aanwijzing heeft tot gevolg dat de speed-pedelec in de bebouwde kom, net als de bromfietzers, van de rijbaan gebruik moet maken. “De wetswijziging heeft onder speed-pedelecrijders de nodige reuring gebracht”, zegt Martijn van de Lindeloof, verkeerskundige bij de provincie Gelderland. “Ze moesten binnen de bebouwde kom ineens van het fietspad naar de rijbaan.” Speed-pedelecrijders voelen zich vaak onveilig op de rijbaan. Op 16 wegen in de bebouwde kom heeft Gelderland daarom een uitzonderingsmaatregel ingevoerd. Op de fietspaden waar de uitzonderingsregel geldt werd het onderbord ‘speed-pedelecs toegestaan’ geplaatst. Hiermee kreeg de speed-pedelecrijder de keuze tussen rijbaan of fietspad.

Uitzonderingsmaatregel onderzocht

De provincie heeft laten onderzoeken hoe de maatregel in de praktijk uitpakt. Het onderzoeksbureau Keypoint heeft een uitgebreide effectmeting op de zestien trajecten uitgevoerd. Er is op verschillende manieren gekeken naar het gedrag van de speed-pedelecrijder in het verkeer. Zo deden 31 ervaren speedpedelec-rijders mee aan het onderzoek, zij werden uitgerust met een 360graden-actiecamera met GPS. Ook zijn er observatiecamera's langs de weg neergezet en zijn snelheidsmetingen verricht. In totaal zijn 191 passages van speed-pedelecs vastgelegd.

Speed-pedelecrijder kiest altijd voor het fietspad

De conclusies uit het onderzoek laten zien dat de speed-pedelecrijder voorkeur heeft voor het fietspad - zowel op de uitzonderingstrajecten als daarbuiten. Als er een fietspad is, kiest hij daarvoor, ook als het niet

is toegestaan. Het onderzoek laat zien dat de speed-pedelecrijder, ondanks toenemend motorvermogen en actieradius, in de loop der jaren niet sneller is gaan rijden. De speed-pedelecs rijden binnen de bebouwde gemiddeld 33 km/u. Het maximum van 45 km/u wordt in de praktijk vrijwel nooit gereden, zeker niet in de kom. Dit bevestigt het vermoeden van de provincie dat de speed-pedelecrijder zijn snelheid niet bepaalt op basis van het technisch vermogen, maar van hoe hijzelf de veiligheidssituatie inschat.

Snelle fietsroutes zijn zeer geschikt voor speed-pedelecs

Op verschillende trajecten van snelle fietsroutes mogen nu door de wetswijziging ook geen speed-pedelecs rijden. Deze routes zijn wel zeer geschikt voor speed-pedelecs. De consequenties voor speed-pedelecs variëren van onhandig (vaak moeten wisselen tussen fietspad en rijbaan) tot zeer gevaarlijk (alternatieve route loopt via drukke rijbaan). Gelderland wil met de behorende gemeenten van snelle fietsroutes bespreken om het alsnog mogelijk te maken dat speed-pedelecs op de snelle fietsroute worden toegelaten.

Provincie kiest voor handhaven maatregel

Het veiligheids- en snelheidsgedrag van speed-pedelecrijders in relatie tot medeweggebruikers geeft voor Gelderland geen reden om de maatregelen te herzien of uit te breiden. De provincie heeft de resultaten van het onderzoek gedeeld met het CROW en dringt bij het ministerie I&W aan op een landelijke passende maatregel voor de speed-pedelec. Iedereen is gebaat bij eenduidige en veilige regels voor de speed-pedelec.

SNELFIETSRoutes IN DE OMGEVING VAN DELFT EN PIJNACKER

Om de dichtstlibbende regio open te houden wordt het beleid van de overheden eindelijk meer gericht op het realiseren van snellere fietsverbindingen tussen belangrijke woongebieden en werkgebieden. Dat de snelfietsroutes nu in beeld komen is te danken aan het feit dat steeds meer forenzen overstappen met als gevolg een enorme stijging van verkoop van e-bikes; de speed-pedelec, het snellere broertje van de e-bike verschijnt ook steeds meer in de spits. Snelfietsroutes, zijn eigenlijk gewone fietsroutes, maar ze voldoen aan enkele belangrijke eisen:

- De breedte is voldoende, zodat snelle en minder snelle gebruikers elkaar veilig kunnen passeren
- Je hebt in principe gewoon voorrang op alle zijwegen
- Er zijn geen tot weinig verkeerslichten waar je moet wachten; als je een drukke weg tegenkomt is daar bij voorkeur een ongelijkvloerse kruising
- De routes zijn zo comfortabel mogelijk qua wegdek
- De routes lopen zo rechtstreeks mogelijk en zonder scherpe haakse bochten

De provincie Zuid Holland en de Metropoolregio zijn belangrijk omdat ze de aanjagers van een voortvarende aanleg van snelfietsroutes kunnen zijn. Deze fietspaden houden namelijk niet op bij een gemeentegrens. We zien ook in de verkiezingsprogramma's voor de Provinciale Staten dat er veel aandacht is voor de fiets als alternatief voor afstanden tot 30 km. De Metropoolregio Rotterdam - Den Haag heeft een programma opgesteld voor de realisering van de snelfietsroutes, aansluitend op het plan van de provincie Zuid Holland.

Voor 6 routes zijn verkenningen gestart en drie ervan liggen in onze afdeling:

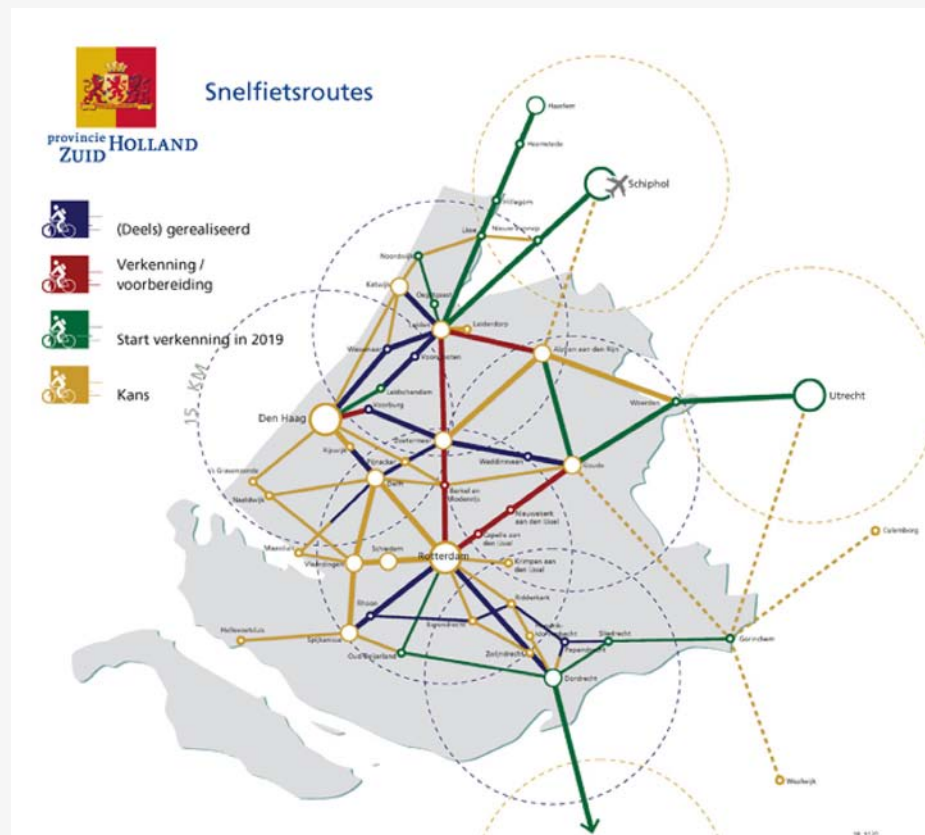
- van TU Delft naar Lansingerland en Rotterdam Noord, met een nieuwe brug over de A13 in de buurt van Ruiven en de Akerdijkse plassen;
- Van Zoetermeer naar Rotterdam via Lansingerland
- Van Den Haag (via de nieuwe brug over de A4 bij Boswijk / Ypenburg) via Pijnacker naar Rotterdam Noord

Er is natuurlijk wel discussie over de snelfietsroutes: hoe moeten die worden vormgegeven? Het zullen drukke routes kunnen worden als veel forenzen deze routes gaan gebruiken, met veel snelheidsverschillen, gewone fietsers, e-bikes en speed-pedelecs. Welke breedte dan vereist is en of die ruimte gevonden kan worden als de route door bestaand gebied loopt? En moeten we al denken aan gescheiden rijbanen?

Er zijn al routes gerealiseerd die niet aan dat soort eisen voldoen; de route van Delft naar Rotterdam langs de Rotterdamseweg bijvoorbeeld, is op sommige plaatsen maar 2,50 m breed. De richtlijn van het CROW bij gebruik door fietsers en brommers is een breedte van 3,60 m, maar hier is alleen meer ruimte te realiseren door een rijstrook voor auto's op te offeren en dat is niet realistisch als het de enige weg is voor de bereikbaarheid van bedrijven. Maar je moet wel routes maken waar ook speed-pedelecs op mogen als je de snelle fiets als serieus alternatief wilt laten zijn. Een ander voorbeeld is de ZOEf-route van Pijnacker naar De Lier; die heeft binnen Delft veel te veel verkeerslichten, waar je dus veel te vaak moet wachten, omdat gekozen is voor een route langs drukke

wegen, waar de auto's de dienst uitmaken als het gaat om het regelen van groen licht. De plek van de speed-pedelec op de weg is sinds de wettelijke gelijkstelling met brommers nog steeds ook onderwerp van discussie, vooral binnen de bebouwde kom waar speed-pedelecs in principe op de rijbaan moeten. Soms zie je dat het plaatje eraf geschroefd is, waarschijnlijk omdat de snelle fietsers zich niet veilig voelen tussen auto's. In Gelderland hebben ze borden bedacht met daarop dat speed-pedelecs toch zijn toegestaan. Het lijkt een goede oplossing als je maatwerk kunt leveren. Het handhaven heeft over het algemeen weinig prioriteit, maar onlangs kregen we wel te horen dat speed-pedelecrijders bekeurd zijn omdat ze op een fietspad reden waar geen brommers waren toegestaan. Reden te meer om goed na te denken over de te bieden faciliteiten aan woon-werkers die overstappen van de auto naar spierkracht.





De provincie, waar al meerdere snelfietsroutes zijn gerealiseerd, start in 2019 samen met de regio's en gemeenten met verkenningen naar 10 nieuwe routes. Het ontwikkelen van snelfietsroutes is al langer prioriteit in Zuid-Holland, aldus de provincie. Er zijn meer dan 10 snelfietsroutes (deels) gerealiseerd.

Op dit moment zijn er 2 in uitvoering: tussen Rotterdam en Gouda en tussen Barendrecht en Ridderkerk. Als het aan gedeputeerde Vermeulen ligt, komen er daar de komende jaren nog heel wat bij. "We zien dat het aantal fietsers op een traject dat is doorontwikkeld tot snelfietsroute signifi-

cant toeneemt, soms met wel 50%. In 2019 starten we daarom de voortrajecten voor 9 nieuwe snelfietsroutes. Zo houden we de provincie bereikbaar, wat erg belangrijk is voor onze economische positie. Daarnaast zorgt het voor minder uitstoot van CO₂ én is het natuurlijk ook nog eens goed voor de gezondheid van onze inwoners." De routes waarvan dit jaar de verkenningen starten, zijn Den Haag – Leiden, Leiden – Noordwijk en Leiden – Haarlem, Gorinchem – Dordrecht, Dordrecht – Breda, Dordrecht – Hoeksche Waard en Hoeksche Waard – Rotterdam, Alphen aan den Rijn – Gouda, Gouda – Woerden – Utrecht en een route langs de A4 richting Schiphol.

FIETSVERLICHTING

Elk jaar doet de Fietzersbond bij enkele scholen controles op de fietsverlichting en de reflectoren op de fiets. En elk jaar schrikken we weer van de resultaten.

Over dit onderwerp wordt regelmatig geschreven, vooral als de donkere dagen aanbreken. Mensen fietsen niet graag in het donker. Maar soms kunnen we niet anders. De meesten onder ons kunnen de voorschriften wel dromen: wit of geel voorlicht op fiets of bovenlichaam, , rood achterlicht op fiets of bovenlichaam , de lichten mogen niet knipperen en moeten onbedekt zijn. De verlichting moet RECHT naar achteren of naar voren schijnen, een regel waar vaak tegen gezondigd wordt. Daarnaast zijn er ook regels voor reflectie: een rode reflector op de achterkant van de fiets, dit mag geen driehoek zijn. Gele reflectoren op de trappers en witte of gele reflectoren op de wielen (op spaken of velgen) of de banden (hoeft geen volledige cirkel te zijn). Die bandreflectoren worden snel smerig door remstof of modder. Bij reflectie valt het de fietser vaak niet op dat het niet goed werkt, want daarvoor heb je testcondities nodig. Met een LED-lamp in het pikkedonker kun je dat controleren. Ook achterreflectoren zijn vaak van slechte kwaliteit en de werking kan in de loop van de tijd achteruitgaan, maar je bent wel wettelijk in orde. Voor ondeugdelijke reflectie is het boetebedrag € 35,- per item: wielreflectie, achterreflector of pedaalflectie. De boete voor een voor- en/of achterlicht is € 55,-. Daarnaast kun je nog € 9,- administratiekosten verwachten.



In de loop van de geschiedenis van de fietsverlichting duiken er allerlei ondeugdelijke apparaten op. In het begin had je carbidlampen, later elektrische lampen met banddynamo. Deze hadden veel nadelen. De kabeltjes die uit de lampen schoten was nog het geringste. Met een aansteker of brandende lucifer smolt je het isolatiemateriaal eraf en kon je het koperdraadje er weer inschuiven. Nee, het roesten van het achterspatbord was veel erger. Doordat er enkeladerig draad werd gebruikt moest de stroom langs het spatbord en het frame naar de banddynamo terugvloeien. Maar door de roest kon dit niet. En doordat het achterlicht uitviel, kreeg het voorlampje de volle lading en sprong de gloeidraad ervan. Zo stond je zonder licht. Een ander probleem was de doorslippende banddynamo bij regenachtig weer of diepe plassen. Hoe je je best ook deed, regelmatig reed je zonder verlichting. Bovendien liepen die dynamo's enorm zwaar of het leek toch zo door het vele lawaai dat ze maakten. Veel later kwam de fietsverlichting met batterijen. Heel duur door al die batterijen en het feit dat grappenmakers ze voor de lol aanzetten. Stond je weer zonder licht. Daarnaast waren de lampjes vaak niet waterdicht door het vele wisselen van de batterijen. Bovendien braken de voorlichten vaak af door die zware batterijen. Ook de oplaadbare lampen (liefst met bewegingssensor zodat ze automatisch uitgingen bij stilstand) waren een ramp. Fietsverlichting was dus vaak iets om grijze haren van te krijgen. Tot ik een verhaal las over betrouwbare, lichtlopende naafdynamo's met bijbehorende felle voor- en achterlichten. Mijn vrouw moet vaak in het donker fietsen en op slecht verlichte wegen wilde ze niet alleen gezien worden, maar ook zien waar ze reed. Ik kwam toen met

het project DYNAMO, NAAFDYNAMO for our darkest hours. Geen dure batterijen, geen fietslampen die na een jaar de geest gaven, nee een lichtlopende naafdynamo met een felle voorlamp (LED) en een fel achterlicht (LED). Het werd een succesverhaal. Af en toe de corrosie van de stekkertjes aanpakken, maar in weer en wind bleef hij werken ook bij een laag toerental. Ze merkte niet eens dat hij aanging, zo weinig trapweerstand gaf dit. Kost dit veel? Als je je fiets ombouwt valt het mee: een naafdynamo varieert van 30 tot ruim 200 € (SON-naafdynamo). B&M-lampen kosten ca. 60 €. Je kunt ook een kant-en-klaar voorwiel met naafdynamo van ca. 100

€ kopen, bijvoorbeeld als je velg door de remblokjes zijn versleten. Het tweedierig snoer kun je via de binnenkant van de buizen van het frame leiden, maar met tweezijdig klevende, waterbestendige montage tape (knip een smalle strook af van ongeveer de breedte van het snoer) kun je dit snoer over het frame en het achterspatbord leiden. Hier en daar met tielwraps vastzetten en klaar is Kees. Eigenlijk zou iedere fiets standaard uitgerust moeten zijn met een goede, vandaalbestendige verlichting, met een sensor in de voorlamp die automatisch aangaat als het een beetje donker wordt, zoals bij auto's.



Creatief met achterlicht

SPEED-PEDELEC, ARTIKEL VAN CROW-FIETSBERAAD

Op dit ogenblik moeten berijders van de speed-pedelec de regels van de bromfiets volgen. Dat betekent dat ze in de bebouwde kom vaak tussen de auto's moeten rijden. Speed-pedelecrijders zijn daar niet onverdeeld gelukkig mee. Maar is er een alternatief? CROW-Fietsberaad voerde een verkenning uit.



Dat gebeurde op verzoek van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De centrale vraag was: wat is de beste plek op de weg voor deze snelle elektrische fiets? De speed-pedelec biedt trapondersteuning tot 45 km/uur, tegen 25 km/uur voor de gewone elektrische fiets. Dat is ook de reden dat de speed-pedelec wettelijk aangemerkt wordt als bromfiets, hetgeen onder andere inhoudt dat een speed-pedelec een kenteken moet hebben en de bestuurder minimaal een bromfietsrijbewijs moet hebben en een helm moet dragen.

Scenario's

CROW-Fietsberaad heeft daarom een aantal mogelijke scenario's voor de plek op de weg onderzocht en gekeken wat die zouden betekenen voor aspecten als verkeersveiligheid, de aantrekkelijkheid van het gebruik van de speed-pedelec, de begrijpelijkheid voor

de weggebruikers, de juridische gevolgen, enzovoort. Veel is daar nog niet over bekend, dus men moest het vooral doen met de inschatting van geraadpleegde experts op dat vlak.

Dat geldt ook voor de huidige situatie, hoewel daar inmiddels de eerste onderzoekresultaten over binnen komen. Praktijkonderzoeken van de SWOV en de provincie Gelderland leerden bijvoorbeeld dat de gemiddelde snelheid van een speed-pedelec met zo'n 33 km/uur aanzienlijk hoger ligt dan van gewone fietsers, maar lager dan die van de auto's. Maar ook dat speed-pedelecrijders als het even kan voor het fietspad kiezen, ook als dat niet is toegestaan. Tot nu toe heeft dat – voor zover eind 2018 bekend – overigens nog niet tot ongevallen geleid, maar onderzoek daarnaar loopt nog.

Terug naar het snorfiets-model

Is dat wellicht aanleiding om terug te keren naar de situatie van voor 1 januari 2017? Dat wil zeggen dat de speed-pedelec weer de regels voor de snorfiets zouden moeten volgen die meestal naar het fietspad verwijzen. Een deel van de speed-pedelecrijders zou dat waarschijnlijk prima vinden, maar waarschijnlijk ook weer niet overal. En de geraadpleegde experts vrezen dat dit wel eens consequenties zou kunnen hebben voor de verkeersveiligheid voor de gebruikers van het fietspad.

Zelf kiezen

Is het dan een optie om de speed-pedelecrijder zelf te laten kiezen waar hij/zij wil rijden? Dat is waarschijnlijk wat deze fietsers zelf het liefst willen, maar de vraag is of zo'n maatregel de begrijpelijkheid ten goede zou komen,

zo menen de deskundigen. Want zowel de overige fietsers als de automobilisten weten niet wat dan mogen verwachten. Bovendien is de vraag of de speed-pedelecrijder dan altijd de meest veilige keuze maakt.



Wegbeheerder kiest

Je kunt wat meer op zeker spelen door de wegbeheerder de plek op de weg te laten aanwijzen. In Gelderland heeft men daar al enige ervaring mee opgedaan. Dat vraagt enerzijds maatwerk van de wegbeheer, maar anderzijds bestaat het risico dat er gebrek aan uniformiteit ontstaat en daarmee ook weer onduidelijkheid.

Wat bij dit alles meespeelt is dat aanvullende infrastructurele en gedragsmaatregelen van invloed kunnen zijn op een keuze voor de plek op de weg. Bij speed-pedelects op de rijbaan is verkeersveiligheid waarschijnlijk gediend met het verminderen van het aantal motorvoertuigen op de rijbaan en het verlagen van de snelheid van het gemotoriseerd verkeer. Of bij speed-pedelects op het fietspad kan men denken aan het verbreden van de fietsvoorzieningen en het instellen van een maximumsnelheid.

Experimenten

Al dit plussen en minnen brengt CROW-Fietsberaad in de notitie 'Speed-pedelec - een

verkenning naar de scenario's voor de plek op de weg' tot de conclusie dat op basis van de huidige kennis niet direct te onderbouwen is dat de wet- en regelgeving per direct moet worden aangepast. Maar, zo stelt men ook, niet alle overheden willen wachten tot meer kennis beschikbaar komt. Die willen op korte termijn maatregelen treffen, omdat men gecharmeerd is van het voertuig en kansen ziet om het gebruik te stimuleren en/of de eventuele verkeersveiligheidsrisico's te beperken.

Hoe nu verder met de speed-pedelec? Wat CROW-Fietsberaad betreft zou men kunnen kiezen voor meer lokale experimenten m.b.t. de plek op de weg, onder de voorwaarde dat de maatregel wordt geëvalueerd en dat de nieuwe kennis wordt gedeeld met de vakwereld. Ook kan men denken aan het verder uitwerken van enkele scenario's in samenwerking met de overheden en de overige stakeholders. Daarnaast kan men meer kennis genereren over de huidige situatie: voor wie, waar en wat zijn de knelpunten in de huidige situatie?

kennisplatform
CROW



De eerste E-bike in 1932.

DE SPOORZONE IN DELFT

Nu alle werkzaamheden van de spoorzone zijn verricht en aannemers op verschillende bouwlocaties aan het bouwen zijn, is het tijd om stil te staan bij het resultaat.

We kijken natuurlijk vooral naar de openbare ruimte. We hebben een schouw gehouden en het resultaat daarvan gedeeld met de bewonersorganisaties die rond de spoorzone actief zijn. Dat heeft geleid tot een gezamenlijke schouw van gemeente met alle betrokkenen en dat is verwerkt in een lijst met bijna 90 kritiekpunten. Veel daarvan heeft te maken met verkeersveiligheid. De gemeente heeft nu een reparatiebudget vastgesteld, waarmee deze punten aangepakt kunnen worden.

Er zijn de volgende belangrijke problemen te verwachten:

Het aantal gebruikers, met name fietsers en voetgangers, is onderschat en de drukte is sinds de start van het project enorm toegenomen. Dat betekent dat de fiets- en voetpaden te krap zijn ontworpen.

De logica van routes is onvoldoende geanalyseerd, met als gevolg dat fietsers en voetgangers elkaar stevig in de weg zitten. Dat is vooral het geval bij het Bolwerk, het Houttuinenpad en de onderdoorgang van de Constructiebrug bij de Hooikade.

Er is bovendien weinig rekening gehouden met het feit dat aannemers voor het bouwen van gevels werkruimte nodig hebben. De bouwhekken zullen een deel van de openbare ruimte in beslag nemen, waardoor de nu al krappe ruimte tijdelijk nog veel knapper wordt.

Bij het ontwerpen van routes is de ontwerper ervan uitgegaan dat gebruikers zich houden aan wat de ontwerper bedacht heeft. Zo zijn er haakse bochten gemaakt, die natuurlijk niet zo gebruikt worden (vooral te zien bij het Bolwerk) en je ziet dat veel fietsers en voetgangers schuin oversteken.

In Nederland zijn afspraken gemaakt over kleuren: zwart voor auto's, rood voor fietsers, grijs voor voetgangers en klinkers voor gemengd verkeer. Als het ontwerp daarvan afwijkt, zie je ogenblikkelijk dat gebruikers in verwarring zijn. Al heel vaak gaat men bij het voormalige stadskantoor in de fout: voetgangers lopen over het grijze fietspad en fietsers rijden over de voor auto's bestemde klinkers. We hopen maar dat het nooit echt fout gaat. Wij stellen dat het zogenaamde shared space (gedeeld gebruik) niet toegepast moet worden op plekken waar het druk is.



Phoenixstraat

We stellen vast dat het ontwerp weinig flexibel is. Als je wat wil verbeteren of veranderen, is dat niet simpel te doen. Het vergt soms een ware reconstructie om het echt goed te krijgen en dat is zonde van het geld. Maar de toekomst zal leren in hoeverre veranderingen nodig zijn als gevolg van ontwikkelingen in de samenleving.

PLAKKERS EN PUNAISES

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



Ommedijk

Een verbinding langs het Harnas, onder de brug door van de Woudseweg, waardoor er een fietsverbinding ontstaan is tussen de Gaag en de Woudseweg.



Groeneveld

Een nieuw fietspad tussen de Groeneveldse molen en paviljoen de Zweth, waarmee een goede verbinding is ontstaan tussen Schip-luiden en Kwintshoul.



Kruising Zuidkade – Zouteveenseweg

De verbinding tussen de Zuidkade en het Vrouw Avenpad is verbeterd met een rechte oversteek, fietsers in de voorrang en instelling 30 km/u op de Zouteveenseweg.



Voorhofdreef

Diverse kruisingen waar te veel ongelukken gebeurden zijn opnieuw ingericht met het fietspad op drempels



Ruiven

Tussen Delfgauw, Pijnacker en Oude Leede een drietal nieuwe recreatieve fietspaden.



Virulypad en Noordkade

In uitvoering



N470, aansluiting Komkommerweg

De nieuwe fietstunnel in uitvoering



Hooikade-Zuideinde, Abtswoudeseweg en Mercuriusweg

Nieuwe fietsstraten tussen de TU en NS Station Delft en de woonwijken in Delft Zuid



Delftweg

Rijswijk heeft na de aanleg van een fietsstraat op het Jaagpad nu ook een fietsstraat gemaakt op de Delftweg. Nu de aansluitingen vanuit Delft nog.



Kruisingen Jaffalaan

Bij de kruisingen van de Jaffalaan met de Rotterdamseweg en de Mekelweg zijn permanente verkeerslichten geplaatst om de bereikbaarheid van de Zeesheldenbuurt te verbeteren. Ook wordt de kruising bij de Mekelweg opnieuw ingericht.



Spoorzone Delft

Zie hiervoor een apart artikel.



Toekomstige verbeteringen

Er zijn in 2019-2020 de volgende verbeteringen te verwachten:

- De Dijkshoornseweg, zowel het Delfse deel als het deel in Den Hoorn;
- Langs de Foreestweg in Delft wordt een fietsstraat aangelegd;
- De kruising Abtswoude met het Sint Maartensrechtpad
- De Havenstraat en het smalle deel van de Hugo de Grootstraat in Delft worden fietsstraat;
- Een nieuwe Reinier de Graafweg met een twee richtingenfietspad aan de noordzijde;
- In Den Hoorn de oversteek van de Lotsweg bij de N223 (weg naar De Lier);
- In Maasland de kruisingen bij de Maas-sluiseweg.

ACTIEPLAN FIETSERSBOND AFD. DELFT E.O. VOOR HET JAAR 2019-2020

- a. Waar staan we voor
- b. Welke middelen zetten we in
- c. Wat doen we in 2019-2020
- 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 actieplan betreft de periode 2019-2020.

- 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 spoorzone van gemeente Delft zitten nogal wat ontwerpfouten en onveilige oplossingen, die hersteld moeten worden. Veel energie van de gemeente Delft was gegaan naar de spoorzone, ten koste van de rest. Delft gaat een nieuw mobiliteitsplan maken in antwoord op onze fietsnota. In de nieuwe collegeprogramma's van Delft, Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp is meer aandacht voor de fiets gekomen, maar dat moet nog vertaald worden in goede uitvoeringsprogramma's. De komende periode zullen we vooral letten op de volgende kwesties:

- In 2019-2020:
- De belangrijke elementen van het fietsplan van de Fietsersbond "Ruimte voor de fiets in Delft" moeten vertaald worden in een gemeentelijk investeringsprogramma. Barrières als de Schie en de spoorlijn moeten geslecht worden met bruggen

- en tunnels, terwijl veel fietsroutes langs drukke wegen groene alternatieven moeten krijgen, waar je schone lucht kunt inademen. Ook met meer aandacht voor goede aansluitingen op de regionale fietsinfrastructuur en met name de verbindingen naar Pijnacker-Nootdorp en Midden-Delfland.
- 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. De aanzet van de gemeente Delft is volstrekt onvolgende en geeft ook weinig soelaas de fietsendiefstallen terug te dringen
- Bij grote instellingen en bedrijven zullen

- werknemers en bezoekers gestimuleerd moeten worden de fiets te gebruiken, door goede fietsenstallingen, beschikbaarstelling bedrijfsfietsen en gunstige fietsvergoedingen.
- Bij bouwprojecten hebben aannemers vaak de neiging bouwhekken zover mogelijk in de openbare ruimte te zetten, zodat er voor voetgangers en fietsers weinig ruimte overblijft. Omdat er de komende tijd veel gebouwd wordt letten we extra op.



De aannemer gaat binnenkort zijn hek zetten.

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 2019-2020:
- 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)
 - Het geven van informatie aan buitenlandse studenten over de regels en fietsveiligheid in Nederland in samenwerking met de VSSD en DISS (vereniging buitenlandse studenten) inclusief 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 turbotorondes 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.



Spoorpadlampje

Bevordering fietsgebruik:

Comfort, directheid routes, wegdek, afstelling verkeerslichten, bewaakte stallingen, stalling winkelgebieden, vermindering van stank en vervuiling, fietspaden naar bestemmingen, gatenherstel, kabel- en leidingleggers, beheer, sneeuwruimen.

- In 2019-2020:
- Betere stallingsvoorzieningen in de binnenstad van Delft met bewegwijzering.
 - 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 en wortelopdruk van boomwortels; 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.
 - Verbetering van bewegwijzering en route-informatie.
 - Vermijden openen van bruggen tijdens de spits.
 - Overleg met wegbeheerders over het sneeuw- en ijsvrij maken van routes.



Bolwerk, sporen in de sneeuw.

Voorlichting en communicatie:

Naar verschillende doelgroepen: actieve en lerende fietsers, scholen en ouders, e-bike gebruikers, aanstaande raadsleden.

- In 2019-2020:
- 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 (vooral bewonersorganisaties).
 - Voorlichting en informatie geven aan beginnende gemeenteraadsleden.



Solutie #26, april 2019.



https://delft.fietsersbond.nl

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.

Wiebe Boonstra (algemeen bestuurslid)
Kerkstraat 7, 2611 Delft
015-2123108
wiebe.boonstra@kpnmail.nl
Onderhoudt het contact met het landelijk
bureau inzake de financiën.

Contactpersonen / werkgroepen

Solutie

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

Website afdeling

Gerard van der Sman, grvdsman@gmail.com

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

Gerard van der Sman, grvdsman@gmail.com

Platform Spoorzone

Marien Vermeer, marienvermeer@hetnet.nl
Wiebe Boonstra, wiebe.boonstra@kpnmail.nl

Fietsknooppuntennetwerk

Gerard van der Sman

Regionaal, Provincie, Landelijk

Fietsersbond landelijk bureau

Nicolaas Beetsstraat 2a, 3511 HE Utrecht
Tel. 030-2918171

e-mail: info@fietsersbond.nl
internet: www.fietsersbond.nl
redactie Vogelvrije Fietser:
uvf@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, hindernis-
sen, slecht geregelde werkzaamheden of ge-
woon goede ideeën over verbeteringen voor

fietsers. De meldingen komen terecht bij de
wegbeheerder en de Fietsersbond 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 Pijnacker 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 meldingsfor-
mulier op de internetsite van de gemeente.
Daarnaast kun je bellen.
Meldingen openbare ruimte gemeenten
Delft en Pijnacker-Nootdorp: telefoon 14015
Voor gemeente Midden Delfland: telefoon
3804111