

Verslag jaarvergadering van dinsdag 22 april 2025

Aanwezig: Marien Vermeer (voorzitter), Mark Klein Breteler (secretaris), Thijs Bennis (penningmeester), Klaas Pauw, Gerard van der Sman, Giel Swager, Pedro Zuiderwijk, Martine Venema, Piet de Jong (Christen Unie), Marcellino Straver, Sonja Sint (Hart van Delft), Mick van der Steeg (PvdA), Jan Tilman (Stip), Bas van Oudheusden, Maria Salomons, Jeanique Romeijnders (Groen Links), Marit Scheele (Volt), Bart Demeyere (Volt). Later zijn nog 2 mensen van de VVD aangeschoven (Robert Grobben?).

Afgemeld: Teko Salverda, Rob van der Haak, Wiebe Boonstra

1. Opening en voorstelronde

Na de opening door de voorzitter stelt iedereen zich kort voor. We zijn blij met de grote opkomst van de gemeenteraadsleden van Delft. Daarnaast zijn er enkele actieve leden, geïnteresseerden en het dagelijks bestuur van de Fietsersbond van Delft e.o..

2. Terugblik op de activiteiten van het afgelopen jaar (jaarverslag) en plannen

Voorzitter Marien Vermeer geeft een overzicht van de activiteiten van het afgelopen jaar. Er is een breed scala aan activiteiten uitgevoerd, zoals vergaderingen met de gemeentes, deelname aan het fietsfestival met als thema de VN-doelen en deelname aan de fietsverlichtingsactie. Er zijn diverse knelpunten bij de gemeentes aangekaart en van sommige is ook een schriftelijk advies aan de gemeente gestuurd (zoals de Phoenixstraat, Oude Langedijk en Kalverbos). De gemeentes waarderen onze adviezen, maar volgen ze helaas niet altijd op. Geconcludeerd wordt dat met de meer dan 800 fietsdoden van de afgelopen drie jaar en meer dan 20.000 fietsers op de spoedeisende hulp per jaar in Nederland het werk van de fietsersbond ook in de komende jaren belangrijk blijft.

Het jaarverslag wordt akkoord bevonden.

3. Vastellen bestuur

Aartjan Collée is vorig jaar als secretaris teruggetreden. Sinds begin dit jaar zijn deze werkzaamheden waargenomen door Mark Klein Breteler.

Alle aanwezigen zijn akkoord met het benoemen van hem als nieuwe secretaris.

Marien Vermeer en Thijs Bennis blijven respectievelijk voorzitter en penningmeester.

4. Discussie aan de hand van stelling

Na het formele gedeelte van de jaarvergadering wordt er gediscussieerd aan de hand van een aantal stellingen.

Stelling 1: Fietsers (en voetgangers) zijn de kwetsbaarste verkeersdeelnemers die beter beschermd moeten worden

Er worden diverse knelpunten genoemd op het gebied van veiligheid:

- de snelheidsverschillen op fietspaden is te hoog,
- De smalle fietspaden zijn minder veilig, zeker als het ook nog een twee-richtingen-fietspad is, zoals langs de Rotterdamseweg. Gezien de geringe ruimte op de

Rotterdamseweg om dit knelpunt aan te pakken, is het van belang dat het fietspad langs de Schie wordt gerealiseerd (project Schie-oever, met de Gelatinebrug). Zo ontstaan er goede alternatieven voor de Rotterdamseweg (langs de Schie en over de Mekelweg).

- Er wordt veel te hard gereden op de Adriaan Paulstraat, zeker gezien de school die aan deze straat is gevestigd. Hoe zou dit opgelost kunnen worden? Suggesties zijn: drempels (kan waarschijnlijk niet vanwege de buslijn en de hulpdiensten), een Smiley met snelheidsmeter plaatsen of flitspaal plaatsen.
- De drukke fietsroutes in de binnenstad die over de hele breedte hetzelfde plaveisel hebben, zoals de Oude Langedijk, zijn gevaarlijk omdat fietsers (auto's) en voetgangers niet hun eigen domein hebben en dus allemaal door elkaar gaan. Als het druk is, wordt dit onveilig en leidt het tot veel irritatie over en weer.
- Over de Phoenixstraat wordt gemeld dat de groenperiode van de stoplichten tekort is. Dit leidt tot irritatie en stress, vooral bij oudere fietsers. Hoewel volgens de verkeerswet je door mag fietsen als halverwege de oversteek het licht op rood springt, geeft dit toch veel stress en ongenoegen.
- We willen zoveel mogelijk 30 kilometerzones, omdat dit het veiligste is voor fietsers. Om snelheidsverschillen te verminderen moeten scooters zoveel mogelijk naar de hoofdweg.
- Paaltjes en rechte stoepranden zijn veelvuldig oorzaak van eenzijdige ongevallen. We willen dus zo min mogelijk paaltjes en waar mogelijk de 45° stoepranden, die vergevingsgezinder zijn bij een kleine stuurfout. Als de paaltjes dan toch nodig zijn om auto's weg te houden, dan is een duidelijke splitsing van het fietsverkeer langs het paaltje nodig door middel van ribbels in de weg.
- We presenteren het kaartje met de ongevallen in 2023. Wat opvalt is dat er in één jaar tijd best veel ongevallen plaatsvinden. Vooral op de drukke punten, zoals de Binnenwatersloot en de Voorhofdreef. Om conclusies te kunnen trekken is er veel meer onderzoek nodig naar de relatie tussen het aantal ongevallen en de lokale drukte en de oorzaak van het betreffende ongeval. Die info hebben we niet.
- Andere onveilige punten in de stad zijn:
 - de witte rotonde in de Kanaalweg (noordelijk van de Hambrug)
 - gevaarlijk paaltje in de weg in de bocht bij de Mercuriusweg.

Stelling 2: Veilige schoolroutes zijn essentieel voor het opdoen van fietservaring en verkeersinzicht

- Ouders maken het onveilig door hun kinderen met de auto naar school te brengen. In Delfgauw is de straat voor de school afgesloten om dit te ontmoedigen. Het probleem is dat ouders graag mee willen lopen met hun kind naar de klas. We zijn benieuwd naar de ervaringen bij deze school.
- De Adriaan Pauwstraat heeft een basisschool, terwijl er veel te hard gereden wordt in deze straat. Dat leidt ertoe dat meer ouders hun kinderen met de auto gaan brengen en het vervolgens nog onveiliger wordt.
- Volgens Martine is er bij de TU een project gestart over het fietsen van kinderen naar school. Maria werkt bij de TU op het gebied van vervoer, maar weet er niets van. Als we nadere details kunnen achterhalen, kunnen we vragen naar de (voorlopige) conclusies.
- Men moet weer verkeersles en -examen krijgen op de scholen

Stelling 3: Inrichting van wegen en straten moet goed verkeersgedrag stimuleren
Een logische infrastructuur stimuleert goed verkeersgedrag.

- Het gedrag van fietsers leidt ook tot onveiligheid. Maar soms is de infrastructuur zodanig dat dit ongewenst gedrag uitlokt. Dat is bijvoorbeeld het geval bij de Vuurmeestersflat bij de Minervaweg. De langdurige wegwerkzaamheden en het ontbreken van een goede verbinding achter de flat langs leidt tot fietsen op de stoep. Voor de voetgangers (bewoners) maakt dit het onveilig.
- Als de officiële route drie stoplichten heeft, terwijl met spookrijden er maar één stoplicht is, zoals bij de Sebastiaansbrug, leidt dit ook tot ongewenst gedrag (spookrijden).
- Wat positief werkt ten aanzien van gedrag is de voorlichting in de Owee-week.
- Het is belangrijk om logische routes voor fietsers te creëren. Dat fietsers nu nog maar in één richting rond het Delflandplein mogen, maakt voor sommigen de route onlogisch. In de huidige inrichting van het plein is dat weliswaar veiliger, maar als er een groter verschil is in diameter van de autorotonde en de fietsrotonde, zoals in Schiedam, dan kan er wel in twee richtingen rond het plein gefietst te worden.

Stelling 4: De rode loper in de binnenstad is voor een aantal gebruikers zo onveilig dat zij die vermijden.

Shared space (straat en stoep vlak bestraat in dezelfde kleur) kan op veel locaties prima werken, zoals de Choorstraat. Maar dat werkt niet op drukke fietsroutes, zoals de Oude Langedijk waar ruim 10.000 fietsers per dag langskomen. Omdat er zo weinig oost-west straten zijn in de Delftse binnenstad, is het onvermijdelijk dat de Oude Langedijk een hoofdfietsroute blijft. Het is daar beter om aan de zijde van de gracht geen fietsparkeren (nietjes) te hebben, maar alle fietsen in de bewaakte fietsenstalling te laten zetten, en vervolgens met kleur of hoogteverschil duidelijk te maken waar de fietsers en waar de voetgangers thuishoren.

Stelling 5: Geen haaks parkeren en liever geen langsparkeren bij belangrijke fietsroutes
Op de Minervaweg zijn er veel mensen die parkeren op het moment dat er veel scholieren langs fietsen. Dat leidt tot onveilige situaties. Er is ruimte genoeg voor een fietspad. Dit geldt ook voor de Korftlaan.

Stelling 6: Handhaving van snelheid van auto's kan veel beter

- Niet overal kunnen drempels worden toegepast om auto's de juiste snelheid te laten rijden, bijvoorbeeld als er een buslijn is of belangrijk is voor de hulpdiensten.
- Een smiley heeft een positief effect op de snelheid. Helaas zijn er ook ervaringen waarbij de Smiley een paar maanden in de straat stond, en toen weer door de gemeente werd weggehaald met als argument dat er wel een goede gewoonte bij de weggebruikers is ingesleten. Dat laatste bleek echter een misvatting te zijn.
- Drempels en flitspalen werken het beste. Helaas is de gemeente zeer terughoudend met het plaatsen van flitspalen in de stad. Speelt hier een privacy-issue?
- Er is te weinig handhaving op de regels, waardoor er bijvoorbeeld spookrijders op het fietspad zijn. We hebben dit al eens bij de gemeente aangekaart en daarop werd uitgelegd dat er slechts 7 uren per week capaciteit is voor handhaving op dit

gebied. Vaak is spookrijden een gevolg van de onlogische infrastructuur, dus het lijkt logischer om de oplossing in de infrastructuur te zoeken.

Stelling 7: Fietsgeluk is een belangrijke motivatie om de fiets te gebruiken en het autoverkeer te beperken

Fietsgeluk is gerelateerd aan logische routes met prettige bestrating (bij voorkeur asfalt).

Daar waar het druk is moet het voldoende breed zijn. Grote snelheidsverschillen reduceren het fietsgeluk. Dat geldt ook voor stoplichten.

In Amsterdam is een geslaagde proef geweest met een snelheidsbeperking van 20 km/u op het fietspad, waardoor elektrische fietsen naar de hoofdweg (30 km/u) moesten.

Stelling 8: Op hoofdfietsroutes comfortabel asfalt gebruiken (zonder kuilen bij putjes)

Het blijft lastig om de gemeente te overtuigen om op hoofdfietsroutes asfalt toe te passen.

Vaak wordt de voorkeur gegeven aan esthetica en inpassing in de omgeving, waardoor toch losse elementen worden toegepast. De gemeente kijkt dan zelfs niet naar de verschillende functies van de straat, zoals de Phoenixstraat. Daar is plaveisel toegepast dat niet geschikt is voor zwaar verkeer (vuilniswagen, vrachtauto's).

We pleiten ervoor dat de gemeenteraadsleden bij de uitwerking van plannen gaan eisen dat de lokale belangenverenigingen worden geraadpleegd (fietsersbond, bewonersvereniging en Mens&straat).

Stelling 9: Voldoende onderhoud fietspaden, gladheidsbestrijding en beperking wortel-
opdruk

- Als belangenverenigingen goed meekijken bij de plannen, zal er vaker direct de juiste keuzes worden gemaakt ten aanzien van de materialen. Dat maakt dat er minder onderhoud of aanpassingen nodig zijn.
- Bij gladheid is het van belang dat de hele fietsroute wordt gestrooid. Er zijn voorbeelden van routes langs de Delftse Hout waar maar een deel is gestrooid, waardoor fietsers toch in de problemen komen.

Stelling 10: Voldoende stallingen en fietsenrekken/nietjes bij winkelstraten (overlast
geparkeerde fietsen en diefstal beperken)

- Nietjes en stallingen zorgen ervoor dat een straat geen rommeltje wordt door kriskras geparkeerde fietsen.
- Op het Letland hebben bewoners gevraagd om nietjes, maar de gemeente wil die niet plaatsen. De gemeente heeft als beleid dat alleen bij winkels en bushaltes nietjes geplaatst worden. Er zal meer gekeken moeten worden naar het type woningen en het gemiddelde aantal geparkeerde fietsen in de straat.
- Bakfietsen mogen niet op de straat geparkeerd worden en worden bij gebrek aan tuintjes in sommige wijken op de stoep geparkeerd. Deze zijn echter zo groot dat ze de stoep blokkeren. Het zou fijn zijn als hiervoor meer mogelijkheden worden gecreëerd, zoals het toestaan om in een speciaal parkeervak te parkeren.
- In de wijken waar de huizen geen tuintje of achterom hebben, zoals het Westerkwartier en Hof van Delft, zouden meer fietstrommels moeten worden geplaatst. Daar waar de fietstrommels aan het eind van de levensduur zijn, moeten ze worden vervangen. Momenteel worden bewoners van het kastje naar de muur

gestuurd als ze klachten hebben over de werking van de fietstrommels, want onderhoud is voor U-Stal en vervanging voor de gemeente.

- Als er nietjes op de stoep worden geplaatst, dan liefst schuin, omdat anders de sturen van de fietsen in de knoop raken.
- Zou het mogelijk zijn om parkeergarages voor auto's ook toegankelijk te maken voor fietsers? Bij mooi weer komen er veel fietsers en weinig auto's en bij regen net andersom. Daar zou handig op ingespeeld kunnen worden.

6. Rondvraag en sluiting

Na afloop zijn de meeste meegegaan voor een informeel drankje.

Planning

Fietsinloop 2025	27 mei, 24 juni, 30 september, 28 oktober, 25 november
Gemeente Delft 2025	15 mei, 18 september
Gemeente Midden-Delfland	28 April
Fietsexcursie	9 juni, vanaf 10 uur verzamelen bij de Delflandhoeve
Ledenraad Utrecht	14 juni (10-12uur)