

Jaarverslag 2025

1. Inleiding

De vrijwilligers van de afdeling Delft en omstreken van de Fietsersbond hebben ook in 2025 weer hard gewerkt aan de fietsveiligheid en het fietscomfort in de regio. Enerzijds zijn er acties ontplooid naar aanleiding van door leden aangedragen knelpunten en anderzijds hebben we zelf knelpunten geïdentificeerd of reageerden op plannen van de gemeentes. Ten aanzien van dit laatste gaat het om de gemeentes Delft, Midden-Delfland en Pijnacker-Nootdorp.

De toename van de verkeersintensiteit en het aantal verkeersslachtoffers met fietsers maakt het werk van de Fietsersbond zeer relevant. Het verkeer wordt drukker, de auto's worden groter en de fietsfamilie wordt diverser. Dat alles brengt veel uitdagingen met zich mee.



Het aantal leden in onze afdeling is dit jaar licht gegroeid naar 580. De meeste van hen steunen ons werk met hun lidmaatschap, maar blijven verder op de achtergrond. Een kleine groep actieve leden komt maandelijks bij elkaar in een vergaderzaal van hotel de Plataan (Doelenplein, Delft). Het betreft een wisselende groep uit een totaal van ongeveer 10 à 15 mensen. Naast het driehoofdige bestuur vormt deze groep de kern van onze afdeling. Deze inloopavonden in hotel de Plataan waren elke laatste dinsdag van de maand, behalve in juli, augustus en december. Deze zijn goed bezocht en zijn gebruikt om te discussiëren over knelpunten en over de reactie van de gemeentes hierover. Het afgelopen jaar is de sociale veiligheid veel in het nieuws geweest en is daarom ook door onze afdeling opgepakt. We zijn hiermee concreet aan de gang gegaan in Midden-Delfland.

We zien een trend bij beleidsmakers van de overheid (provincie Zuid-Holland, Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) en gemeentes) om voor mobiliteit een steeds grotere rol toe te kennen aan de fiets. Zo heeft de gemeente Delft in het beleid vastgelegd dat de voetganger en fiets op respectievelijk nummer één en twee staan, terwijl de eigen auto pas op de vijfde plaats komt. Dit gaat consequenties hebben voor de inrichting van de stad. Verder wordt er door de MRDH en betrokken gemeentes gewerkt aan doorfietsroutes (Metropolitane Fiets Routes, MFR) die de grotere woonkernen en werklocaties onderling en met elkaar moeten gaan verbinden. Deze trend ondersteunen we van harte.

De beperkte financiële middelen van de gemeentes ten aanzien van het verbeteren van de fietsinfrastructuur en omvangrijke procedures zorgen ervoor dat verbeteringen erg traag tot stand komen.

Onze afdeling zet zich vooral in op het gebied van de volgende vier onderwerpen, waarbij de eerste de hoogste prioriteit heeft:

- Verkeersveiligheid
- Sociale veiligheid
- Fietscomfort (inrichting en onderhoud van straten en fietspaden)
- Fietsparkeren

2. Fatbikes en helmplicht

In 2024 is de discussie steeds heftiger geworden over ontoelaatbaar gedrag van sommige uit de fietsfamilie, met name fatbikes en elektrische bezorgfietsen. Gecombineerd met het toenemend aantal gevallen van hersenletsel bij ongelukken, is er de discussie ontstaan over het invoeren van een helmplicht voor mensen onder 18 jaar op een elektrische fiets.

Het bestuur van de afdeling is er geen voorstander van een helmplicht voor jongeren op een e-bike. Het is beter om in te zetten op veilige infrastructuur voor fietsers, handhaving van bestaande regels en typegoedkeuring van fietsen bij binnenkomst in Nederland. Zo kunnen ongelukken worden voorkomen, terwijl met een helm slechts de gevolgen voor een deel van het lichaam kunnen worden beperkt. Ook fietsmakers zouden kunnen worden gevraagd om te kijken of de fiets nog steeds voldoet aan de wettelijke eisen (zoals vermogen, ondersteuningsbegrenzing, geen gashendel, etc.). Discussies tijdens de inloopavonden laten echter zien dat sommige leden wel een voorstander zijn van een helmplicht voor jongeren op e-bikes. Sommigen vinden zelfs een algehele helmplicht voor alle e-bikers een goed idee.

Ook het Landelijk Bureau van de fietsersbond is bezig met het vormen van een mening over deze problematiek. Dit hangt samen met de snelheid op fietspaden. Vooral als fietspaden smal zijn, zijn de relatief hoge snelheden van elektrische fietsen een probleem voor de wat kwetsbaardere fietsers. Het Landelijk Bureau is ook geen voorstander van een helmplicht, onder andere vanwege het te verwachten uitwijkgedrag naar scooters/brommers, elektrische stepjes en de auto. We hebben onze mening aan het landelijk bureau kenbaar gemaakt.



Verder wordt er nagedacht over het weren van fatbikes in voetgangersgebieden waar ook fietsers worden getolereerd. In Delft zijn er verschillende straten waar dit het geval is, zoals in de Jacob Gerritsstraat. Omdat de zware fatbikes wat minder makkelijk manoeuvreren bij lage snelheid, waardoor er meer kans is op een aanrijding met een voetganger dan met een gewone fiets en de gevolgen door de grotere massa ernstiger kunnen zijn, lijkt dit wel een goed idee.

3. Sociale veiligheid

Sociale veiligheid gaat over de veiligheidsperceptie van fietsers, met name vrouwen en minderheden zoals leden van de LHBTIQ-gemeenschap. Op diverse fietspaden voelen vrouwen zich momenteel

niet veilig in het donker, door het ontbreken van voldoende straatverlichting, slecht overzicht over de omgeving en/of het ontbreken van sociale controle. Uit de literatuur blijkt dat wanneer vrouwen zich happy voelen op een fietspad in de avond/nacht, dat ook het geval is voor alle andere weggebruikers. Daarom spitst dit zich toe op vrouwen.

Door de moord op Lisa is dit in 2025 hoog op de agenda komen te staan.

Op verzoek van de gemeente Midden-Delfland heeft onze afdeling van de fietsersbond de sociale veiligheid op 27 wegen in de buitengebieden beoordeeld. Dit is gedaan door vijf vrijwilligers, die vooraf geïnstrueerd zijn omdat vrouwen anders kijken naar de omgeving dan mannen. In de rapportage van deze beoordeling is niet alleen gekeken naar straatverlichting en groenonderhoud, maar ook of er goede alternatieve routes zijn om daarmee een prioritering aan te geven. Als er een voldoende sociaal veilige alternatieve route is, die niet teveel omfietsen met zich meebrengt en verkeersveilig is, is de prioriteit lager dan wanneer het een hoofdroute is tussen de grotere woonkernen.



Donkere gebieden tussen de lantarens

De resulterende rapportage is goed ontvangen door de gemeente, wat ook resulteerde in een gesprek hierover met de burgemeester en betreffende wethouder.

In het vervolg gaan wij ijveren voor verbetering van de verlichting en groenonderhoud op de hoofdroutes tussen de woonkernen. In het komende jaar gaan we ook proberen een vergelijkbare beoordeling in Delft en Pijnacker-Nootdorp uit te voeren.

4. Delft

Er is in 2025 in januari, mei en september een overleg geweest met de infrastructuurambtenaren van de gemeente Delft. In september heeft de gemeente ons gevraagd een knelpunten-top-vijf op te stellen, maar door het grote aantal probleempunten in Delft hebben we zeven punten aangedragen:

1. Adriaan Pauwstraat is onveilig vanwege te snel rijdende auto's. Dit hebben we ook besproken met een paar bewoners. Wij stellen voor om 30 km en/of het fietsstraatbord op de straat te printen en versmallingen aan te leggen om de snelheid te reduceren. Drempels of een klinkerstrook in het midden kunnen hier niet toegepast worden omdat er dan ongewenste trillingen zijn in de huizen die hier niet optimaal gefundeerd zijn. We hebben twee alternatieven voor de concrete vormgeving van de versmalling voorgesteld.
2. Sluipverkeer Schieweg aanpakken, want dit is gevaarlijk en irritant voor de bewoners en fietsers. In de spits rijden hier rijtjes auto's, waarbij de achterste helft slecht zicht heeft op de fietsers, terwijl er 60 gereden mag worden. In 10 jaar tijd zijn hier 17 ongevallen gebeurd, waarvan 10 met letsel.
3. Phoenixstraat: Duidelijke kleuren aanbrengen voor auto, fiets en voetganger, want het huidige straatbeeld is verwarrend. We pleiten voor vervanging van de rode tegeltjes, want

vele zijn al kapot of zijn verschoven met spleten tot gevolg. We hebben een voorstel gedaan voor een programma van eisen.

4. Meer 30 km wegen, bv. Papsouwselaan en Martinus Nijhofflaan. Onderzoek toont aan dat dit heel belangrijk is voor de verkeersveiligheid. Wij willen graag meepraten bij de vorming van het beleid. Helaas lijkt de invoering ervan langzaam te gaan verlopen.
5. Meer 45-graden stoepranden langs fietspaden. Dat reduceert het aantal eenzijdige ongevallen met fietsers, zeker nu er meer snelle fietsers zijn.
6. Oostplein: Dit is een druk knooppunt, zeker ook voor fietsers. We hebben een concreet voorstel uitgewerkt om meer ruimte voor de fiets te krijgen:
 - Het schuin leggen van de oversteek bij het Weidepad, waardoor aan de zijde van de Schie meer ruimte komt voor de afslaande fietsers. Bij deze oversteek bovendien voorrang voor fietsers maken en 30 km/u voor auto's.
 - De rijbaan voor auto's van Oostsingel naar Julianalaan een kleine slinger geven, waardoor ca 1,5 m extra ruimte ontstaat voor voetgangers en fietsers bij Julianalaan 15.
7. Fietspad langs de Korftlaan, want hier moeten de fietsers in feite over een parkeerterrein met haaks parkerende auto's. Vooral bij het verlaten van het parkeervak heeft een auto slecht zicht en ontstaan er gevaarlijke situaties. Er is ruimte voor een fietspad. Ook hiervoor hebben we een voorstel gedaan voor een nieuwe inrichting.

Verder hebben we meegepraat over de doorfietsroute (MFR) van Delft naar De Lier en Naaldwijk. De meest logische route (kortste weg) loopt over de Buitenwatersloot, maar vooral langs het oude oostelijke deel hiervan is er door de bewoners veel weerstand hierover ontstaan. Wij pleiten voor deze route, zonder het historische karakter van de straat aan te passen, dus met traditionele elementverharding. Desondanks is deze straat relatief smal voor een MFR. In 2026 zal de gemeente ook kijken in hoeverre de route gesplitst kan worden: een deel van het verkeer over de Buitenwatersloot en een deel over de Hugo de Grootstraat.

Daarnaast hebben we bij de gemeente gepleit om aanpassingen door te voeren op de volgende locaties:

- Buitenwatersloot-Bolwerk: op deze kruising is er altijd heel veel fietsverkeer, terwijl de fietspaden relatief smal zijn. We hebben een voorstel voor aanpassing van dit kruispunt ingediend, waarbij de breedte van het fietspad vergroot wordt van 3,5 m naar 4,9 m.
- Kalverbos/Wateringsevest: In de ontwerpfase is er gepleit voor asfaltverharding op de fietspaden. Bij een aantal fietspaden heeft de gemeente hier gehoor aan gegeven, maar helaas niet voor allemaal. Na de verbouwing heeft de gemeente op ons verzoek het fietsverkeerslicht bij het Noordeinde aangepast, zodat deze altijd op groen staat, tenzij er kruisend verkeer is. Verder hebben we gepleit voor een groter opstelvak voor fietsers die op de Wateringsevest linksaf naar de Lepelbrug gaan en het verbeteren van de putjes die hier en daar veel te diep in het wegdek liggen, maar die zijn helaas niet gehonoreerd.
- Fietspad van Lepelbrug door het Kalverbos naar Wateringsevest: Dit fietspad is in slechte staat en door de toegepaste grijze stoeptegels en gravel op het voetpad, lopen hier ook dikwijls voetgangers op het fietspad. We hebben gepleit om dit te verbeteren en asfalt aan te brengen op het fietspad.
- Doorsteek Röntgenweg-Vulcanusweg: Dit is een belangrijke verbinding van het Mercuriuspad (en TU) naar Voorhof en kan zorgen voor ontlasting van het relatief gevaarlijke Delflandplein.
- Oude Langedijk: Deze straat is volledig vlak gestraat in dezelfde kleur waardoor fietsers en voetgangers volledig door elkaar gaan. Omdat dit een drukke fietsroute is, leidt dit tot gevaarlijke situaties. Naar aanleiding van onze discussies met de gemeente is er een grijze

streep in het midden gekomen, maar is er helaas nog geen indicatie op het wegdek gekomen die aangeeft dat de grachtzijde voor fietsers en de gevelzijde voor voetgangers bestemd is. Vooral toeristen lopen nog te vaak in de breedte naast elkaar over het deel waar fietsers rijden. Verder is de voorrangssituatie bij de Jacob Gerritstraat nu erg onduidelijk en gaan we dit in 2026 aankaarten. We gaan ook een schouw houden om te zien hoe de huidige situatie in de praktijk functioneert.

- Kruising Kruisstraat-Ezelsveldlaan: Auto's die vanaf de Kruisstraat rechtsaf de Ezelsveldlaan oprijden, komen nogal eens op het fietspad terecht door onduidelijke belijning. We hebben een voorstel gedaan voor verbetering.
- Fietsparkeren de Veste: Veel fietsen werden net buiten de bewaakte fietsenstalling van de Veste geplaatst. Door parkeervakken voor het tijdelijk parkeren aan te brengen en een campagne via de bioscoop wordt geprobeerd mensen zover te krijgen dat ze de fietsen in de stalling plaatsen.
- Fietsparkeren Oude Langedijk: Deze straat is druk en daarom is het nodig dat zoveel mogelijk fietsen in de bewaakte fietsenstalling worden geplaatst. We hebben de indruk dat deze niet zoveel gebruikt wordt vanwege de slechte zichtbaarheid. We hebben gepleit voor een betere zichtbaarheid door middel van borden. Verder hebben we gepleit om deze stalling op maandag tot net na middernacht open te laten blijven voor de 130 fietsen van de schaakclub. De gemeente heeft hier helaas geen budget voor.
- Fietstrommels zijn fijne voorziening in oude wijken (zoals Hof van Delft, Olofsbuurt en Westerkwartier), maar ze zijn in slechte staat. We hebben ervoor gepleit de trommels beter te onderhouden en/of te vernieuwen en het aantal uit te breiden.

5. Midden-Delfland

Er is in 2025 helaas maar één keer overleg geweest met de gemeente Midden-Delfland, doordat in het najaar de belangrijkste gemeenteburgemeester ziek thuis was en de anderen het te druk hadden. Het overleg in april is gevoerd met burgemeester Peter van den Heuvel en wethouder Melanie Oderwald. De laatste had de portefeuille tijdelijk overgenomen.

Wij hebben de Metropolitane Fietsroute (MFR) van Delft naar De Lier/Naaldwijk besproken. De voorkeursroute gaat over de Hoornsekade en de Woudseweg. Op deze route zijn verschillende knelpunten:

- Het deel van de Woudseweg tussen de kruising met de Rijksstraatweg en de Victoria is erg smal, waardoor er geen ruimte is voor een fietspad. Het is zelfs zo smal dat ook de bushalte in feite te weinig ruimte heeft. Hier is voorgesteld om eenrichtingsverkeer naar het Westen in te stellen en tevens de Rijksstraatweg tussen de kruising met de Woudseweg en die met de Zuidhoornseweg eenrichtingsverkeer te geven in noordelijke richting. Zo ontstaat er ruimte voor de MFR (en de bushalte). In een uitgewerkt advies is aangegeven dat het autoverkeer hier nauwelijks voor hoeft om te rijden.
- De Hoornsekade tussen het Koningin Julianaplein en de Woudseweg is behoorlijk druk doordat dit de belangrijkste ontsluiting is van de oostelijke helft van Den Hoorn. We hebben aanbevolen om een brug aan te leggen over de Kickert ter plaatse van de A.M. van der Poellaan. Hierdoor ontstaat een veel betere ontsluiting van het oostelijk deel van Den Hoorn en zal het autoverkeer in de krappe woonstraten en op de Hoornsekade afnemen.
- Op dit westelijke deel van de Hoornsekade wordt er door de lokale bewoners haaks geparkeerd. Dat maakt deze straat vrij krap en bovendien levert het gevaarlijke situaties op, doordat de automobilisten pas kunnen zien of er fietsers aankomen nadat ze een stukje uit het parkeervak zijn gereden.

De gemeente heeft toegezegd het advies van de Fietzersbond omtrent de MFR te bestuderen en met een reactie te komen. Helaas hebben we die nog niet ontvangen.

Verder hebben we het volgende met de gemeente besproken:

- Het sluipverkeer op de Veenakkerweg en op de Schieweg. Op deze vrij smalle wegen mag 60 km/u gereden worden, terwijl dit ook voor fietsers een belangrijke route is. De gemeente heeft aangegeven hier helaas geen actie op te kunnen ondernemen.
- Verlichting en belijning Broertjespad Abtswoude: De hoofdweg heeft verlichting, maar het er op enige afstand liggende fietspad niet. De gemeente heeft toegezegd dit te gaan bekijken.
- Kruising Maassluiseweg-Kerkweg-Julianaweg in Maasland: we hebben de plannen voor de herziening van dit kruispunt besproken met de gemeente. We zijn blij met het voornemen om een tweerichtingenfietspad aan de noordzijde aan te leggen. De kern van het probleem is echter het grote aantal auto's dat vanuit Maassluis via deze kruising naar de snelweg gaat. We hebben gevraagd om hier een oplossing voor te creëren.
- Woudselaan: Het plan is om een fietsstraat te maken op het westelijke deel.



Sluipverkeer op Schieweg

Aan het eind van het jaar zijn we door de gemeente gevraagd om van 27 wegen en fietspaden de sociale veiligheid te beoordelen. Onze rapportage werd zeer gewaardeerd door de gemeente en wordt begin 2026 aan B&W en het college aangeboden. Zie ook hoofdstuk 3.

6. Pijnacker-Nootdorp

Ook de gemeente Pijnacker-Nootdorp hebben we slechts eenmaal in een overleg gesproken, vanwege de personele problemen bij de gemeente. Dit overleg was in maart. We hebben de volgende knelpunten aangekaart:

- Het Vaantje in Nootdorp is een hoofdfietsroute die veiliger en comfortabeler moet worden. Deze route gaat voorrang krijgen op de kruisingen en vooral de kruising met de Legakker wordt nader onderzocht om te kijken hoe deze veiliger kan worden.
- 's Gravenweg: We hebben gesproken over de verbouwing tot fietspad van het gedeelte tot de Hofweg en het voorkomen van sluitverkeer op deze route. Verder is gesproken over een ongelijkvloerse kruising met de Randstadrail. De gemeente gaat kijken of dat omwille van de veiligheid noodzakelijk is.
- De schoolfietsroute door Ruyven is onveilig vanwege het feit dat langs de Laan van Ruyven een tweerichtingenfietspad ligt, terwijl vanuit de zijstraten dit niet duidelijk is aangegeven. Dit leidt geregeld tot ongelukken en bijna-ongelukken.

- De Onderweg in Oude Leede wordt steeds drukker, terwijl het erg smal is. We pleiten ervoor om het westelijke deel fietsstraat te maken. Het autoverkeer kan ook verminderd worden door een of meer verbindingen te maken naar de Onderweg.
- De drukke rotonde Noordweg – Sportlaan blijkt onveilig en ook de gemeente studeert nu op de mogelijkheden van een verbouwing.

7. Fietsexcursie, voorlichting en acties

Op 5 februari hebben we met een stand op de TU Delft nieuwe buitenlandse studenten geïnformeerd over fietsen in Delft.

Op 22 april was de jaarvergadering in een vergaderzaal van hotel De Plataan op het Doelenplein in Delft. Tijdens deze bijeenkomst waren er zeven Delftse politieke partijen vertegenwoordigd om te discussiëren over de verkeersveiligheid en alle andere aspecten van het fietsen in Delft. Dit leverde een boeiende discussie aan de hand van de 10 gepresenteerde stellingen. Het doel was dat dit de fiets hoger op de agenda zet bij het opstellen van de verkiezingsprogramma's voor de gemeenteraadsverkiezingen van maart 2026.

Op 9 juni (tweede pinksterdag) is er een fietsexcursie gehouden, waar 12 mensen aan mee hebben gedaan. Klaas Pauw had een mooie route voorbereid. De route begon bij de Delflandhoeve (Schieweg) en ging via het aquaduct over de A4 en de Krabbeplas naar de nieuwe Blankenburgtunnel (Maassluisedijk). Daarna is er langs de Nieuwe Waterweg gefietst naar café 't Hoofd, waar er gelegenheid was voor een drankje. Vervolgens is er via het kruispunt van de Maassluiseweg/ Kerkweg in Maasland weer teruggefietst naar huis. Op de gehele route waren er interessante toeristische punten, fietsknelpunten en infrastructurele werken te zien.

Op 20 augustus is bij de TU-Delft in het kader van de Owee voorlichting gegeven aan drie groepen van buitenlandse studenten over het fietsen in Delft. Er zijn praktische tips en uitleg over de verkeersregels gegeven met een PowerPoint. Dit werd in een daarna uitgevoerde peiling positief beoordeeld door de studenten.

Op 7 november is dat nog eens herhaald voor de nieuwe buitenlandse studenten van het IHE.



In het najaar zijn twee acties in de Delftse binnenstad gehouden:

- Tijdens de klimaatweek hadden we op 11 november een kraam waar voorbijgangers hun fiets konden laten controleren aan de hand van een checklist
- Op 19 november hadden we de jaarlijkse verlichtingscontrole met 6 man van de Fietzersbond in samenwerking met twee politieagenten, twee boa's, wethouder Martina Huijsmans,

een raadslid van de PvdA en enkele ambtenaren. Dit was een groot succes. Binnen een periode van 2 uur hebben we 100 fietsers met onvoldoende verlichting aangehouden en aan hen een set lampjes verkocht.



In november zijn we begonnen met het geven van fietsles aan volwassenen. Hoewel Nederlanders al vroeg fietsen leren, is dat met sommige die in het buitenland geboren zijn totaal anders.

8. Bestuur

Het bestuur stond bestond dit jaar uit de volgende personen:

- Voorzitter: Marien Vermeer
- Secretaris: Mark Klein Breteler (officieel vanaf april)
- Penningmeester: Thijs Bennis

Het bestuur is verder bijgestaan door een groep actieve vrijwilligers.