

Verslag van de Ledenvergadering Fietzersbond afdeling Lansingerland

Datum	01-02-2016
Opgesteld door	Jan Caesar (secretaris, tlf 010-5118348)
Aanwezig	15 leden en belangstellenden, en 2 gastsprekers
Afgemeld	Geert Rutgers, Ies Krijtenburg, Kees Hoff, Monic de Veld, Gerdien de Jonge, Corrie Hordijk, Rienk van de Burg en Ad en Helma van der Linden
Verzendlijst	Leden en team vrijwilligers

1 Opening

Voorzitter Ton van der Burg opent om 20:05 uur de vergadering en heet de aanwezigen die ondanks het stormachtige weer zijn gekomen van harte welkom.

Mobiliteit is een *hot item* in onze gemeente. Er is in Berkel geen goede ontsluiting voor het autoverkeer. Er liggen verschillende varianten op tafel om het autoverkeer beter af te wikkelen, maar elk variant heeft nadelige gevolgen voor het fietsverkeer. De Fietzersbond zal tijdens de hoorzitting van 11 februari aanstaande inspreken en zo zijn stem laten horen. Wij zijn absoluut geen voorstander van de heropening van de Noordeindseweg tussen de Wilgenlaan en de rotonde met de Oostmeerlaan voor autoverkeer. Ook de situatie rond het Berkels Dijkje houden wij angstvallig in de gaten. Het liefst zien wij dit gesloten voor autoverkeer.

De verstandhouding met de gemeente is prima, we vinden daar altijd een luisterend oor. Natuurlijk krijgen we niet alles voor elkaar, maar de gemeente heeft ook met andere partijen rekening te houden. Speerpunt dit jaar is: Veiligheid voor de fietser. In dit kader wordt ook het Veiligheidsplan weer opgepakt. Dat was bij de gemeente even geparkeerd vanwege de werkzaamheden rond het Mobiliteitsplan.

In januari is er bij de scholen aan de Boterdorpsweg een fietsverlichtingsactie gehouden, waarbij wethouder Simon Fortuyn, enkele verkeerskundigen van Beheer en Onderhoud, twee BOA's en de Fietzersbond aanwezig waren. Op dinsdagochtend 12 januari kregen leerlingen die zonder verlichting fietsten een gele kaart waarop stond waarom goede verlichting belangrijk is en waar deze aan moet voldoen. Tussen 10 en 15 procent reed zonder goede verlichting. De week erna werden er voor 12 overtreders bekeuringen uitgeschreven.

Ik ben ze niet vergeten: ik heet Eric Korteland en Marloes van der Poel van harte welkom. Zij zullen een presentatie geven over Fiets Veilig.

2 Verslag vorige vergadering

Johan Mebius: bij punt 6 moet de Planetenweg worden gewijzigd in Noordeindseweg.

Kees van der Knaap vult bij punt 5 aan, dat alle E-bikes van de laatste jaren zijn begrensd op 25 km/u, hetgeen nauwelijks sneller is dan de gewone fiets.

Het verslag wordt goedgekeurd onder dankzegging aan de opsteller ervan.

3 Verkiezing voorzitter

Dit jaar is de functie van voorzitter verkiesbaar. Er hebben zich geen nieuwe kandidaten gemeld. Ton van der Burg heeft zich herkiesbaar gesteld en wordt door de aanwezigen met applaus herkozen voor een periode van drie jaar. De secretaris feliciteert hem hiermee.

4 Jaarverslag 2015

Er zijn geen vragen of opmerkingen. En ook dit verslag wordt goedgekeurd onder dankzegging aan de opsteller ervan.

De secretaris doet een oproep aan de leden om nieuwe leden te werven. We hebben nu 155 leden; dat zouden er eind dit jaar 175 moeten zijn. Op de vraag of de ledenlijst openbaar kan worden gesteld, is het antwoord dat dit in het kader van de wet op de privacy niet mag.

De voorzitter geeft aan, dat er in mei een advertorial in de Heraut zal worden geplaatst om aandacht te vragen voor de Fietzersbond.

5 Meldpunt gemeente

De secretaris vraagt of de aanwezigen kennis hebben van het Meldpunt van de gemeente. De meeste aanwezigen kennen het. De secretaris doet een oproep om verzakte tegels, gaten in fietspaden, kapotte lantaarnpalen of grotere zaken altijd te melden via het meldpunt. De melder krijgt dan per e-mail een meldingsnummer toegestuurd, waarmee de status van een melding bij de gemeente kan worden nagevraagd. Vaak, maar lang niet altijd, meldt de gemeente een melding zelf per e-mail af.

6 Presentatie door Eric Korteland en Marloes van der Poel

Eric bedankt de Fietzersbond voor de uitnodiging en vertelt over hun functie als verkeerskundigen van het Team Verkeer bij de afdeling Beheer en Onderhoud.

Het ministerie van I&M heeft in 2012 met oog op de stijgende lijn van het aantal gewonden en doden in het verkeer de Beleidsimpuls Verkeerveiligheid vastgesteld. De focus van de Beleidsimpuls ligt bij (oudere) fietsers, jonge bestuurders en op gedrag. In het kader hiervan zijn de gemeentes verplicht een nota Fiets Veilig op te stellen. Op de website van het Fietsberaad kunt u er meer over lezen =>

<http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/modelaanpak-veilig-fietsen.pdf>

De inhoud van de nota is risico gestuurd. Je kunt vanwege de kosten niet overal alles 100% goed maken. In de nota Fiets Veilig van Lansingerland wordt o.a. de problematiek op de oude lintwegen, parallelwegen en rotondes opgenomen.

Eric toont een foto van de Hoefweg.

Onze gemeente kent vele oude lintwegen en parallelwegen op een veen ondergrond. Deze wegen zijn smal, vaak amper 5 meter breed en er ligt in veel gevallen een vaart langs. Er zijn vele uitritten en ze gaan meestal richting oude kern.

Het CROW Fietsberaad heeft het afgelopen een onderzoek gehouden, hoe het auto- en fietsverkeer zich op de weg gedraagt. En heeft naar aanleiding van dit onderzoek aanbevelingen gedaan, hoe een weg veilig in te richten. Als de wegbreedte het toestaat is dat behalve het financiële deel meestal geen probleem. Juist voor die oude smalle wegen kon ook het CROW Fietsberaad geen passend antwoord geven. Hiernaar wordt een uitgebreider onderzoek gedaan. Het onderzoek en de resultaten worden uitvoerig besproken in CROW-Fietsberaad publicatie 28 'Evaluatie discussienotitie fiets- en kantstroken'. Zie

http://www.fietsberaad.nl/library/repository/bestanden/151211_Aanbeveling_fiets-_en_kantstroken.pdf

Eric geeft de volgende mogelijkheden aan om het autoverkeer af te remmen of te beperken: het knippen van de weg, omvormen tot fietsstraat en het aanbrengen van wegversmallingen.

=> Kees van der Knaap stelt een verbod voor om op lint- en parallelwegen auto's te parkeren. Hij vraagt, waarom er palen op het trottoir van de Hoefweg staan en waarom het trottoir geen fietspad wordt.

=> Eric geeft aan, dat de paaltjes er staan om auto's van het trottoir te weren.

=> Rob Iburg vraagt, wat het bezwaar is als er af en toe een auto naar het trottoir uitwijkt.

=> Marloes geeft aan, dat het trottoir beschadigd kan raken, en erger, ook de in de grond liggende kabels.

=> Leny van Leeuwen doet de suggestie om een houten fietspad op palen boven de vaart aan te brengen. Dat staat leuk, maar, stelt ze zelf vast, het kost wel veel geld.

=> Eric: Met het doortrekken van de A16 over de N209 naar de A13 zal het autoverkeer over de aangrenzende parallelwegen toenemen. Op deze wegen fietsen veel schoolgaande kinderen.

Op de Oosteindseweg zijn de wegversmallingen aangepast. Voorheen kon de fietser er achterlangs, nu niet meer. Door de wegversmallingen tegen de wegwand aan te plaatsen, wordt de doorrijdbreedte meer dan een halve meter ruimer. Voorheen werden fietsers uit de tegemoet komende richting nogal eens door een auto naar het trottoir of richting vaart gedrukt.

=> Greetje van der Luit: Bergweg-Noord is een 50 km/u weg (vergelijkbare wegen zijn 30km/u) met twee grote bulten (snelheidsremmende plateaus). Automobilisten sturen hun auto zo over de bult heen, dat ze niet hoeven af te remmen. Vaak snijden ze daarbij de fietser af. Voor de fietser is er maar een smalle strook naast de bult beschikbaar. Ze heeft dit bij de Commissie Ruimte ingesproken.

=> Eric: de bulten zijn bij de renovatie een paar jaar geleden naar elkaar toegelegd, waardoor elkaar tegemoetkomende auto's wel moeten afremmen.

=> Winfried Kuiper: haal drempels, bulten en paaltjes weg. Ze werken averechts en wekken agressie op. Automobilisten proberen de verloren tijd in te halen en gaan dan nog sneller rijden. Zet flitspalen neer.

=> Eric: de gemeente zet in op 30 km/u, omdat bij die snelheid de verwondingen bij ongelukken doorgaans niet dodelijk zijn.

=> Rob Iburg: waarom worden er geen chicanes (S-bochten in de weg om langzamer rijden af te dwingen) aangelegd?

=> Jan Caesar: op de parallelweg van de Hoekeindseweg zijn deze door de provincie aangelegd, met een storm van protest als gevolg.

=> Kees van der Knaap: de Lijsterlaan heeft na renovatie wel 10 bulten. Dat is toch niet comfortabel voor de fietser en ook niet voor de automobilist?!

=> Eric: in het kader van Duurzaam Veilig hoort bij een 30 km/u weg om de 80 tot 100 meter een snelheidsbeperkende maatregel genomen te worden.

=> Rob Iburg: bulten zijn voor fietsers onveilig.

=> Marloes: een groot snelheidsverschil is nog onveiliger.

=> Leny van Leeuwen: er bestaan al jaren plannen om op de Oosteindseweg na de rotonde éénrichtingsverkeer in te stellen. Er zou dan een weg komen bij autoschadebedrijf De Rooij op de Warmoeziersweg naar de Jacob Marislaan. Wat is hiervan de status?

=> Eric: in maart is er een gesprek met de wethouder, Probleem is, dat de grond is niet van de gemeente is.

Marloes gaat in op rotondes.

Er zijn steeds meer ongevallen op de rotondes op de Klapwijkseweg en Boterdorpsseweg. Oorzaken zijn: automobilisten zijn gehaast, afgeleid of hebben slecht zicht, en fietsers voeren geen licht, zijn bezig met een mobieltje, geven geen richting aan, zijn onoplettend enz. Een fietser verwacht dat een automobilist stopt.

De boogstralen en hoeken van de rotondes zijn gecontroleerd en correct volgens de richtlijnen uitgevoerd. Er zijn geen zichtbelemmeringen. Er zijn inmiddels op de rotonde met de Oudelandselaan waarschuwingslichten geplaatst. Die gaan knipperen als er een (brom)fietser aankomt. Probleem hierbij is de gewenning: als het licht niet knippert, zal er wel geen (brom)fietser aankomen, terwijl het systeem ook uitgevallen kan zijn. Je kunt ook denken aan drempels in het fietspad, zodat de fietser geattendeerd wordt op gevaar en de snelheid aanpast.

=> Rob Iburg: fietsers rijden op een enkelgericht fietspad in twee richtingen. Denk maar aan de Oudelandselaan en op de rotonde. De automobilist heeft daar niet altijd erg in.

=> Kees Emons: er staat op de rotonde met de Oudelandselaan een kast van de sirene die het zicht op het fietspad ontnemt. Kan die worden verplaatst?

=> Marloes: die kast is niet van de gemeente en de eigenaar ervan wil de mast niet verplaatsen.

=> Saskia Koelewijn-Hoogbergen doet de suggestie om fietspaden zo aan te leggen dat ze schuin op de rotonde aankomen. Het zicht op de fietser/auto is daardoor beter.

=> Leny van Leeuwen: als het fietspad te ver van de weg ligt, valt het zicht erop weg.

=> Greetje van der Luit vraagt hoe de voorrang op rotondes is geregeld, want ze ziet in het land verschillen.

=> Marloes: binnen de bebouwde kom heeft de fietser voorrang, er buiten de automobilist. Maar er zijn uitzonderingen, bijvoorbeeld bij een 70 km/u ontsluitingsweg binnen de bebouwde kom. Het zou te gevaarlijk zijn om de fietser op deze wegen op de rotondes voorrang te geven. Dit zijn de regels, maar ze worden lang niet overal zo toegepast.

=> John Hofman: er wordt te hard gereden op de Klapwijkseweg.

=> Eric: de weg is van de provincie. Er zijn al jaren gesprekken over de overdracht van de weg naar de gemeente. De weg is in slechte staat en de gemeente wil geld voor herstel. In juni zou de overdracht kunnen plaatsvinden. In welke volgorde de werkzaamheden daarna zullen worden uitgevoerd, moet door de gemeenteraad worden bepaald. Als de weg van de gemeente is, zal in ieder geval BOR worden ingevoerd. Hiermee gaat de snelheid van het verkeer omlaag.

=> Greetje van der Luit vraagt naar de status van het geplande fietspad bij 't Manneke en de geplande tunnel onder Klapwijkseweg.

=> Eric heeft dit daags na de vergadering nagevraagd: De fietstunnel was gepland halverwege de twee rotondes Oudlandselaan en Oostmeerlaan, en zat in de grondexploitatie van de Meerpolder. Maar door de financiële crisis is de tunnel geschrapt.

Eric legt de regels voor BOR (Brommers Op de Rijbaan) uit: de brommer volgt regels van de auto. Bijvoorbeeld Bergweg-Zuid, een weg met veel scholieren en afslaande auto's. Voorheen waren er veel ongevallen tussen afslaande auto's en brommers. De brommers werden over het hoofd gezien. Er zijn uitzonderingen waarbij de brommer de fiets i.p.v. de auto volgt, bijvoorbeeld lange fietspaden als het Landscheidingsfietspad of het Offenbachplantsoen, en tunnels waarbij bromfietzers ver zouden moeten omrijden. Dat doet geen enkele bromfietser en permanente handhaving is niet mogelijk.

Marloes gaat in op het gedrag van verkeersdeelnemers.

Een verkeersdeelnemer neemt waar, moet die waarneming interpreteren en daarnaar kunnen en willen handelen. Dat waarnemen kan verstoord worden door slecht zicht, beslagen ramen, duisternis, verblinding, een obstakel, een tekortkoming aan de ogen of bril, enz. De interpretatie van een waarneming is lastig en zal voor iedereen verschillend zijn. Om het een weggebruiker gemakkelijker te maken dient een wegsituatie, kruising, rotonde intuïtief goed ingericht te zijn. Een weggebruiker moet niet hoeven nadenken over vreemde verkeerskundige oplossingen.

Het kunnen en willen handelen heeft te maken met gedrag. Gedrag kun je positief en negatief beïnvloeden. Uiteindelijk rest de bestraffing: een boete of gele kaart, of de beloning: een groene kaart, punten op een fietsapp.

Met een verkeersquiz sluiten Eric en Marloes hun presentatie af. Tien vragen, waarvan de helft lastig te beantwoorden.

De voorzitter bedankt Eric en Marloes voor zijn presentatie en overhandigt hun een presentje. Met een luid applaus worden Eric en Marloes beloond.

7 Suggesties en vragen van de aanwezigen

Kees van der Knaap: waarom is er geen tunnel onder de N209 aangebracht, er steken honderden kinderen per dag over.

Eric: de N209 is een weg van de provincie. Waarschijnlijk hebben de kosten een rol gespeeld of is er gewoon niet aan gedacht.

Rob Iburg: de fietsoversteek van het Landscheidingspad over de Oostersingel is levensgevaarlijk. Waarom heeft de fietser hier voorrang?

Eric: dit is destijds een bestuurlijk besluit geweest.

8 Sluiting

Tegen 22:00 uur sluit Ton van der Burg de ledenvergadering. Hij bedankt de aanwezigen voor hun aandacht en inbreng.