

Fietsplan 2040

*Bijdragen aan een schoon, veilig,
bereikbaar en gezond Rijswijk*



Samenvatting

De fiets is een schoon en gezond vervoersmiddel die bijdraagt aan een veilig, duurzaam en bereikbaar Rijswijk.

In december 2021 is het Mobiliteitsprogramma 2040 in de raad vastgesteld. Op basis van dat programma is gestart met de uitwerking van dit Fietsplan. Bij het Mobiliteitsprogramma en het Fietsplan staat de inwoner van Rijswijk centraal. We zetten hierbij in op een schone, veilige, leefbare en bereikbare leefomgeving. Om deze doelstellingen te halen, gaan we voor een rechtvaardige verdeling van het gebruik van de openbare ruimte. Dit doen we op basis van het STOMP-principe.

In het Mobiliteitsprogramma komen naast de fiets verschillende aspecten van vervoer aan bod, zoals: deelmobiliteit, openbaar vervoer en de verkeersveiligheid. Dit Fietsplan richt zich op de strategie en het verder invullen van het fietsen in Rijswijk.

Het Fietsplan 2040 bestaat uit drie pijlers:

- **Fietsinfrastructuur en -netwerk: veilig, aantrekkelijk en snel fietsen**

Het inrichten van een fijnmazig fietsnetwerk van hoogwaardige kwaliteit. Met als doel de fietsbereikbaarheid binnen Rijswijk én naar omliggende gemeenten te optimaliseren. Zodat het prettig is om in en door Rijswijk te fietsen.

- **Fietsparkeren: overal veilig je fiets stallen**

Het zorgen voor voldoende en veilige fietsparkeerplekken bij woningen en bestemmingen. Optimalisering van fietsparkeervoorzieningen maakt het aantrekkelijker om van de fiets gebruikt te maken.

- **Fietsgebruik stimuleren: vaker voor de fiets kiezen**

Wanneer het fietsnetwerk, de fietsinfrastructuur en het fietsparkeren op orde is, gaan niet automatisch meer mensen fietsen. Daar is meer voor nodig. We zetten daarom op verschillende manieren in op fietsstimulering door het uitvoeren van diverse stimuleringsprojecten.

De projecten die uit deze pijlers voortvloeien omschrijven we in hoofdstuk 4 'Uitvoeringsplan'. Het uitvoeringsplan wordt in de tweede helft van 2023 verder uitgewerkt. Hierin wordt de verbinding gelegd tussen fietsen en andere vervoerswijzen als lopen, openbaar vervoer, deelmobiliteit en de auto. Ook wordt de verbinding gezocht met andere vakdisciplines, zoals handhaving en het beheer van de openbare ruimte.



Inhoudsopgave

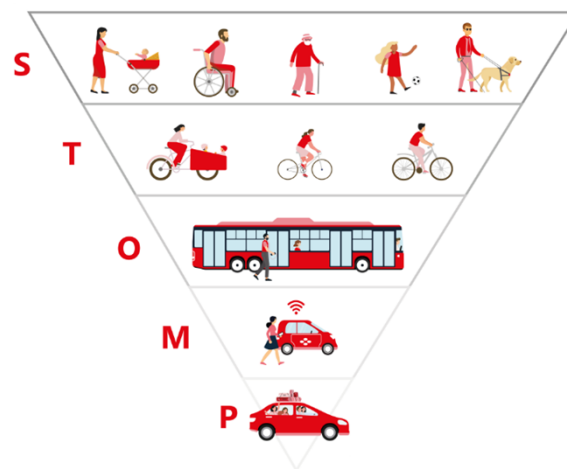
Samenvatting	2	Bijlagen	29
		Bijlage 1	29
		Bijlage 2	31
		Bijlage 3	32
1. Inleiding	4		
1.1. Aanleiding	4		
1.2. Doelstelling	7		
1.3. Leeswijzer	9		
2. Fietsanalyse	10		
2.1. Verbeterpunten	10		
2.2. Drie pijlers van Rijswijk	12		
3. Fietsstrategie	13		
3.1. Fietsinfrastructuur			
en -netwerk	13		
3.2. Fietsparkeren	17		
3.3. Fietsgebruik stimuleren	18		
4. Uitvoeringsplan	20		
4.1. Fietsinfrastructuur			
en -netwerk	20		
4.2. Fietsparkeren	22		
4.3. Fietsgebruik stimuleren	25		

1. Inleiding

In december 2021 is het Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040¹ in de gemeenteraad van Rijswijk vastgesteld. Bij de uitwerking hiervan staat de inwoner van Rijswijk centraal en zetten we in op een schone, veilige, leefbare en bereikbare leefomgeving. Dit maken wij mogelijk door voor verschillende doelgroepen een rechtvaardige verdeling van het gebruik van het mobiliteitsnetwerk te maken. Hierbij krijgen vervoerswijzen die efficiënt én duurzaam gebruik maken van schaarse openbare ruimte prioriteit. Bij de rechtvaardige verdeling van het netwerk wordt het STOMP-principe (Stappen, Trappen, OV, Mobility as a service, Personenauto) toegepast om dit te bewerkstelligen.

Het STOMP-principe (figuur 1) gaat ervan uit dat bij de inrichting van de openbare ruimte de ruimte die door de verschillende vervoerswijzen wordt ingenomen wordt geprioriteerd volgens **Stappen** (lopen), **Trappen** (fietsen), **Openbaar vervoer**, **Mobility as a Service** (deelmobiliteit) en de **Personenauto**. Dat betekent dat er eerst ruimte wordt gezocht voor het lopen, dan voor de fiets en als laatste voor de auto. Dit geldt bijvoorbeeld ook bij voorrangssituaties op kruispunten.

Dit is een principe uitgangspunt waarbij altijd het evenwicht moet worden gevonden in ruimte voor alle vervoerswijzen.



Figuur 1: Het STOMP-principe

In dit eerste hoofdstuk wordt de aanleiding en doelstelling van het Fietsplan beschreven. Het waarom van dit Fietsplan en welk doel streven we na met het Fietsplan.

Mobiliteitsprogramma beschrijven we de opgave om een nieuw evenwicht te vinden tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een stad die groeit.

Door in te zetten op brede welvaart kan dit nieuwe evenwicht gevonden worden. Brede welvaart gaat in essentie over het welzijn van mensen, en de mate waarin dat welzijnsniveau ook in de toekomst kan worden behouden. Het omvat alles wat mensen van waarde vinden voor het leiden van een goed leven. Naast economische factoren, zoals inkomen, hangt dit ook af van niet-economische factoren zoals gezondheid, toegang tot voorzieningen, de natuurlijke omgeving waarin mensen leven en hoe tevreden mensen zijn over hun leven.

Mobiliteit levert een belangrijke bijdrage aan de brede welvaart van mensen, via de

Vier dimensies van brede welvaart in relatie tot mobiliteit



Figuur 2: Brede welvaart in vier dimensies (Brede Welvaart en Mobiliteit, PBL)

1.1. Aanleiding

¹ Mobiliteitsprogramma Rijswijk 2040, Gemeente Rijswijk, december 2021

In het

bereikbaarheid van banen, voorzieningen en sociale contacten. Daarnaast kan mobiliteit een positieve bijdrage leveren aan de gezondheid, afhankelijk van de gekozen modaliteit. Mobiliteit kan echter ook de brede welvaart verlagen, door het veroorzaken van verkeersonveiligheid, geluidsoverlast, milieuvervuiling (ten koste van gezondheid en natuur) en klimaatverandering.

Een vervoersmiddel dat een belangrijke bijdrage positieve bijdrage kan leveren is de fiets. De fiets is een gezond vervoersmiddel dat bijdraagt aan een veilig en bereikbaar Rijswijk. Om de potentie van de fiets in Rijswijk maximaal te benutten worden 3 pijlers opgenomen die we in dit plan uitwerken.

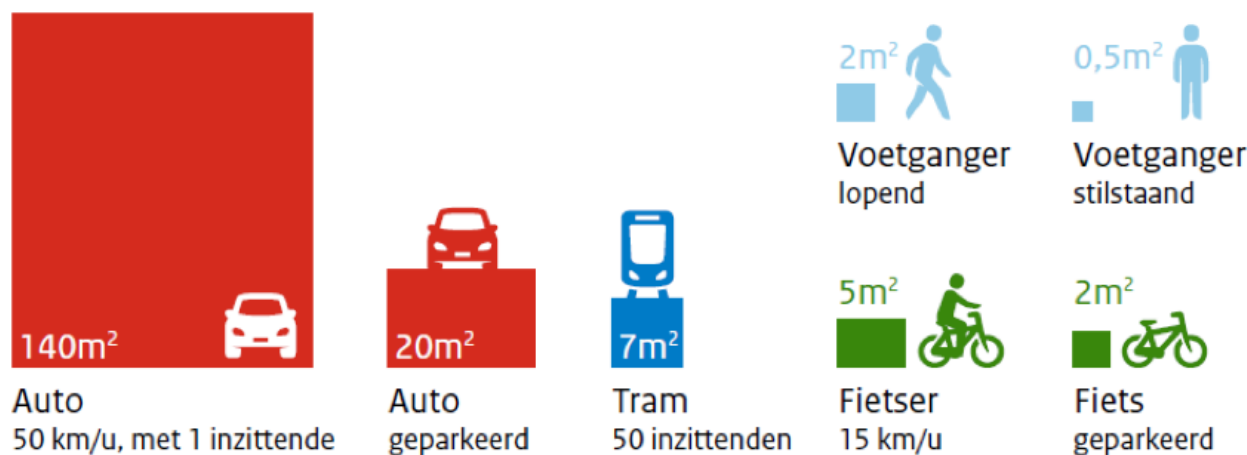
1.1.1. De positieve invloeden van fietsen

De fiets levert een belangrijke positieve bijdrage aan de vier dimensies van brede welvaart (bereikbaarheid, veiligheid, gezondheid en leefomgeving):

- **Zorgen voor een goede bereikbaarheid in een stad die groeit**
Door de toename van het aantal woningen in Rijswijk neemt de druk op de openbare ruimte toe. De verschillende vervoerswijzen, ander gebruik (recreëren, spelen) en groen concurreren in toenemende mate met elkaar. In figuur 3 wordt het ruimtegebruik van verschillende manieren van vervoer met elkaar vergeleken. De fiets is een ruimte-efficiënte vervoerswijze. Dat wil zeggen dat gebruik van de fiets de openbare ruimte zo min mogelijk belast.

Hiermee levert de fiets een belangrijke bijdrage aan de bereikbaarheid in een groeiende stad.

Binnen Rijswijk liggen alle bestemmingen op fietsafstand. En met de elektrische fiets zijn ook veel bestemmingen in de regio op fietsafstand. Naast dat de fiets wordt gebruikt voor de hele rit, is de fiets ook vaak onderdeel van de mobiliteitsketen. De fiets wordt met name als voortransport (first mile) gebruikt voor de trein en (in minder mate) voor de bus en tram. Ongeveer 43% van de reizigers komt met de fiets naar het treinstation. Om de bus-/tramhalte te bereiken, komt ongeveer 11% met de fiets (KiM – fietsfeiten, 2020).



Figuur 3: Ruimtegebruik verschillende modaliteiten (KiM – Fietsfeiten, 2020)

- **Het verbeteren van verkeers- en sociale veiligheid en het voorkomen van slachtoffers**

Er moet iets veranderen aan de verkeersveiligheid en de ongevallen met auto's in Rijswijk. De meeste letsel- en dodelijke ongevallen waarbij fietsers (en voetgangers) het slachtoffer zijn, worden namelijk veroorzaakt door een confrontatie met gemotoriseerd verkeer. Dit komt doordat fietsers (en voetgangers) kwetsbaarder zijn dan automobilisten en auto's een hogere snelheid hebben.

Wanneer de fiets meer ruimte krijgt in het straatbeeld en het gemotoriseerd langzamer rijdt, neemt de kans op letsel- en dodelijke ongevallen af. Voor een fietsers en voetgangers is het risico om te overlijden fors hoger bij een aanrijding door een voertuig dat 50 km/u rijdt in vergelijking met een voertuig dat 30 km/u rijdt.

Bovendien blijkt dat bij verlaging van de maximumsnelheid voor auto's het bij korte afstanden sneller is om de fiets te pakken. Dit kan leiden tot gedragsverandering waarbij mensen voor deze ritten de fiets in plaats van de auto pakken. De infrastructuur en de verdeling van de openbare ruimte dient hierop heringericht te worden. Wanneer de maximumsnelheid voor autoverkeer omlaag gaat, vermindert

eveneens het aantal (ernstige ongevallen). Dit verbetert de verkeersveiligheid, met name voor fietsers.

- **Bijdragen aan een duurzame leefomgeving**

Op het gebied van duurzaamheid heeft de fiets als voordeel dat deze geen CO₂-uitstoot produceert. Bij de elektrische fiets is er wel enige mate van CO₂ uitstoot, maar in vergelijking met andere voertuigen is dit weinig (zie figuur 4).

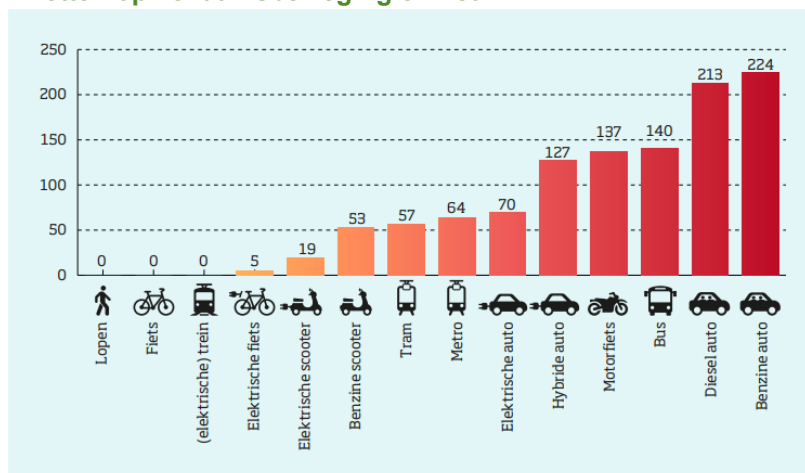
voorkomen van schadelijke emissies

Fietsen is gezond. Het is ontspannend, beperkt stress, bouwt conditie en spieren op, helpt bij tegengaan van overgewicht en geeft een positief gevoel.

De gezondheidsbaten van dagelijks fietsen in plaats van verplaatsen met de auto zijn groter dan de risico's op inademing van verontreinigende stoffen op de fiets.

Bovendien geeft fietsen een grotere kans op een langer leven (KiM – fietsfeiten, 2020). Ook op het gebied van schadelijke emissies kent de fiets voordelen. Zo heeft de fiets geen negatief effect op luchtkwaliteit en produceert hij geen geluid.

- **Inzetten op lichaamsbeweging en het**



Figuur 4: CO₂-uitstoot per vervoerswijze (per reizigerskilometer (in gram) o.b.v. 1 persoon) (Mobiliteitshubs, Natuur & Milieu, februari 2020)

1.1.2. De noodzaak om nu in te grijpen

Er zijn meerdere redenen om in te grijpen op het gebruik van verschillende soorten vervoer:

- **Lucht- en geluidsknelpunten**
Rijswijk kent op de op-één-na-slechtste luchtkwaliteit van Nederland. Daarnaast rijden er op sommige plekken in de stad zoveel (vracht)auto's, dat de geluidsnorm overschreden wordt.
- **Verkeersonveiligheid**
Het aantal verkeersslachtoffers neemt de laatste jaren toe, met de snelste stijging in de regio Zuid-Holland. Rijswijk staat in de Metropoolregio Rotterdam Den Haag (MRDH) tweede op de lijst van meeste verkeersslachtoffers per inwoner. In de jaren 2018 – 2021 hebben er in totaal 1.791 verkeersongevallen plaatsgevonden, waarvan bij 32% van de ongevallen minstens één fietser of bromfietser betrokken was. De ongevallen vinden vooral plaats bij wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/uur geldt. 55% van de fietsers en bromfietzers betrokken bij een ongeval, raakten gewond.

De drukte op de fietspaden neemt toe. Ook nemen de maat- en snelheidsverschillen

toe, vanwege de opkomst van verschillende type tweewielers.

- **Toenemende drukte en verstedelijking**
Tot aan 2040 komen er naar verwachting circa 8.000 tot 10.000 woningen bij in Rijswijk door nieuwbouw en ombouw van leegstaande kantoren. Dat gaat gepaard met een flinke bevolkingsgroei. Daarnaast komen er tot 2040 naar verwachting zo'n 4.000 banen bij in Rijswijk. Ook in de omliggende gemeenten wordt een flink aantal woningen gebouwd: circa 35.000 in CID/Binckhorst in Den Haag, zo'n 10.000 in Den Haag Zuidwest en 10.000 in het Westland. Deze toename van mensen zorgt ervoor dat het drukker wordt in een gebied waar de ruimte schaars is. Ook kan deze toename zorgen voor toenemende verkeersonveiligheid, slechtere luchtkwaliteit en meer geluidshinder.
- **Klimaatdoelen**
In 2019 is in Nederland het klimaatakkoord ondertekend, met als doelstelling de totale CO₂-uitstoot in Nederland met 49% in 2030 te verminderen en toe te werken naar een uitstootvrije samenleving in 2050.
- **Gezondheid**
De helft van de volwassenen in Nederland heeft overgewicht. In Rijswijk is dit vergelijkbaar met Nederland.

In onderstaande figuren wordt de verdeling van de verschillende vervoerswijzen op reisafstand en op fietsafstand. Per reisafstand wordt het aandeel lopen (groen), fiets (rood) en auto (blauw) gegeven. In dit Fietsplan staan de volgende twee doelen centraal: een stippellijn de Rijswijkse scheidslijn tussen auto enerzijds en fiets anderzijds, en een stippellijn de Rijswijkse scheidslijn tussen auto enerzijds en fiets anderzijds. Het is duidelijk dat het aandeel auto in Rijswijk fors hoger is dan in andere gemeenten.

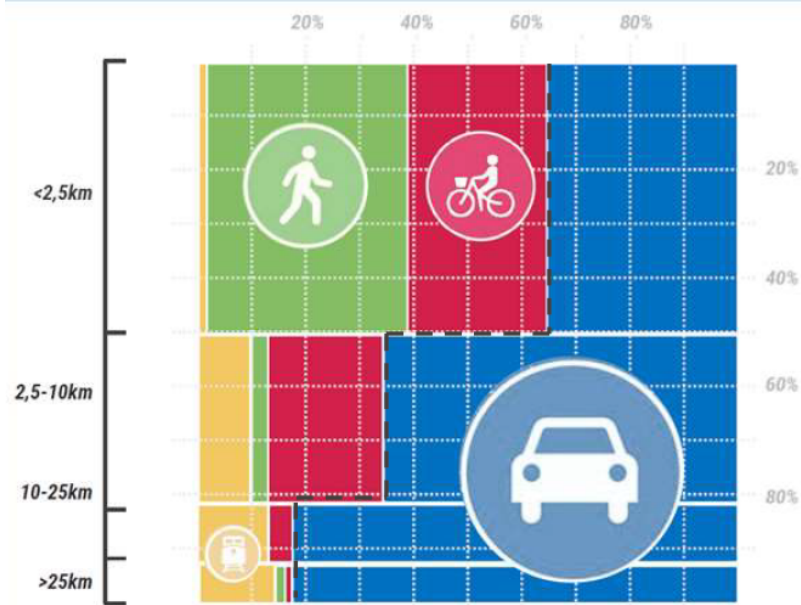
1. Aandeel fiets vergroten

Vergeleken met soortgelijke stedelijke gebieden wordt er in Rijswijk weinig gefietst. Dit terwijl Rijswijk slechts vier bij vier kilometer is en op fietsafstand van Den Haag en Delft ligt. Hierdoor zijn veel voorzieningen te bereiken met de fiets.

Doel: het aandeel van de fiets ten opzichte van andere vervoerswijzen (modal split²) vergroten zodat deze gelijkwaardig is aan soortgelijke gemeenten.

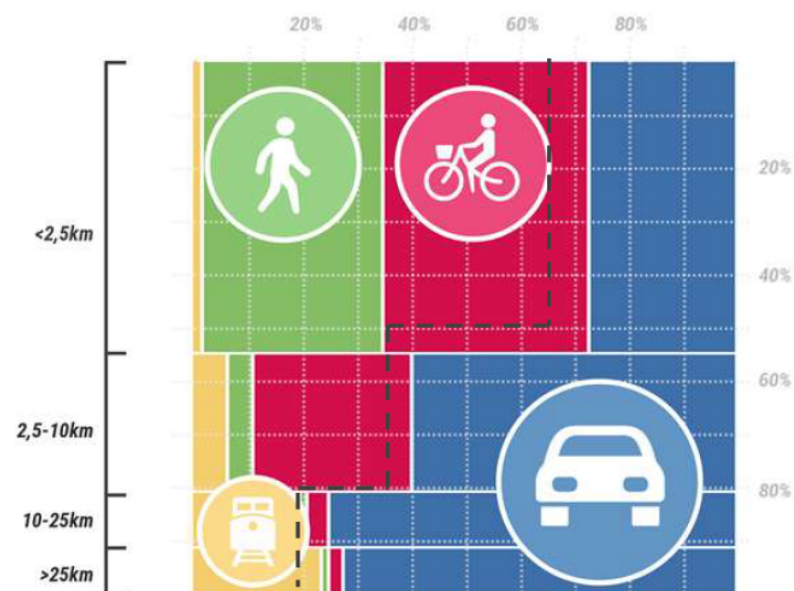
² De modal split geeft de verhouding van het aantal reizigers(kilometers) tussen de verschillende modaliteiten (vervoerswijzen) aan. Meestal gerekend in de auto (bestuurder), auto (passagier), trein, bus/metro/tram, fiets, bromfiets/scooter en lopen.

Vervoerwijze verdeling Rijswijk



Figuur 5: Verdeling vervoerswijzen in Rijswijk (Analyseatlas Rijswijk, 2020)

Vervoerwijze verdeling stedelijk gebied (gebieden met gelijke nabijheid als Rijswijk)



Figuur 6: Verdeling vervoerswijzen in vergelijkbaar stedelijk gebied (Analyseatlas Rijswijk, 2020)

Rijswijk. Hoofdstuk 3 gaat in op de strategie van dit Fietsplan. Deze wordt beschreven aan de hand van de drie pijlers, zodat de twee

2. Veilig gebruik van (fiets)infrastructuur

Er zijn steeds meer soorten en maten tweewielers die gebruik maken van de (fiets)infrastructuur, met ieder een eigen snelheid. Door beperkte ruimte, toenemende drukte en verschillende snelheden kunnen conflicten ontstaan. Daarnaast moet iedereen op welk moment dan ook (sociaal) veilig kunnen fietsen. Dit alles vraagt om een verkeers- en sociaal veilige (fiets)infrastructuur, zodat elke soort tweewieler zich veilig kan verplaatsen.

Doel: Een score van 7,0 (op schaal van 10) voor de verkeers- en sociale veiligheid van fietsen in Rijswijk (op basis van een jaarlijkse enquête).

1.3. Leeswijzer

Dit rapport bestaat uit vier hoofdstukken. In hoofdstuk 2 een analyse naar verbeterpunten voor de fiets, waaruit drie pijlers volgen voor



belangrijkste doelen verwezenlijkt kunnen worden. Tot slot wordt in hoofdstuk 4 het uitvoeringsplan uitgewerkt.

2. Fietsanalyse

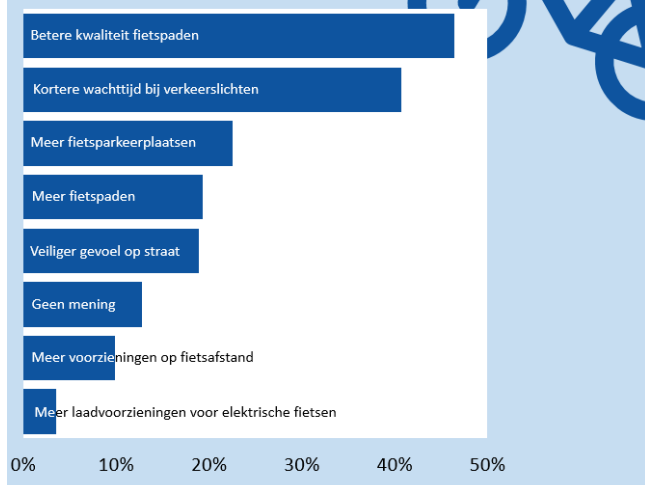
Om erachter te komen wat er in Rijswijk speelt op het gebied van fietsen, is een analyse uitgevoerd. Aan de hand van verbeterpunten - aangegeven door inwoners - zijn drie pijlers opgesteld om de doelstellingen te behalen.

2.1. Verbeterpunten

In 2020 is een enquête uitgezet onder inwoners met de vraag wat hen helpt vaker de fiets te pakken. Hieruit blijkt dat fietspaden met betere kwaliteit, kortere wachttijden bij verkeerslichten, meer fietsparkeerplaatsen en meer fietspaden een goede stimulans zijn om meer te fietsen. Ook draagt een veiliger gevoel op straat hieraan bij.

Daarnaast is in het kader van het opstellen van het Mobiliteitsprogramma 2040 onderzoek onder inwoners gedaan naar fietsknelpunten in Rijswijk (zie figuur 7). Deze gaan voornamelijk over:

Wat helpt inwoners om vaker de fiets te pakken?



Figuur 7: Beweegredenen om sneller de fiets te pakken

1. Kwaliteit fietsinfrastructuur

In Rijswijk hebben we fietspaden, fietsstroken en fietsstraten. De kwaliteit van de fietsinfrastructuur is langs sommige wegen goed en langs andere minder. Soms gaat het om een korte onderbreking van mindere kwaliteit, maar ook op langere stukken fietspad is de kwaliteit niet overal optimaal. Dit komt doordat een deel van de fietspaden nog betegeld is in plaats van geasfalteerd. Asfalt is het meest comfortabel voor fietsers en is daarom meer gewenst dan comfortklinkers of tegels.

2. Lange wachttijden bij verkeerslichten

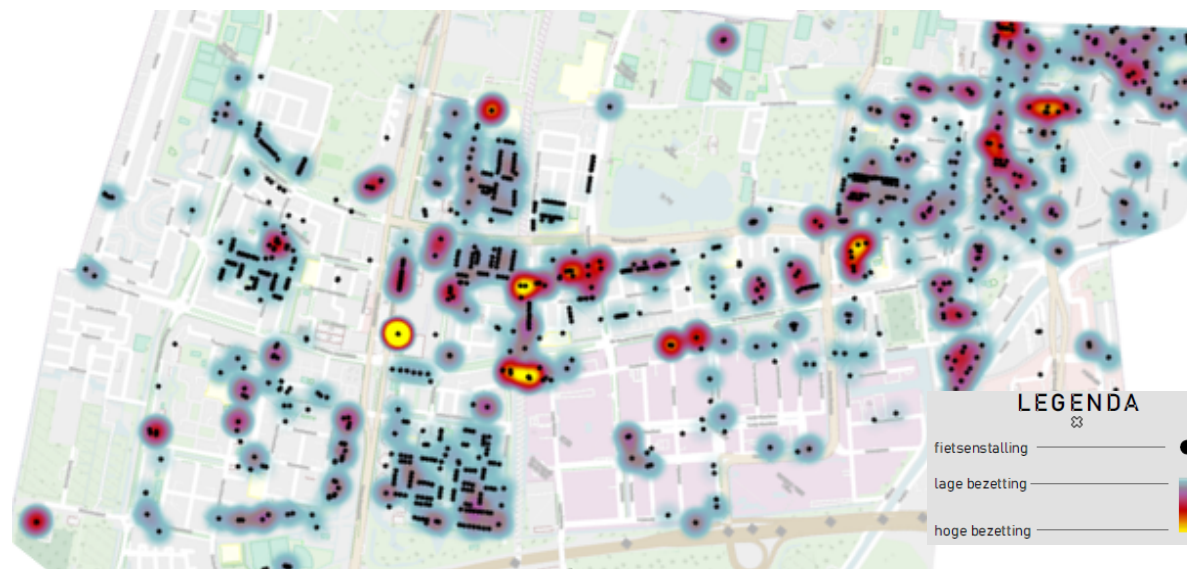
Rijswijk kent een verkeersstructuur die opgezet is voor de auto waardoor wegen elkaar kruisen. Veel kruispunten zijn geregeld met verkeerslichten. Waardoor fietsers vaak voor een verkeerslicht moeten wachten. Dit geeft vertraging en bij een -voor fietsers- ongunstige afstelling van de verkeerslichten ook irritatie. Dit is nadelig voor de snelheid en de beleving van het fietsen. Door de keuze om in te zetten op STOMP krijgen fietsers bij kruispunten meer voorrang. De wijze waarop dit gebeurt, wordt uitgewerkt in samenhang met de andere vervoerswijzen.



3. Ontbreken van fietsparkeerplekken

Op basis van de in mei 2023 uitgevoerde tellingen blijkt dat veel fietsparkeervoorzieningen overbezet zijn. Dit komt niet alleen voor in de oudste wijken, maar is op veel verschillende locaties in Rijswijk het geval. Figuur 8 toont de (clusters van) fietsparkeervoorzieningen, waarbij de roodgekleurde locaties een bezetting tellen van 100% of meer. De gele vlekken lichten een aantal locaties uit waar de bezettingsgraad van 100% ruimschoots wordt overschreden, zoals het Bogaardplein, Oud Rijswijk en treinstation Rijswijk.

De overbezetting van



Figuur 8: Bezettingsgraad van (geclusterde) fietsparkeervoorzieningen

fietsparkeervoorzieningen kent meerdere oorzaken:

- Onvoldoende fietsparkeerplekken in de openbare ruimte;
- Onvoldoende fietsparkeerplekken voor bewoners (komt voornamelijk voor bij gesplitste woningen, zonder fietsparkeervoorziening op eigen terrein);
- Het niet gebruiken van bergingen voor het parkeren van de fiets;
- Het inefficiënt gebruiken van beschikbare fietsparkeerplekken (momenteel wordt er beperkt gehandhaafd op weesfietsen, waardoor fietsparkeerplekken vervuild zijn).

4. Missende

fietsverbindingen door barrières

Rijswijk kent een aantal barrières die doorbroken moeten worden om een fijnmazig fietsnetwerk in te richten. De barrières worden veroorzaakt door de Vliet, de A4, het spoor en gebiedsontsluitingswegen met een maximumsnelheid van 50 km/u met in het bijzonder de Prinses Beatrixlaan.

5. Onaantrekkelijke routes

Fietsroutes zijn vaak nog gekoppeld aan grote autowegen en kruispunten met verkeerslichten. Deze vormen een fysieke barrière voor fietsers. Loskoppelen van hoofdfietsroutes en hoofdautoroutes biedt kansen voor (groen)beleving en doorstroming van de fiets.

6. Veiligheid fietsers

Op het gebied van veiligheid valt er nog winst te behalen, zowel op het vlak van verkeers- als sociale veiligheid (verlichting, beplanting). Rijswijk staat op de tweede plaats in de regio qua aantal verkeersongevallen. En het aantal ongevallen in Rijswijk stijgt sneller dan de landelijke trend. Fietsers en bromfietsers zijn vaak het slachtoffer van een verkeersongeval. Met name op wegen waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt, vinden veel ongevallen plaats met fietsers en bromfietsers. Ook blijkt dat riskant rijgedrag (mede) de oorzaak is van veel ongevallen. Zo wordt er op een aantal

plekken de maximumsnelheid fors overschreden, of worden andere verkeersregels overtreden. Het aantal ongevallen, gewonden en de hoge snelheid houden verband met elkaar. Maar ook ontwikkelingen als toenemende drukte op de weg en steeds snellere en grotere voertuigen hebben invloed op de verkeersveiligheid.

2.2. Drie pijlers van Rijswijk

Om bij te dragen aan de eerdergenoemde doelstellingen, het vergroten van het aandeel fiets en veilig gebruik van (fiets)infrastructuur, zijn de verbeterpunten (hoofdstuk 2.1) omgezet naar drie pijlers:

- **Fietsinfrastructuur en -netwerk:** veilig, aantrekkelijk en snel fietsen
- **Fietsparkeren:** overal veilig je fiets stallen
- **Fietsgebruik stimuleren:** vaker voor de fiets kiezen

Onderstaand worden deze pijlers beknopt uitgewerkt en is er een aantal indicatoren aan gekoppeld. Deze indicatoren geven de eenheden weer die bepalen of aan de doelstellingen wordt voldaan. De exacte aantallen worden als onderdeel van de projecten die uit het fietsplan voortvloeien uitgewerkt in combinatie met de daar bijhorende investeringen. De indicatoren van deze pijlers zijn:

1. Fietsinfrastructuur en -netwerk: veilig, aantrekkelijk en snel fietsen

Aan de basis van fietsen ligt een fijnmazig fietsnetwerk met een goede fietsinfrastructuur. Deze fietsinfrastructuur zorgt ervoor dat alle bestemming in Rijswijk en in de regio via aantrekkelijke routes, veilig, snel en zonder fysieke barrières met de fiets bereikt kunnen worden. Het STOMP-principe is hierbij het uitgangspunt. Er wordt daarom ingezet op het verbeteren van de fietsinfrastructuur.

Indicatoren:

- Aandeel van fietsinfrastructuur dat voldoet aan de richtlijnen vergroten.
- Doorstroming fietsers bij wegwerkzaamheden verhogen.
- De score van sociale veiligheid verhogen.
- Vermindering van het aantal fietsongevallen met letsel.
- Wachttijd bij VRI's verlagen (waarbij hoofd fietsroutes prioriteit hebben).
- Vermindering van fysieke barrières door aanleg bruggen tussen RijswijkBuiten en Delft voor 2030, een brug over de Vliet (bij de Zuiderweg) en een tunnel onder het spoor bij RijswijkBuiten in 2040.

2. Fietsparkeren: overal veilig je fiets stallen

Iedere fietsrit begint en eindigt met een fietsparkeerplek. Het zorgen voor voldoende en veilige fietsparkeerplekken bij woningen, mobiliteitsknooppunten en bij bestemmingen is essentieel om het fietsen aantrekkelijker te

maken en te stimuleren. Er wordt daarom ingezet op het realiseren van extra fietsparkeerplekken en efficiënter gebruik ervan.

Indicatoren:

- Realiseren van 800 – 1000 fietsparkeerplekken in woonwijken, bij OV-haltes, winkelcentra en parken voor 2030.
- Gemeenschappelijke berging als uitgangspunt bij nieuwbouw van appartementen.
- Realiseren van buurtfietsstallingen in de oudere delen van Rijswijk.
- Jaarlijks opschonen van fietsparkeervoorzieningen door het verwijderen van langdurig gestalde fietsen, weesfietsen en fietswrakken in Rijswijk.

3. Fietsgebruik stimuleren: vaker voor de fiets kiezen

Een goede fietsinfrastructuur en goede fietsparkeervoorzieningen zorgen er niet automatisch voor dat iedereen gaat fietsen. Sociale en culturele achtergronden, levenswijze en persoonlijke omstandigheden bepalen of mensen wel of niet gaan fietsen. Er wordt daarom ingezet op campagnes om bewoners van Rijswijk te stimuleren om meer te gaan fietsen.

Indicatoren:

- Een groei van het aantal fietsers in Rijswijk tussen 2023 en 2030.
- Op basis van enquêtes bepalen of er door campagnes meer wordt gefietst.

3. Fietsstrategie

In dit hoofdstuk wordt de strategie van de drie pijlers uitgewerkt.

3.1. Fietsinfrastructuur en -netwerk Uitgangspunten

Om veilig, aantrekkelijk en snel te kunnen fietsen dient de fietsinfrastructuur op orde te zijn. Een goede fietsinfrastructuur begint met een goed netwerk om alle bestemmingen in Rijswijk en omgeving te bereiken. Bij het realiseren van een functioneel fietsnetwerk wordt rekening gehouden met onderstaande vijf uitgangspunten:

- **Samenhang**

Een goede balans tussen maaswijdte en verknoping³ (kruispunten) in het netwerk. Hierbij wordt een maaswijdte van 400 meter aangehouden, zodat fietsers niet te veel kruispunten hoeven te passeren. Daarnaast is samenhang met netwerken van voetgangers, openbaar vervoer en de auto belangrijk. De fiets is vaak onderdeel van een reis. Zodat winkelgebieden, stations, haltes en P+R's goed te bereiken zijn met de fiets.

- **Directheid**

Directheid in afstand en tijd. Fietsen kost energie, daarom gaat de voorkeur meestal uit naar de kortste route. Voor een hoofdfietsnetwerk wordt een omrijfactor⁴ van 1,2 aangehouden. In stedelijke gebieden is het ook belangrijk te kijken naar de snelste route in tijd. Hierbij is het van belang dat fietsers op routeniveau zo min mogelijk gehinderd worden en kunnen doorrijden. Verkeerslichten veroorzaken grotendeels (85%) de verliestijd van een fietser. Het verbeteren van de voorrang (STOMP) en het verminderen van het aantal (slecht afgestelde) verkeerslichten bevorderen de directheid in tijd. Bij 'ongeregelde kruispunten' waar de fietser voorrang moet verlenen, draagt het realiseren van een middeneiland bij aan het verkorten van de wachttijd.

- **Veiligheid**

Fietsen in Rijswijk moet fysiek en mentaal veilig zijn. Het betreft hier onderstaande aspecten van verkeersveiligheid en verkeersgezondheid.

Verkeersveiligheid:

- Infrastructuur en kruispunten inrichten met voldoende opstelruimte;
- Mijden van conflicten bij kruisend verkeer;
- Scheiden van voertuigsoorten;
- Reduceren van snelheid op conflictpunten;
- Zorgen voor herkenbare wegcategorieën.

Verkeersgezondheid:

- Minimale belasting door uitlaatgassen en lawaai;
- Steile hellingen in fietsroutes en langdurige trillingshinder vermijden (door elementenverharding);
- Langs drukke wegen vrij liggende fietspaden faciliteren om fietsers een veilig gevoel te geven.

³ Maaswijdte is de afstand tussen parallel lopende verbindingen in een netwerk. De mate van verknoping wordt bepaald door het aantal uitwisselpunten (kruispunten) tussen de takken van het netwerk.

⁴ Omrijfactor is de verhouding tussen de kortste afstand over de weg en de hemelsbrede afstand (CROW, 2017).

- **Comfort**

Fietsen is een sociale aangelegenheid, daarom willen wij dat fietsen plezierig en comfortabel is. Comfort heeft betrekking op de mate waarin de hele fietsroute op een prettige, veilige wijze door fietsers kan worden gebruikt. Comfort kan door verschillende factoren positief worden beïnvloed: het voorkomen of beperken van stops (hinder), optimaliseren van vindbaarheid en begrijpelijkheid, het faciliteren van een prettig te berijden wegdek (asfalt) en het beperken van afslaande fietsbewegingen.

- **Aantrekkelijkheid**

Prettig fietsen heeft te maken met sociale veiligheid en een aantrekkelijke omgeving. Om sociale veiligheid te vergroten is het van belang om routes te faciliteren die door een levendige omgeving gaan, waar een goed onderhouden buitenruimte en verlichting aanwezig is. Dit vergroot de sociale veiligheid en maakt het voor fietsers aantrekkelijker om deze route te gebruiken ongeacht het tijdstip. Factoren die ongewenst zijn voor een fietsroute: onverlichte routes, struikgewas langs de routes en tunnels.



Fietsnetwerk 2040

Op basis van bovenstaande uitgangspunten is het Fietsnetwerk 2040 van Rijswijk opgesteld. Het fietsnetwerk sluit aan op de fietsnetwerken van omliggende gemeenten, zie figuur 9.

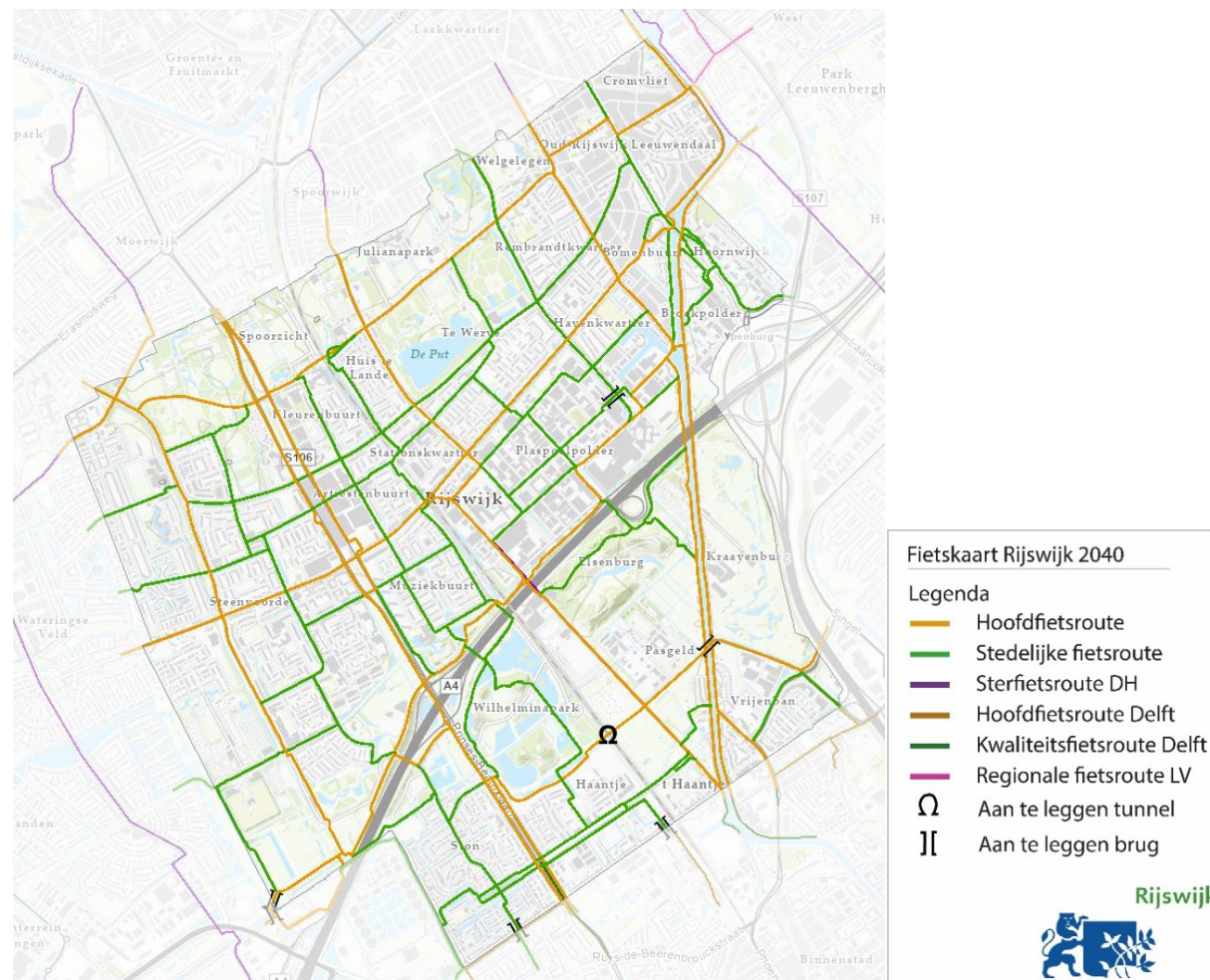
Dit fietsnetwerk bestaat uit:

- **Hoofdfietsroutes (oranje):** deze routes verbinden Rijswijk met de omgeving en sluiten aan op het fietsnetwerk van omliggende gemeenten, MRDH en Provincie Zuid-Holland. De meeste hoofdfietsroutes liggen los van hoofdautoroutes waar een maximumsnelheid van 50 km/u geldt of blijft gelden.
- **Stedelijke fietsroutes (groen):** deze routes verbinden wijken, buurten en voorzieningen binnen Rijswijk met elkaar.
- **Basis fietsroutes (niet op de kaart weergegeven):** alle overige wegen (erftoegangswegen, erven, fietsdoorsteken en dergelijke) waar gefietst kan worden. De wegen zijn veilig en toegankelijk.

Op de kaart zijn ook een aantal bruggen of tunnels opgenomen. Deze zijn nodig om de huidige barrières te overbruggen. Het hoofd- en stedelijk fietsnetwerk heeft een maaswijdte waarbij de fietsroutes ongeveer 400 meter uit elkaar liggen. Dit is een afstand waarbij het omfietsen minimaal is en fietsers langere afstanden kunnen afleggen. Samen

met het basisnetwerk is hiermee iedere herkomst en bestemming goed bereikbaar. Bij het opstellen van dit fietsnetwerk is geen onderscheid gemaakt in doelgroepen, bijvoorbeeld scholieren of recreanten. De fietsroutes worden in Rijswijk door

verschillende groepen gebruikt. Het gebruik is zo gemengd dat het niet mogelijk en ook niet zinvol is om daar een onderscheid in te maken. De fietskaart voor Rijswijk 2040 is gebruikt voor het actualiseren van de basisfietskaart van MRDH en van de provincie Zuid-Holland.



Figuur 9: Fietskaart Rijswijk 2040

Inrichting fietsinfrastructuur

Aan de inrichting van het fietsnetwerk worden (technische) eisen en wensen gesteld, zie bijlage 1. Deze moeten ervoor zorgen dat het gehele fietsnetwerk uniform is en aan de richtlijnen van het CROW (instituut dat landelijke richtlijnen hiervoor maakt) voldoet. In Rijswijk hebben we een aantal aanvullende eisen die afwijken van de landelijke richtlijnen. Deze aanvullende eisen worden vastgelegd in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR)⁵.

Gebruik fietspaden

In verband met het toenemende aantal verschillende soorten tweewielers en het verschil in snelheid daarvan is het noodzakelijk om keuzes te maken over waar welk type tweewieler mag rijden. Landelijk wordt onderzocht hoe dit te regelen. Ook regionaal moet dit worden afgestemd, zodat er bij gemeentegrenzen geen onduidelijke situaties ontstaan. De uitwerking in dit Fietsplan is daarmee ook een eerste aanzet en wordt in overleg met omliggende gemeenten verder uitgewerkt.

Voor het toedelen van het type tweewieler op fietspaden wordt gebruik gemaakt van de wettelijke indeling van tweewielers. Andere indelingen zijn voor weggebruikers niet helder en ook niet handhaafbaar. Daarnaast wordt

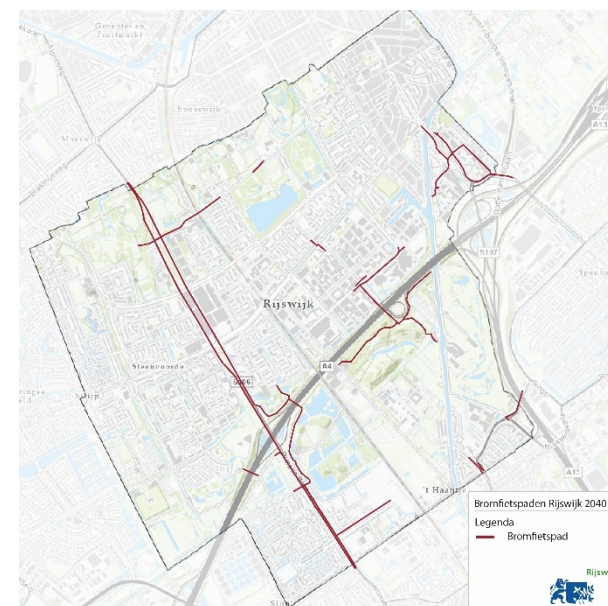
onderscheid gemaakt in 50km-wegen en 30km-wegen. Op dit moment wordt een kaart uitgewerkt waarin is aangegeven voor welke wegen het wenselijk is om de snelheid van 50 km/u te verlagen naar 30 km/u. Een concept hiervan wordt als basis gebruikt in dit Fietsplan.

Toekomstbeeld 2040: gebruik fietspaden

Langs alle 50km-wegen in Rijswijk liggen fietspaden. Conform de wettelijke eisen rijden de bromfiets en speed pedelec op de rijbaan. Drukke wegen zijn hierop een uitzondering, de bromfiets en speed pedelec moeten dan gebruik maken van het fietspad. Dit geldt bij de aansluiting van Rijswijk op de autosnelwegen (A4 en A13) en langs de Prinses Beatrixlaan. Op de kaart hiernaast (figuur 10) zijn de bromfietspaden weergegeven. Dit komt grotendeels overeen met de huidige situatie.

Op wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt, maar wel fietspaden langs liggen (GOW30), rijden bij voorkeur de brom- en snorfiets op de rijbaan. Het snelheidsverschil tussen snorfietsen en auto's is bij 30 km/u immers maar klein. Om dit te realiseren moet de gemeente aantonen dat dit veiliger is dan de brom- en snorfiets op het fietspad te laten rijden. Vanwege duidelijkheid en uniformiteit voor de weggebruiker is het van belang om dit in regionaal verband te doen. Zodat er bij de gemeentegrenzen geen onduidelijkheid ontstaat. De meeste omliggende gemeenten

hebben hier nog geen beleid voor en houden zich aan de wettelijke regels. Totdat hier regionale afspraken over zijn gemaakt, gelden ook in Rijswijk de wettelijke regels. Dat betekent dat de snorfiets voorlopig op het fietspad blijft rijden, ook als dit pad langs een weg ligt waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Op gebiedsontsluitingswegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt en fietsstroken langs liggen, blijft de snorfiets op de fietsstrook rijden.



Figuur 10: Bromfietspaden in Rijswijk

⁵ voorheen het Programma van Eisen Openbare Ruimte

3.2. Fietsparkeren

Uitgangspunten

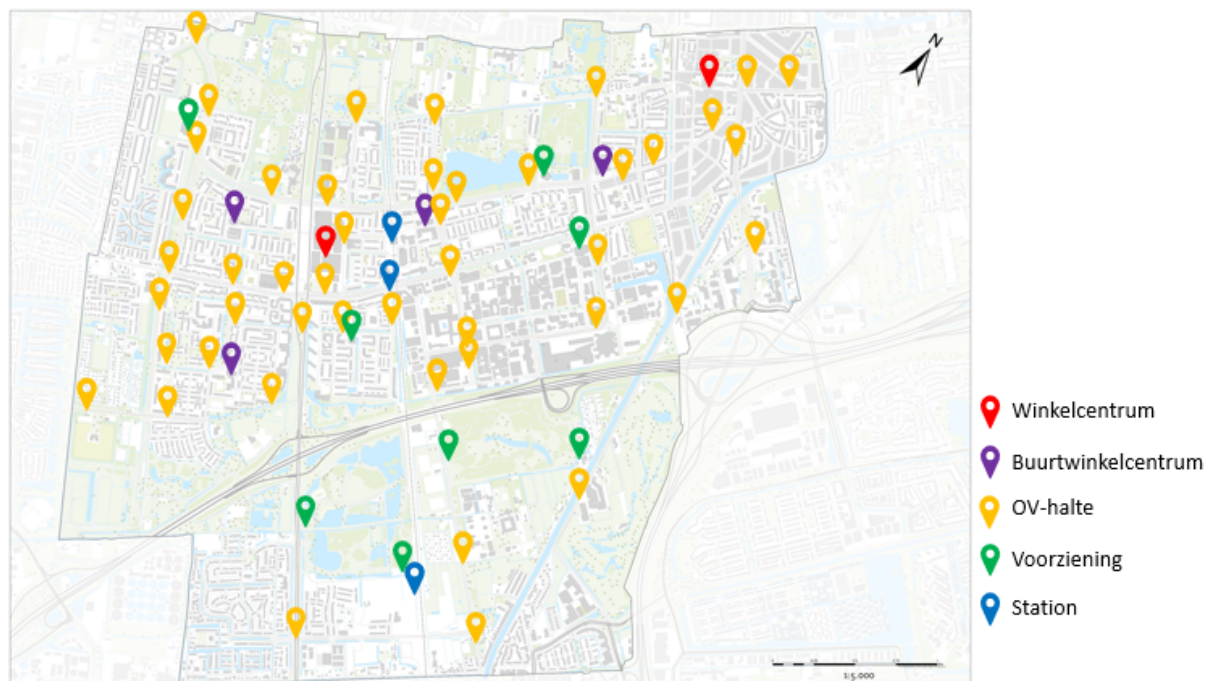
Om ervoor te zorgen dat fietsers bij hun herkomst en bestemming goed en veilig de fiets kunnen parkeren, zetten we in op de volgende speerpunten:

- **Altijd plek:**
Voldoende fietsparkeerplekken realiseren die passen bij de bestemming, op basis van het aantal gelijktijdige gebruikers en verblijfsduur.
- **Schoon en juist gebruik:**
Zorgen dat de fietsparkeerplekken schoon blijven en worden gebruikt door de beoogde doelgroep. Schoon in de breedste zin van het woord, wat betekent dat weesfietsen en fietswrakken worden verwijderd, dat er geen afval tussen rekken ligt en de rekken niet kapot zijn.

Een belangrijk middel bij het schoonhouden van fietsparkeerplekken is handhaving. Hiervoor wordt de APV en VFL aangepast en beleid ontwikkeld met daarbij horende werkinstructies voor het handhaven. Het ontwikkelen van dit beleid biedt ook kansen om het proces rondom de opslag en hergebruik van weesfietsen te actualiseren. Hiervoor sluiten we aan op het fietsdepot Haaglanden. Het grootste voordeel hiervan is dat Rijswijk zelf geen fietsdepot hoeft te realiseren

De herkomst en bestemming heeft invloed op het type fietsparkeervoorziening. Daarom kijken we per locatie wat voor voorzieningen (OV-halte, winkelcentrum, etc.) aanwezig zijn. Op basis hiervan wordt een passende fietsparkeervoorziening gerealiseerd. Bij winkelcentra, zoals Oud Rijswijk en Bogaard Stadscentrum, OV-haltes en het NS-station Rijswijk is er behoefte aan uitbreiding van fietsparkeerplekken. Voor woningen waar het ontbreekt aan (ruimte voor) fietsparkeervoorzieningen op eigen terrein is er behoefte aan buurtfietsenstallingen.

Bij nieuwbouwappartementen is parkeren in een gemeenschappelijke fietsenstalling op maaiveld het uitgangspunt. In figuur 11 zijn de huidige voorzieningen weergegeven binnen Rijswijk. Met een projectplan worden locaties aangewezen (bij o.a. OV-haltes, station Rijswijk en Bogaard Stadscentrum) waar fietsparkeerplekken worden toegevoegd. Aanvullend zullen we ook op verzoek extra voorzieningen plaatsen in de vorm van fietsnietjes of fietsvlonders.



Figuur 11: Locatie voorzieningen

Buiten het zorgen voor voldoende fietsparkeerplekken, wordt ook de kwaliteit van de fietsparkeervoorzieningen geborgd. Veel van deze kwaliteitseisen zijn vastgelegd in [Fietsparkeur](#) (de nationale norm voor veilig fietsparkeren). Recente ontwikkelingen laten echter zien dat het aantal elektrische fietsen toeneemt en fietsbanden breder worden. Om hierop te anticiperen worden er aanvullende kwaliteitseisen opgenomen in de Leidraad Inrichting Openbare Ruimte (LIOR), waar dit nog geen onderdeel is van het Fietsparkeur.

3.3. Fietsgebruik stimuleren

Uitgangspunten

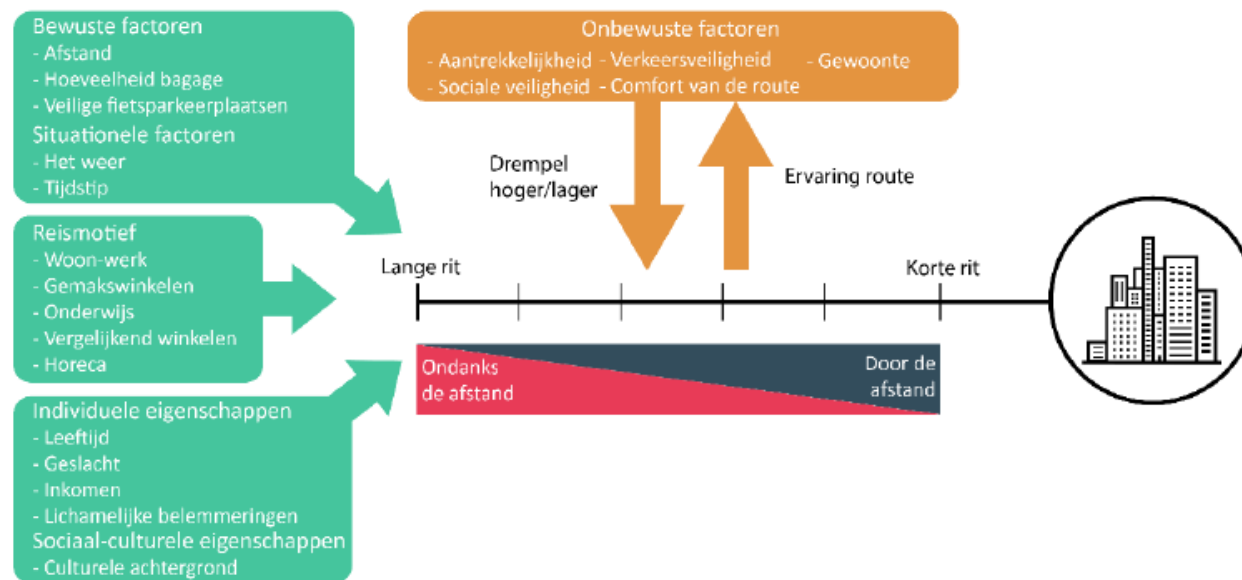
Naast het comfortabeler, veiliger en sneller maken van de fietsroutes en de ketenmobiliteit, is het belangrijk om energie te steken in het stimuleren van het fietsgebruik. Mensen gaan niet automatisch meer fietsen, wanneer bijvoorbeeld het fietsnetwerk en fietspaden van betere kwaliteit zijn. Er zijn bijvoorbeeld ook mensen die vanuit hun achtergrond of gewoonte minder fietsen. Deze mensen gebruiken niet automatisch de fiets als vervoersmiddel. Om inwoners, werknemers en bezoekers te bewegen om vaker voor de fiets te kiezen zetten we in op fietsstimuleringscampagnes. Om deze campagnes succesvol te laten zijn, kijken we naar doelgroepen en hun omstandigheden. Figuur 12 geeft een beeld van de aspecten die spelen bij het stimuleren van ander fietsgedrag.

Voor de fietsstimuleringscampagnes wordt onderscheid gemaakt in drie niveaus: Rijswijk, wijken en doelgroepen. Deze zullen hieronder worden besproken. Het stimuleren van fietsen kan niet los worden gezien van de campagnes voor het stimuleren van andere vervoerswijzen zoals lopen, deelmobiliteit, openbaar vervoer en voor verkeersveiligheid. Goede afstemming daarmee is noodzakelijk.

Rijswijk

Het fietsstimuleren voor heel Rijswijk richt zich op algehele bewustwording van de noodzaak van andere mobiliteit om de stad leefbaar, bereikbaar en veilig te houden.

Deze campagne is daarmee heel generiek en wordt waar mogelijk gecombineerd met de campagnes voor verkeersveiligheid en voor andere vervoerswijzen. De Rijswijkse werkwijze is daarmee een “kapstok” voor de andere campagnes die in het kader van verkeersveiligheid, de keuze voor andere vervoerswijzen en ander mobiliteitsgedrag worden uitgevoerd. Deels zal hierbij worden aangesloten bij landelijke of regionale campagnes. Maar er wordt ook ingespeeld op de Rijswijkse mobiliteitsproblematiek om de herkenbaarheid voor de Rijswijkse inwoners te bevorderen.



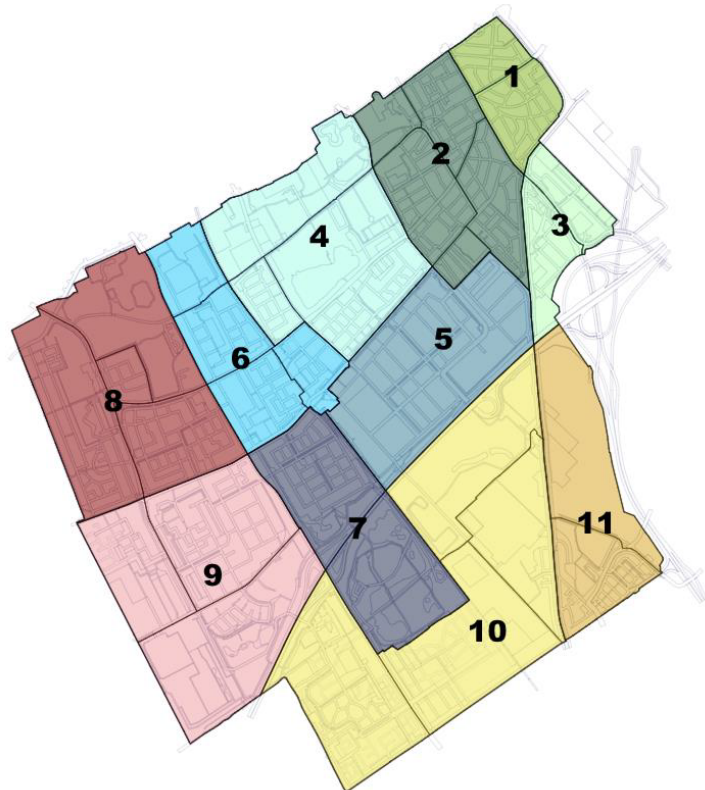
Figuur 12: Verklaringsmodel lopen/fietsen (Bron: Actieve mobiliteitskeuze, DTV Consultants, 2021)

Wijken

De mobiliteitsproblematiek is niet in alle wijken van Rijswijk gelijk. We maken een verdeling in vier typen wijken:

- **Vooroorlogse wijken:** 1, 2
- **Naoorlogse wijken:** 4, 6, 7, 8, 9
- **Uitbreidingswijk:** 10
- **Werk- en winkelgebieden:** 2, 3, 5, 11

Per type wijk wordt een specifieke werkwijze ontwikkeld die aansluit op de problematiek in deze wijken en op de karakteristiek van de bewoners. Deze werkwijze wordt waar mogelijk gecombineerd met de participatie voor de uitwerking van het Mobiliteitsprogramma en met het stimuleren van andere vormen van mobiliteit, zoals lopen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.



Figuur 13: Wijken in Rijswijk

Doelgroepen

Bij de doelgroepen maken we onderscheid naar type reiziger. Dit om goed te kunnen focussen op de problematiek die in de groep speelt en omdat deze groepen de mogelijkheid bieden om ze op een eenduidige manier te benaderen. De doelgroepen komen voort uit ervaring in diverse projecten in Nederland. Met deze doelgroepen is al ervaring in Nederland en zijn werkwijzen beschikbaar, die relatief eenvoudig kunnen worden uitgerold.

De te benaderen doelgroepen zijn:

1. Scholieren
2. Forensen
3. Bezoekers voorzieningen
4. Jongeren/jong volwassenen
5. Senioren/mindervaliden
6. Mensen die vanuit sociaal/culturele achtergrond niet fietsen

4. Uitvoeringsplan

In dit hoofdstuk worden voor de drie pijlers projecten uitgewerkt met daarbij prioritering en indicatieve kosten. Concreet betekent het dat er met dit uitvoeringsplan nog geen budget wordt aangevraagd voor de uitvoering van de projecten.

4.1. Fietsinfrastructuur en -netwerk

In het kader van projectmatig werken worden fietsinfrastructuurprojecten afgestemd met andere beleidsvelden (gebiedsontwikkeling, onderhoud etc.). Op basis hiervan worden integrale projecten opgezet. Deze worden middels investeringsvoorstellen aan het college en de raad voorgelegd.

In 2023 is de regionale basiskaart fiets door MRDH vastgesteld. Fietspaden die op de basisfietskaart van MRDH staan zijn merendeels onderdeel van het regionale fietsnetwerk en komen (binnen de daarvoor geldende voorwaarden) voor subsidie in aanmerking. Daarnaast is de fietskaart Rijswijk 2040 gebruikt als bron voor fietsprojecten in het kader van het Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NTF). Het NTF is een landelijk programma voor het stimuleren van fietsen. Vanuit NTF is budget beschikbaar voor het opwaarderen van fietsroutes (loopt via de besluitvorming in het overleg BO-MIRT).

Infrastructurele projecten

Op de volgende pagina wordt een prioriteringslijst weergegeven met projecten ter verbetering van de fietsinfrastructuur en het fietsnetwerk. Dit is een eerste indicatie qua prioritering, hierin kunnen wijzigingen plaatsvinden naar aanleiding van integrale projecten.

De infrastructurele projecten die benoemd worden komen voort uit:

- Verbetering fietscomfort, fietsroutes, missende fietsverbindingen (barrières);
- Verkeers- en sociale veiligheid voor de fietser;
- Gevolgen van keuze voor invoeren van maximumsnelheid 30 km/u of 50 km/u.

Deze projecten worden ingebracht bij het maken van een projectenplanning waarbij projecten die voortkomen uit verschillende beleidsvelden (groen, klimaat, onderhoud, gebiedsontwikkeling, e.d.) worden gebundeld tot integrale projecten en een meerjarenplanning van projecten. Voor deze integrale projecten wordt dan budget aangevraagd. Veel van deze projecten zijn subsidiewaardig. Er wordt voor deze projecten waar mogelijk subsidie aangevraagd bij MRDH, Provincie en/of Rijk.

Daarnaast worden er nog twee projecten gestart die voortkomen uit het gebruik van fietspaden en instellingen van de verkeerslichten (VRI's) naar aanleiding van het toepassen van het STOMP-principe.

Project: gebruik fietspaden

Het gebruik van fietspaden door verschillende typen tweewielers moet in regionaal verband worden opgepakt. Dit om het voor de weggebruikers duidelijk te houden welke tweewielers waar moeten rijden. Rijswijk initieert een regionale samenwerking om dit te onderzoeken en regionaal keuzes hierin te maken. Dit onderzoek wordt in 2024 opgestart en uitgevoerd.

Project: instellingen VRI's

Vanwege het toepassen van het STOMP-principe dient de voorrangssituatie bij VRI's onderzocht te worden. Hierbij wordt gekeken naar welke vervoerswijze op welke manier voorrang heeft en hoe dit in de VRI's wordt ingesteld. Hiervoor wordt een studie opgestart om een principe uit te werken, dat toegepast kan worden op alle VRI's in Rijswijk. Deze studie wordt na de uitwerking van plannen voor andere vervoerswijzen naar verwachting in 2024 opgestart en uitgevoerd. Hierna wordt per kruispunt bekeken of de instellingen op korte termijn zonder infrastructurele aanpassingen aangepast kunnen worden.

4.1.1. Prioriteringslijst

Project	Prioriteit	Project	Prioriteit
Herinrichting Rembrandtkade	0	Brug fietspad Pieter Postmapad	4
Herinrichting Lindelaan	0	Fietspad Pieter Postmapad	4
Fietspaden Generaal Spoorlaan midden	1	Fietsstraat Dr. H. Colijnlaan	4
Landgoederenzone (Van Vredenburgweg)	1	Fietsbrug Menagerie	4
Fietspad Pr. Beatrixlaan tussen G. Spoorlaan en v. Vredenburgweg	1	Herinrichting Geestbrugweg (fietspaden)	4
Fietsroute RijswijkBuiten Wilhelminapark	1	Van Vredenburgweg Oud Rijswijk	4
Fietsroute RijswijkBuiten Parkrijk	1	Steenvoordelaan	4
Fietspaden Huis te Landelaan noord	2	Fietspad Lange Kleiweg zuid	5
Fietspaden Huis te Landelaan midden	2	Fietspaden Volmerlaan	5
Fietsstraat Huis te Landelaan oost	2	Eikelenburglaan	5
Fietspaden Huis te Landelaan zuid	2	Fietsbrug over de Vliet	5
Fietsstraat Van Vredenburgweg midden	2	Fietsroute RijswijkBuiten fietstunnel	5
Fietspaden Schaapweg noord	2	Fietsroute RijswijkBuiten Pasgeld	5
Fietspaden Schaapweg zuid	2	Ruysdaelplein	5
Fietsstraat Nassaukade	2		
Delftweg zuid	2		
Tweerichtingenfietspad Generaal Spoorlaan-west	3		
Fietspad Lange Kleiweg sportterrein	3		
Fietsstraat Jaagpad	3		
Fietspaden Burg. Elsenlaan zuid	3		
Fietspaden Burg. Elsenlaan midden	3		
Fietspaden Burg. Elsenlaan noord	3		
Fietspaden Burg. Elsenlaan Rijswijkse Bos	3		
Kessler Park	3		

4.2. Fietsparkeren

Voor het fietsparkeren voeren we drie verschillende projecten uit. Na het vaststellen van het Fietsplan worden begrotingsvoorstellen gedaan voor projecten zoals hier omschreven.

1. Project: Fietsparkeerbeleid

Dit project bestaat uit de volgende onderdelen:

- **Actualiseren van beleid wat betrekking heeft op de inrichting van de openbare ruimte**

Rijswijk kent verschillende type fietsparkeervoorzieningen met elk hun voor en nadelen (zie bijlage 3). De kwaliteitseisen die hieraan worden gesteld worden opgenomen in beleid wat is geschreven over de inrichting van de openbare ruimte binnen Rijswijk.

- **Fietsparkeerbeleid opstellen over het aantal en het type fietsparkeerplekken**

Op basis van de eigenschappen (uit bijlage 3) worden fietsparkeervoorzieningen toegekend aan een bepaald type voorziening of locatie. Vooruitlopend op dit beleid zijn er al concept beleidsregels over de omgang bergingen bij nieuwbouw opgesteld. Deze worden samen met de normen

van andere voorzieningen uitgewerkt in het fietsparkeerbeleid.

- **Fietsparkeren integreren in de nieuwe nota parkeernormen**

Met de inzet op meer fietsgebruik in Rijswijk is er noodzaak om een fietsparkeerbeleid op te stellen vooruitlopend op de geactualiseerde nota parkeernormen. De nieuwe nota parkeernormen wordt naar verwachting begin 2024 opgesteld. Het fietsparkeerbeleid wordt hier onderdeel van.

2. Project: Realiseren van fietsparkeerplekken

Dit project bestaat uit de volgende onderdelen:

- **Het opstellen van een projectplan voor extra fietsparkeerplekken**

Omdat de openbare ruimte binnen Rijswijk schaars is, willen we alleen fietsparkeervoorzieningen realiseren waar dat nodig is. Om hier een beter beeld van te krijgen zijn er mei 2023 tellingen gedaan naar de bezetting van fietsparkeerplekken in heel Rijswijk. In september 2023 gaan we het aantal weesfietsen in Rijswijk tellen. Op locaties waar sprake is van een hoge bezettingsgraad en waar weinig weesfietsen staan, worden eerder

extra fietsparkeerplekken toegevoegd dan op locaties waar met veel weesfietsen.

Bij dit projectplan komen zowel fietsparkeervoorzieningen bij woningen, als bij winkelcentra en OV-haltes aan bod.

- **Toepassen van fietsnietjes en fietsvlonders**

Naast een proactieve werkwijze, zetten we ook in op een vraag-gestuurde werkwijze. Hierbij kan een bewoner of ondernemer het initiatief nemen voor het plaatsen van fietsparkeervoorzieningen.

Twee varianten kunnen opspelen:

- a. Er wordt een verzoek gedaan om extra fietsnietjes te plaatsen. Wanneer hiervoor genoeg beschikbare ruimte is in de openbare ruimte worden deze geplaatst.

- b. Er wordt een verzoek gedaan om een fietsvlonder te plaatsen (zie figuur 14). Hiervoor is het aan de bewoner om bij de burens voldoende draagvlak te creëren. Wanneer met handtekeningen wordt aangetoond dat er voldoende draagvlak is, wordt er voor een periode van 3 maanden een fietsvlonder geplaatst. Het gebruik hiervan wordt vervolgens geëvalueerd.

Als blijkt dat op basis van de proeftijd de meerderheid een vaste fietsvlonder wil, wordt het trottoir verbreed en van fietsparkeerplekken voorzien. Fietsvlonders worden geplaatst op locaties waar voldoende ruimte is. Vaak is dit op een parkeerplaats. Meer fietsen zorgt immers voor minder benodigde parkeer ruimte voor auto's.



Figuur 14: Fietsvlonder (Den Haag)

3. Project: Handhaving op fietsparkeren

Dit project bestaat uit de volgende onderdelen:

- **Aanpassingen van beleid**

Om het gebruik van fietsparkeren te kunnen handhaven zijn er enkele beleidsmatige aanpassingen noodzakelijk die in het projectplan verder worden onderzocht en toegelicht. Op dit moment is het op basis van de huidige regels lastig om effectief te handhaven op weesfietsen, omdat er geen termijn is vastgesteld hoe lang weesfietsen mogen staan.

De beleidsaanpassingen zullen o.a. bestaan uit:

- Aanpassingen van de Verordening Fysieke Leefomgeving (VFL) en Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Kunnen specifieke locaties ook worden beperkt in de verblijfsduur indien daar behoefte aan is.
- Opstellen van uitvoeringsvoorschriften voor het handhaven op weesfietsen en fietswrakken.
- Het opstellen van een plan, waarbij de fietsparkeervoorzieningen jaarlijks worden opgeruimd en capaciteit wordt toegevoegd aan handhaving hiernaar te handelen.

- **Aansluiten bij het Fietsdepot Haaglanden**

Om de fietsen die tijdens het handhaven worden verwijderd op te slaan, wordt aangesloten bij het Fietsdepot Haaglanden. Op deze manier wordt de rechtmatige eigenaar in de gelegenheid gesteld de fiets op te halen. Wanneer dit niet wordt gedaan, worden de fietsen voor maatschappelijke doeleinden ingezet, zoals sociale werkplekken en het aanbieden van fietsen aan mensen met een laag inkomen (die niet de mogelijkheid hebben zelf om een fiets aan te schaffen).

Planning

Onderstaand is een globale planning van de projecten.

2023

- Q3 en Q4 Onderzoek naar weesfietsen in Rijswijk
- Q3 en Q4 Actualiseren van beleid dat betrekking heeft op de inrichting van de openbare ruimte.
- Q3 en Q4 Beleid voor de toepassing van fietsnietjes en fietsvlonders
- Q3 en Q4 Vooronderzoek naar noodzakelijk aanpassingen in APV/ VFL
- Q4 Fietsparkeerbeleid opstellen
- Q4 Het opstellen van een projectplan voor extra fietsparkeerplekken

2024

- Q1 en Q2 Projectplan schrijven en afstemmen over fietshandhaving
- Q2 en Q3 Realiseren van extra fietsparkeervoorzieningen (o.b.v. projectplan)
- Q3 en Q4 Beleid opstellen voor fietshandhaving/ aansluiten bij Fietsdepot Haaglanden
- n.t.b. Fietsparkeerbeleid integreren in nieuwe nota parkeernormen

2025

- Q1 en Q2 Uitrol handhaving fietsparkeren
- Q2 Eerste opruiming van fietsparkeervoorzieningen gemeentebreed



4.3. Fietsgebruik stimuleren

De werkwijze om het fietsgebruik te stimuleren is opgedeeld in drie niveaus: Rijswijk, wijken en doelgroepen. Hierbij is de uitdaging hoe we mensen het beste kunnen bereiken en hen stimuleren om meer te fietsen. Per niveau wordt een werkwijze uitgewerkt en globaal in een planning gezet. Uitvoering hiervan is afhankelijk van de beschikbare menskracht en het exploitatiebudget. Los van dit Fietsplan worden begrotingsvoorstellen gedaan voor de uitvoering van deze projecten.

Uitgangspunten

Bij het opstellen van de werkwijze op de drie niveaus gelden een aantal uitgangspunten die voor ieder niveau in principe hetzelfde is. De werkwijze focust hierbij op:

- Gewoonten doorbreken;
- Mogelijkheden (gedragsalternatieven) scheppen of wegnemen;
- Kennis overbrengen;
- Vaardigheden ontwikkelen;
- Motivaties ontwikkelen.

Hieruit volgt een pakket aan maatregelen die voor campagnes kunnen worden ingezet om mensen meer te laten fietsen. Afhankelijk van de omstandigheden en de doelgroep zullen verschillende maatregelen worden ingezet:

- Fiets naar je werk dag/week;
- Fietsinformatie (apps/internet);
- Fietsapp (routeinformatie en gaming);
- (Hogere) kilometervergoeding voor fietsen;
- Probeer(e-)fiets;
- Repareren en onderhoud van de fiets;
- Leren fietsen;
- Bewustwordings- en beloningsacties;
- Goede voorbeeld geven (fietsambassadeurs);
- Korting/subsidie op kopen van een fiets;
- Informatievoorziening (bijvoorbeeld via: internet, mond op mond, apps, informatieborden);
- Koppelen met kansrijke gebeurtenissen (wegwerkzaamheden, verhuizing, nieuwbouw, ...).

Rijswijk

De werkwijze voor heel Rijswijk is onderdeel van een grotere campagne voor het stimuleren van het gebruiken van andere (duurzame) vervoerswijzen. We sluiten zoveel mogelijk aan op landelijke en regionale campagnes (zie figuur 11). Campagnes zijn hierdoor herkenbaarder en voor de gemeente Rijswijk bespaart het tijd en kosten. Ook wordt

onderzocht in hoeverre we kunnen aansluiten bij de campagne “Den Haag fietst”: Rijswijk Fietst.

Voor het stimuleren van fietsen maken we gebruik van fietsambassadeurs (dit conform de motie “aandacht voor fietsers in Rijswijk” van CDA, PvdA en Christen Unie van 22 december 2022). Daarnaast wordt gebruik gemaakt van omstandigheden die het voor reizigers noodzakelijk maken om anders over hun reisgedrag na te denken, bijvoorbeeld bij wegwerkzaamheden of verhuizingen.



Figuur 15: Regionale en landelijke campagnes

Wijken

In de loop van aankomende jaren wordt een wijkaanpak ontwikkeld. Hierbij wordt per wijk gekeken naar de huidige mobiliteit (wijze van verplaatsen) en hoe fietsen gestimuleerd kan worden.

Eind 2023 wordt een fietsstimuleringsplan ontwikkeld voor de vier type wijken in Rijswijk:

- **Vooroorlogse wijken:** 1, 2
- **Naoorlogse wijken:** 4, 6, 7, 8, 9
- **Uitbreidingswijk:** 10
- **Werk- en winkelgebieden:** 2, 3, 5, 11

Deze werkwijzen worden gecombineerd met lokale buurt- en wijk problemen/uitdagingen als (auto)parkeerdruk, weinig fietsparkeerplaatsen, missende kleine fietsverbindingen (doorsteken).

Ook wordt gekeken naar de karakteristiek van de mensen in de wijk: opleidingsniveau, leeftijden, cultuur, inkomen, leefstijlen en dergelijke.

Per wijk/buurt wordt een specifieke werkwijze ontwikkeld. We kunnen niet alle wijken tegelijkertijd aanpakken. We beginnen daarom met de buurten waar de kans op succes het grootst is. Hierbij kijken we naar de mobiliteitsdruk op de ruimte: de parkeerdruk. In figuur 12 worden de buurten met de hoogste parkeerdruk groen omlijnd.

In deze buurten gaan we als eerste aan de slag:

- Wijk 1: Leeuwendaal
- Wijk 2: Oud Rijswijk, Bomenbuurt en Rembrandtkwartier
- Wijk 4: Huis te Lande
- Wijk 6: Artiestenbuurt
- Wijk 8: Strijp

Het stimuleren van het fietsgebruik in de wijken wordt gecombineerd met het stimuleren van lopen, openbaar vervoer en deelmobiliteit.



Figuur 16: Buurten waarmee gestart wordt met stimuleren van het fietsgebruik (groen omlijnd)

Doelgroepen

Op basis van de motieven om te fietsen worden de volgende doelgroepen onderscheiden:

1. Scholieren
2. Forensen
3. Bezoekers voorzieningen
4. Jongeren/jong volwassenen
5. Senioren/mindervaliden
6. Mensen die vanuit sociaal/culturele achtergrond niet fietsen

Voor iedere doelgroep wordt een werkwijze ontwikkeld waarmee zo goed mogelijk wordt ingespeeld op de wensen en omstandigheden van de doelgroep. Er wordt aansluiting gezocht bij belangengroepen die hierbij ondersteuning kunnen geven en bij de betreffende beleidsvelden binnen de gemeente. Ook wordt gebruik gemaakt van de inzet van Zuid-Holland Bereikbaar. Daarmee kan een effectieve werkwijze worden gemaakt om de verschillende doelgroepen te stimuleren om meer te fietsen. Waar nodig en zinvol wordt de werkwijze voor doelgroepen gecombineerd met de werkwijze per wijk of voor heel Rijswijk.

De doelgroepen worden hieronder verder uitgediept:

1. Scholieren

Het betreft hier scholieren uit het basis- en middelbaaronderwijs. Vanuit verkeersveiligheid loopt er al een programma “Veilig naar school” voor basisscholen waarop kan worden aangesloten. Voor middelbare scholieren kan een soortgelijk programma worden ontwikkeld. Samenwerking met de scholen is hierbij essentieel.



2. Forensen

Ongeveer de helft van de Rijswijkers werkt op minder dan 7,5 km afstand van zijn/haar werk. Ook de helft van de mensen die in Rijswijk werken, woont op minder dan 7,5 km afstand (bron: Gemeente Rijswijk: Analyseatlas mobiliteitsvisie Rijswijk, 2020). Dat betekent dat er een grote potentie is om mensen naar hun werk te laten fietsen.

Samenwerking met de werkgevers in Rijswijk en de regio is hierbij essentieel.

3. Bezoekers voorzieningen

Veel mensen die naar winkels, het theater, de bibliotheek etc. gaan, kunnen dit met de fiets doen. Hierbij speelt de mogelijkheid om de fiets goed en veilig te kunnen stallen een grote rol. Het stimuleren van fietsen door bijvoorbeeld het thuisbezorgen van gekochte boodschappen of het autoluw maken van winkelstraten kan hieraan bijdragen. Samenwerking met winkels, theaters en dergelijke kan de verandering versterken.

4. Jongeren/jong volwassenen

Er is veel belang om deze, wat moeilijker te bereiken groep van ongeveer 16 tot 25 jaar te stimuleren om na hun middelbare school te blijven fietsen. In deze groep ligt de aantrekkelijkheid van de auto op de loer en heeft men vaak meer geld om andere vervoerswijzen te betalen. Er zal moeten worden aangesloten op de belevingswereld van jongeren, waar mogelijk samen met jongerenorganisaties/maatschappelijk werk.

5. Senioren/mindervaliden

Het aantal senioren dat fietst is de laatste jaren gestegen. Deels door de toenemende vergrijzing, maar ook door de

komst en het gebruik van de elektrische fiets. Bij senioren is de veiligheid van extra groot belang, vanwege de kwetsbaarheid van het lichaam. Ook mindervaliden worden in de doelgroepenbenadering meegenomen. In samenwerking met het Maatschappelijk Domein en belangenorganisaties wordt een werkwijze gemaakt voor deze groep.

6. Mensen die vanuit sociaal/culturele achtergrond niet fietsen

Er zijn groepen mensen die vanuit hun sociale en culturele achtergrond minder of niet fietsen. Onbekendheid, gewoonte en bezit van een fiets spelen hierin een grote rol. Samen met het Maatschappelijk Domein en belangenorganisaties wordt gekeken welke groepen dit zijn en hoe deze het beste kunnen worden benaderd.

Planning

Onderstaand wordt een globale planning geschetst om het fietsgebruik te stimuleren. Deze planning kan mogelijk nog wijzigen als gevolg van de uitwerking van de stimulering van andere vervoerswijzen. In het komende halfjaar wordt de werkwijze verder uitgewerkt, waarna in 2024 wordt ingezet op de verdere uitrol. Dit is nog afhankelijk van het (nog aan te vragen) beschikbare budget. Waar nodig en zinvol worden de werkwijzen voor Rijswijk, wijken en doelgroepen gecombineerd.

2023

- Q3 en Q4 Uitwerken generieke werkwijze voor fietsgebruik stimuleren Rijswijk (ook voor andere vervoerswijzen)
- Q3 en Q4 Uitwerken generiek werkwijze fiets per type wijk
- Q4 Uitwerken werkwijze wijken en buurten
- Q3 en Q4 Uitwerken werkwijze doelgroepen

2024

- Q1 Planvorming fietsgebruik stimuleren Rijswijk, wijken en doelgroepen, inclusief benodigd budget
- Q2 Budgetaanvraag in 1^e halfjaarrapportage 2024
- Q3 en Q4 Uitrol fietsgebruik stimuleren Rijswijk
- Q1 en Q2 Pilot Leeuwendaal
- Q3 en Q4 Uitrol wijk 2 en 4
- Q3 en Q4 Uitrol doelgroepen

2025

- Hele jaar Uitrol fietsgebruik stimuleren Rijswijk
- Q1 en Q2 Uitrol wijk 6 en 8
- Q3 en Q4 Uitrol twee nog te bepalen wijken

2026 en verder

- Na 2025 Voortzetting fietsgebruik stimuleren Rijswijk
- Na 2025 Uitrol opvolgende wijken



Bijlagen

Bijlage 1: Infrastructurele maatregelen

Breedte fietspaden

Voor de breedte van de hoofdfietsroutes en de stedelijke fietsroutes in Rijswijk houden we in principe de CROW-richtlijnen aan die in onderstaande tabel getoond worden. Uitgangspunt hierbij is 50 cm obstakelvrije ruimte aan beide zijden van het fietspad en trottoirbanden die lager zijn dan 5 cm. In Rijswijk hebben we vaak te maken met een bestaande situatie, waardoor afhankelijk van de situatie gezocht moet worden naar een optimale fietspadbreedte. Hierbij speelt de intensiteit en het aandeel brom/snorfietsers een rol bij breedte van het fietspad.

Eénrichtingsfietspaden

Intensiteit maatgevend uur	Aandeel brom/snorfietsers		
	0%	4%	8%
< 75	230	230	230
75 - 150	230	230	250
150-250	230	250	270
250-350 *)	230	270	290
350-500	230	270	330
500-700	270	330	360
700-900	270	350	360
>900	270	360	360

Tweeërictingsfietspaden

Intensiteit maatgevend uur	Aandeel brom/snorfietsers		
	0%	4%	8%
< 75	230	260	270
75 - 150	270	270	350
150-250	270	360	360
250-350	270	360	360
350-500 *)	350	360	400
500-700	350	440	470
700-900	350	480	520
>900	380	520	>550

*) Gele cellen hanteren als minimum breedte voor hoofdfietsroutes.

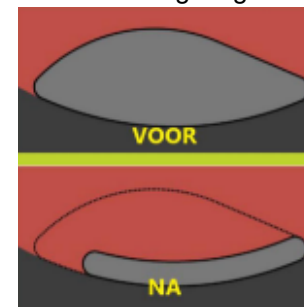
Tabel 1: Geactualiseerde aanbevelingen voor effectieve breedte (cm) van fietspaden. Houd rekening met de uitgangspunten en bekijk de tips!

Aanbevelingen voor breedte fietspaden in cm
(Fietsberaad CROW, juni 2022)

Er zijn verschillende maatregelen die genomen kunnen worden om fietsers meer ruimte te geven op kruisingen en tijdens de oversteek te geleiden. Maatregelen als de banaan, de padverbreding en de bochtverbreding geven fietsers meer ruimte voor en tijdens het oversteken. Deze maatregelen zorgen ervoor dat de opstelruimte voor het verkeerslicht soms verdubbeld wordt. Binnen één groenfase kunnen veel meer fietsers in één keer door, zonder dat het autoverkeer daar nadeel van ondervindt (Hendriks, 2017).

Banaan

De banaan is toe te passen op kruisingen met VRI's waar een stroom fietsers voor het rode verkeerslicht stil moet staan. Door het eilandje tussen de rijbaan en het fietspad te versmallen, ontstaat er meer opstelruimte voor wachtende fietsers. Kort gezegd is het een gebogen



uitgevoerde verhoging met dezelfde functie als een verkeers-eiland, maar neemt de banaan veel minder ruimte in. De fietsers worden nog steeds geleid en gescheiden van het autoverkeer

(Hendriks, 2017).

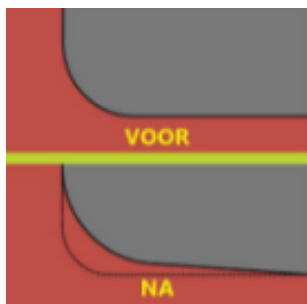
Padverbreding

Het versmallen van zebra's is een relatief simpele ingreep. Soms liggen er zebra's van zes meter breed, terwijl vier meter ook voldoende kan zijn. Ook wordt er meer ruimte gewonnen door de blokmarkering langs een fietsoversteek niet op de oversteek zelf te leggen, maar ernaast. De blokmarkering kan tussen zebra en fietsoversteek ook helemaal weggelaten worden, omdat deze niet wettelijk verplicht is (Hendriks, 2017).



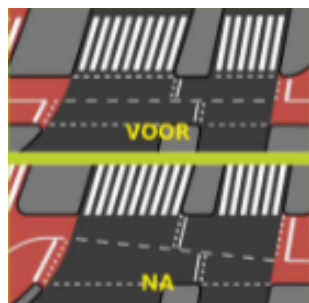
Bochtverbreding

Om het rechtsafslaande fietsverkeer meer ruimte te geven, dient de bocht wat ronder uitgevoerd te worden. De boogstraal wordt dan ruimer. De flow van de fietser wordt hierdoor verbeterd. Er moet wel opgelet worden dat de bochtverbreding niet ten kosten van de voetganger gaat (Hendriks, 2017).



Frietzak

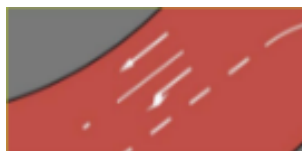
Bij tweerichtingsfietspaden blijkt het 'trechteren' van fietsers ook een goede maatregel. Om zoveel mogelijk fietsers in één keer door groen te krijgen, wordt de fietsstrook ter plaatse van het verkeerslicht fors verbreed. Gelijk na het verkeerslicht wordt de strook versmald en worden de fietsers naar de gewenste richting aan de overkant geleid (Hendriks, 2017).



Voorsorteerpijlen

Het doorgaand fietsverkeer wordt gescheiden van bijvoorbeeld het linksafgaand verkeer door voorsorteervakken te maken en deze

aan te geven met pijlen. Dit om de fietser te helpen onderscheid te maken tussen doorgaand verkeer en linksafgaand verkeer, zodat de algehele flow op het kruispunt beter verloopt (Hendriks, 2017).



Kleurgebruik

Wanneer fietsers op een kruising met motorvoertuigen voorrang hebben, wordt het fietspad bij voorkeur doorgetrokken in de vorm van rood asfalt op het wegdek.

Zebrapaden op het fietspad

Er liggen in principe geen zebrapaden op de fietspaden. In de praktijk blijkt een fietspad met of zonder zebepad even veilig, maar een fietspad zonder zebepad geeft minder ergernissen. Over het algemeen zijn fietsers minder bereid te stoppen voor een zebepad. Een fietspad is ook smaller dan een rijbaan en daardoor gemakkelijker om over te steken. Als er een zebepad ligt over de rijbaan en er tussen de rijbaan en fietspad onvoldoende ruimte is voor de voetganger om de oversteek te pauzeren zal het zebepad over het fietspad worden doorgetrokken.

As- en kantmarkering

Visuele geleiding met as- en kantmarkering kan enkelvoudige fietsongevallen helpen voorkomen. Het komt vaak voor dat een enkelvoudig ongeval veroorzaakt wordt door een fietser die van het fietspad afraakt en in de

berm valt of tegen een trottoirband botst. Om op tijd te kunnen anticiperen op onverwachte bochten en situaties is het belangrijk dat fietsers het wegverloop kunnen zien, voornamelijk in het donker. Het CROW adviseert om binnen de bebouwde kom kantstrepen toe te passen als een fietspad langs een weg afbuigt, bijvoorbeeld bij bushaltes of kruispunten. Ook bij het ontbreken van straatverlichting kunnen kantstrepen de zichtbaarheid van het wegverloop verbeteren. Bij tweerichtingsfietspaden wordt aanbevolen een as- en kantmarkering aan te brengen.

Schuine opsluitband in contrasterende kleur

Vaak is er binnen de bebouwde kom sprake van kantopsluiting. Daarom wordt aanbevolen een schuine opsluitband van 5 cm te plaatsen i.p.v. een rechte trottoirband waar 10 cm verloren gaat. Daarnaast is een rechte trottoirband moeilijk overrijdbaar en niet vergevingsgezind.

Bijlage 2: Gebruik fietspaden

Er zijn verschillende type tweewielers (fietsen), hierbij wordt wettelijk geen onderscheid gemaakt in bijzondere fietsen, zoals bakfietsen:

- Bromfiets/speed-pedelec (45 km/u, helmplicht, geel kenteken): wettelijk verplicht op de rijbaan
- Snorfiets (25 km/u, helmplicht, blauw kenteken): wettelijk verplicht op het fietspad
- Elektrische fiets
- Zelftrapper (fiets zonder trapondersteuning)
- Licht elektrische voertuigen (LEV)

(Onder LEV's vallen de elektrische skateboards, -hoverboards, -kickbikes (steps met grote wielen), e-steps (steps met kleine wielen), de Segway, monowheel en onewheel. De elektrische fiets en (brom)scooter vallen dus niet binnen deze groep.

De noodzaak om tweewielers op de rijbaan te laten rijden, is gekoppeld aan de (beschikbare) breedte van het fietspad en de drukte op het fietspad. In bijlage 1 zijn de CROW-richtlijnen hiervan opgenomen. Deels is het maatwerk, maar het moet ook duidelijk en uniform zijn voor de weggebruiker (automobilisten en tweewielers). Daarnaast speelt het invoeren van 30 km/u i.p.v. 50 km/u op bestaande wegen een rol. Bij het invoeren van 30 km/u is het verschil tussen de auto en de snorfiets (25 km/u) kleiner, dan bij een maximumsnelheid van 50 km/u. Waardoor het idee ontstaat om te

onderzoeken of de snorfiets ook niet op de rijbaan kan rijden.

Er gelden verschillende maximumsnelheden voor bromfiets en speedpedelec afhankelijk van het type infrastructuur.

- Rijbaan: 45 km/u
- Fiets/bromfietspad buiten bebouwde kom: 40 km/u
- Fiets/bromfietspad binnen bebouwde kom: 30 km/u

Op basis hiervan komen we tot onderstaande verdeling voor wegen met losliggende fietspaden. Hierbij wordt aangesloten op de nieuwe wegindeling voor 30 km/u en 50 km/u.

50 km-wegen

Conform de wettelijke eisen rijden de bromfiets en speedpedelec (45 km/u) in Rijswijk op de rijbaan. Alle overige fietsen rijden op het fietspad. Op drukke wegen en aansluitingen op snelwegen is het minder veilig om de bromfiets/speedpedelec op de rijbaan te laten rijden. Op die locaties wordt een uitzondering gemaakt en wordt gezorgd dat de inrichting van fietspaden geschikt zijn voor alle soorten tweewielers.

30 km-wegen

Conform de wettelijke eisen rijden de bromfiets en speedpedelec op de rijbaan op wegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt. Bij erftoegangswegen waar een maximumsnelheid van 30 km/u geldt rijdt ieder voertuig op de rijbaan, dus ook de snorfiets en fiets. Met het

opkomen van een nieuwe wegcategorie: gebiedsontsluitingsweg 30 (GOW30) met fietspaden, ontstaat het idee om de snorfiets op de rijbaan te laten rijden. Om dit juridisch te verwezenlijken moet een onderbouwing worden geleverd over de noodzaak hiervan ten behoeven van het benodigde verkeersbesluit. Bij een GOW30 is het wenselijk dat elektrische fietsen, zelftrappers en LEV's op het fietspad blijven rijden.

Bijlage 3: Fietsparkeren

Type parkeervoorziening en daarbij horende eigenschappen

Type voorziening	Eigenschappen
Fietsnietje	• Kennen een relatief grote hard op hard afstand en zijn daardoor minder geschikt voor grote hoeveelheid fietsers die gelijktijdig parkeren. • Geschikt voor kleinere winkelcentra, tram/bushalte, supermarkt etc. • Bieden mogelijkheid om de fiets goed vast te maken en beperken hierdoor schade als gevolg van diefstal. • Zijn makkelijk ruimtelijk inpasbaar.
Voorwielklem (Tulips)	• Kennen een korte hard op hard afstand en zijn geschikt voor grote hoeveelheden fietsen die gelijktijdig parkeren. • Geschikt voor treinstations, grote winkelcentra en sportverenigingen. • Bieden een beperkte mogelijkheid om de fiets veilig vast te maken, waardoor de kans op schade aan de fiets door diefstal en vernieling toeneemt. Dit wordt binnen Rijswijk opgelost door de stallingen te bewaken.
Buurtfietsenstalling	• Dit kan in de vorm van inpandige fietsenstallingen, fietskluizen, fietscarroussel, bergingen, etc. Dit biedt vooral mogelijkheden om de levensduur van de fiets te verlengen. Een afsluitbare fietsparkeerplaats beschermt de fiets tegen invloeden van weersomstandigheden, vernieling en diefstal. • Een buurtfietsenstalling is vooral geschikt voor locaties waarbij de fiets voor een langere tijd wordt gestald. • De buurtfietsenstalling is relatief lastig ruimtelijk inpasbaar en door de kwaliteit die het biedt ook prijzig.
Fietsparkeervakken	• Het fietsparkeervak bestaat uit een gebied wat is voorzien van belijning en is met name relevant voor de tweewielers die geen gebruik kunnen maken voorwielklemmen of andere voorzieningen. • Zijn relatief eenvoudig ruimtelijk inpasbaar (omdat ze geen vaste vorm hebben). • Biedt verder weinig kwaliteit/mogelijkheden om de fiets veilig te stallen en is daardoor alleen geschikt voor tweewielers met afwijkende afmetingen.