

Reactie Fietzersbond Haagse regio, onderafdeling gemeente Rijswijk, op discussie over Rijswijks fietsbeleid tussen VVN / VVD en gemeente

Met enige verbazing heeft de Fietzersbond kennisgenomen van de discussie die is ontstaan over het Rijswijkse fietsbeleid tussen de Voetgangersvereniging Nederland en de gemeente Rijswijk, waarbij ook de VVD zich heeft aangesloten. De teksten wekken soms de indruk dat voetgangers- en fietsersbelangen tegenover elkaar staan. Dat beeld herkennen wij niet.

Voetgangers en fietsers hebben in de praktijk vaak juist een gezamenlijk belang: meer veilige en aantrekkelijke openbare ruimte, minder dominantie van de auto en een leefbare stad waar mensen prettig kunnen verblijven. In Nederlandse steden is nog altijd het grootste deel van de openbare ruimte ingericht op doorstroming en parkeren van auto's. Zowel lopen als fietsen profiteren wanneer daarin andere keuzes worden gemaakt.

De Fietzersbond onderschrijft daarom het belang van een integraal mobiliteitsbeleid waarin lopen, fietsen en openbaar vervoer elkaar versterken. Veel punten uit de brief van de Voetgangersvereniging verdienen serieuze aandacht, maar op onderdelen missen wij nuance of worden tegenstellingen geschetst die in de praktijk niet noodzakelijk zijn.

Ad 1. Het faciliteren van fietssnelheid

De fietsnota gaat naar onze mening in de eerste plaats over het verbeteren van fietsveiligheid en fietscomfort, niet over het “faciliteren van haast”, zoals VVN aangeeft. Juist in Rijswijk zijn nog veel fietspaden van matige kwaliteit, met losse tegels, hobbels en oncomfortabele overgangen. Dat leidt aantoonbaar tot veel eenzijdige fietsongevallen, vooral bij ouderen. Goed asfalt betekent niet automatisch hogere snelheden; het betekent vooral veiliger en comfortabeler fietsen.

De Fietzersbond onderschrijft wel dat woonstraten geen racebanen moeten worden. Snelfietsroutes horen zorgvuldig te worden ontworpen, met oog voor verblijfskwaliteit en veiligheid van voetgangers.

Ad 2. Zebrapaden over fietspaden

De Fietzersbond is niet principieel tegen zebrapaden over fietspaden. Wel blijkt in de praktijk dat zebrapaden over fietspaden soms schijnveiligheid kunnen creëren, omdat fietsers niet altijd stoppen. Dat probleem zien we onder andere in Amsterdam, waar op sommige locaties zebrapaden juist weer zijn verwijderd.

Tegelijkertijd erkennen wij volledig dat voetgangers veilige en duidelijke oversteekplaatsen nodig hebben, zeker ouderen, kinderen en mensen met een beperking. De oplossing ligt wat ons betreft niet in een algemene vraag “wel of geen

zebra?”, maar in maatwerk per locatie, met aandacht voor snelheid, zicht, inrichtingselementen en verkeersdrukke.

Ad 3. Asphalt in woonwijken

Wij herkennen ons niet geheel in het geschetste beeld van “racebanen door woonwijken”. De Fietzersbond is groot voorstander van 30 km/u-wijken en van verkeersluwe woonstraten. Het is ook niet de bedoeling om woonwijken massaal in te richten als snelle fietsroutes.

Wel vinden wij dat belangrijke fietsroutes veilig en comfortabel moeten zijn. Asphalt is daarbij vaak veiliger dan klinkers of slecht gelegde tegels, omdat het minder hinderlijke trillingen, hobbels en valgevaar oplevert. Dat staat los van de gewenste snelheid.

Ad 4. Vergevingsgezinde stoepranden

Vergevingsgezinde stoepranden zijn al jarenlang een belangrijk aandachtspunt van de Fietzersbond, juist omdat zij veel valpartijen voorkomen. Vooral oudere fietsers, kinderen en minder ervaren fietsers profiteren daarvan.

Wij herkennen niet het beeld dat deze randen op grote schaal leiden tot gevaarlijk gebruik van de stoep door fietsers. Fietsers die bewust op de stoep rijden doen dat doorgaans ook bij hogere stoepranden. Wel vinden wij dat het onderscheid tussen voetpad en fietspad duidelijk moet blijven en dat stoepen veilig en comfortabel moeten zijn voor voetgangers.

Ad 5. Bochtverbreding

De Fietzersbond begrijpt de kritiek dat bochten niet moeten uitnodigen tot hoge snelheden. Tegelijkertijd kunnen te scherpe bochten juist leiden tot onveilige situaties, valpartijen en onverwachte manoeuvres van fietsers. Zeker bij drukke kruispunten is enige ruimte nodig om veilig af te slaan.

Wat ons betreft gaat het dus om balans: bochten moeten veilig en logisch vormgegeven zijn, zonder dat zij een uitnodiging worden tot hard doorrijden ten koste van voetgangers.

Ad 6. Meer groen bij verkeerslichten

Hier zien wij vooral een gedeeld belang van voetgangers en fietsers. Het verbeteren van verkeerslichtenregelingen is doorgaans juist bedoeld om lopen en fietsen aantrekkelijker te maken ten opzichte van de auto. In veel gevallen hebben voetgangers en fietsers gelijktijdig groen en is er geen sprake van benadeling van voetgangers.

Wel onderschrijven wij dat oversteeptijden voor voetgangers voldoende ruim moeten zijn, zeker voor ouderen en minder mobiele mensen. Een aantrekkelijke stad vraagt om verkeerslichten die rekening houden met alle kwetsbare verkeersdeelnemers.

Ad 7. Fietsparkeren in de openbare ruimte

Op dit punt herkennen wij veel van de zorgen van de Voetgangersvereniging. De stoep

moet toegankelijk blijven voor voetgangers, rolstoelgebruikers, kinderwagens en slechtzienden.

De Fietzersbond pleit daarom voor voldoende en kwalitatief goede fietsparkeerplaatsen, bij voorkeur ten koste van autoparkeerplaatsen waar de ruimte schaars is. Ook meer bewaakte en inpandige stallingen ondersteunen wij van harte. Daarnaast is handhaving op fietswrakken en hinderlijk gestalde fietsen zeker noodzakelijk.

Ad 8. Sociaal veilige fietspaden

Wij onderschrijven het belang van sociaal veilige fietspaden en leefbare wijken. Goede verlichting, sociale controle en levendige straten zijn daarbij belangrijk. Dat hoeft echter geen tegenstelling te vormen met comfortabelere fietspaden.

Een goed ontworpen fietspad kan prima samengaan met brede voetpaden, groen en aangename verblijfskwaliteit. Juist een integrale inrichting van de openbare ruimte voorkomt conflicten tussen verschillende gebruikers.

Ad 9. Handhaving

De Fietzersbond is het ermee eens dat verkeersregels gehandhaafd moeten worden - ook voor fietsers. Dat geldt voor hinderlijk parkeren, rijden in voetgangersgebieden en gevaarlijk gedrag, maar evenzeer voor snelheidsovertredingen van scooters, auto's en opgevoerde fatbikes.

Handhaving werkt het beste in combinatie met een duidelijke en logische inrichting van de openbare ruimte.

Ad 10. Fietsgedrag en infrastructuur

Wij onderschrijven dat infrastructuur sterk bepalend is voor gedrag. Goede inrichting helpt gewenst gedrag af te dwingen. Tegelijkertijd moeten we oppassen om alle fietsers neer te zetten als roekeloze verkeersdeelnemers. Het overgrote deel van de fietsers gedraagt zich verantwoordelijk.

De Fietzersbond zet zich actief in voor verkeerseducatie, fietslessen en verkeersonderwijs op scholen. Daarbij hoort ook een infrastructuur die veilig, begrijpelijk en comfortabel is voor zowel fietsers als voetgangers.

Tot slot

De Fietzersbond deelt de wens voor een stad waarin lopen aantrekkelijker wordt en waarin kwetsbare verkeersdeelnemers centraal staan. Wij zien voetgangers daarbij nadrukkelijk als bondgenoten, niet als tegenpartij.

De belangrijkste uitdaging voor Rijswijk ligt wat ons betreft niet in een tegenstelling tussen lopen en fietsen, maar in het eerlijker verdelen van de openbare ruimte. Meer ruimte voor lopen, fietsen, groen en verblijfskwaliteit vraagt soms om minder ruimte voor de auto.

Daarbij constateren wij dat een deel van de kritiek in algemene termen is geformuleerd, terwijl verkeerssituaties in de praktijk sterk verschillen per locatie. Goede oplossingen vragen vaak om maatwerk en een zorgvuldige afweging van belangen ter plaatse. Wij gaan daarom liever in gesprek over concrete locaties, knelpunten en mogelijke verbeteringen, zodat samen gezocht kan worden naar oplossingen die zowel voetgangers als fietsers ten goede komen.

Wij hopen daarom dat deze discussie niet leidt tot polarisatie tussen voetgangers en fietsers, maar juist tot een gezamenlijke inzet voor een veilige, leefbare en mensgerichte stad.