

uw kenmerk
uw brief van
ons kenmerk
inlichtingen bij
doorkiesnummer

26.117722
RCC
14 070



Voetgangersvereniging Nederland
Nieuwendammerdijk 185
1025 LH Amsterdam

Ruimtelijke Ontwikkelingen
Mobiliteit en Parkeren

Huis van de stad, Generaal Spoorlaan 2
Postbus 5305, 2280 HH Rijswijk
Telefoon 14 070
stadhuis@rijswijk.nl
www.rijswijk.nl
iban BNG: NL15BNGH0285007424

betreft Beantwoording RA 26 038 "De fietsnota Rijswijk brengt
voetgangers in gevaar en maakt een serieus
voetgangersbeleid onmogelijk"

datum 16 juni 2026
bijlage(n)

Beste Voetgangers Vereniging Nederland,

Bedankt voor uw brief. U geeft aan in een brief aan de raad dat u zich zorgen maakt over de ruimtelijke kwaliteit voor voetgangers in Rijswijk. De gemeenteraad heeft in het Forum Stad van 12 mei jl. bepaald dat het college van burgemeester en wethouders uw brief afhandelt, met een afschrift aan de gemeenteraad. Wij reageren hieronder op uw punten.

STOMP of TOMP

U stelt dat stappen onvoldoende is meegenomen en de gemeente langzaam verkeer (voetganger en fietser) ten onrechte te veel als een geheel ziet.

In essentie gaat het STOMP-principe over prioritering bij de verschillende vervoerswijzen. In de praktijk is iedere situatie anders. Dit vraagt om maatwerk zodat alle modaliteiten blijven doorstromen. Rijswijk werkt momenteel aan een handleiding STOMP waarin wordt omschreven hoe de prioriteit voor verschillende vervoerswijzen bij verschillende wegtypen moet worden uitgewerkt.

Verhulde keuze tegen voetgangers

U stelt dat er eenzijdig keuzes worden gemaakt voor de fiets en dat dit ten koste gaat van de voetganger. Meer aandacht voor de voetganger en minder ruimte voor parkeren en rijbanen is in uw visie de oplossing.

We betreuren dat u het fietsplan heeft gelezen als benadeling van de voetganger. Wij vinden de veiligheid van voetgangers heel belangrijk. Zoals u weet werken we op dit moment aan duidelijke en kwalitatieve toetsingskaders voor voetpaden. Het Fietsplan is gericht op het verbeteren van het fietsnetwerk, de infrastructuur, het fietsparkeren en stimuleren om de fiets te gebruiken.

1. Het faciliteren van fietssnelheid

U stelt dat het Fietsplan gelijk is aan het "faciliteren van haast" en dat u meer aandacht wilt voor fietsers en voetgangers ten koste van de auto.

Het Fietsplan maakt onderscheid in hoofdfietsroutes, waar het doorfietsen belangrijk is, stedelijke fietsroutes die de wijken met de fiets verbinden worden en basis fietsroutes wat voornamelijk woonstraten zijn. We verbreden fietspaden zodat er meer ruimte is om elkaar veilig in te halen, zodat iedereen zijn eigen tempo kan fietsen. Hier maken we bewust een scheiding tussen snellere en langzamere fietsers. De gemeente hecht ook veel waarde aan een goede doorstroming van de auto. De auto is en blijft een belangrijk onderdeel van de bereikbaarheid van Rijswijk en de omgeving.

2. Zebrapaden

U gaat uitgebreid in op de keuze in het Fietsplan om op een aantal plekken geen zebra's aan te leggen.

Er zijn voor voetgangers veilige oversteekplaatsen nodig en we leveren maatwerk per locatie. De uitdaging voor de gemeente is om een veilige situatie te creëren voor alle weggebruikers. Dit betekent ook rekening houden met het gedrag van weggebruikers. Zebrapaden passen we idealiter toe onder de juiste condities en op plekken waar automobilisten en fietsers dit verwachten of gewend zijn. We kijken bijvoorbeeld naar drukte, oversteeklengte, zicht en gedrag. Verkeersveiligheid en minder slachtoffers staan voorop.

3. Asfalt in woonwijken

U stelt dat er racebanen door woonwijken lopen en dat er door asfalt in de wijken hard gereden wordt.

Bij herinrichting van woonstraten wordt geen asfalt (meer) toegepast, maar klinkerverharding. Wij herkennen ons niet in deze opmerking. Op erftoegangswegen delen de fietsers de beklinkerde rijbaan met auto's. Op gebiedsontsluitingswegen worden fietspaden of -stroken geasfalteerd. Dat maakt fietsen comfortabeler, maar nog belangrijker: veiliger. Jaarlijks gebeuren er vooral met ouderen veel enkelzijdige ongevallen met fietsers door oneffen tegels.

4. Vergevingsgezinde stoepranden

U stelt dat door het toepassen van vergevingsgezinde stoepranden het gevaarlijker wordt voor voetgangers en er meer mensen op de stoep gaan fietsen.

Het doel van vergevingsgezinde stoepranden is om valpartijen te voorkomen. We herkennen ons niet in het beeld dat daardoor meer fietsers op de stoep gaan fietsen. Ook hier zien we een spanningsveld tussen twee belangen: geen fietsers op de stoep en kans op vallen van fietsers, is beide verkeersveiligheid. Bovendien is fietsen op de stoep simpelweg verboden.

5. Bochtverbreding

U geeft aan dat de in het Fietsplan aangegeven bochtverbredingen ten koste gaat van de voetganger en we die naar uw mening beter niet kunnen toepassen.

De bochtverbredingen zijn ervoor om de fietser beter te begeleiden. We zijn het met u eens dat dit niet ten koste mag gaan van de voetganger. Hier wordt bij de uitwerking ook rekening gehouden. De normale voorrangregels blijven van toepassing en er moet voldoende ruimte zijn voor de voetganger.

6. Meer groen voor fietsers bij VRI

U wilt graag meer groen bij VRI's voor voetgangers. Hiervoor moet ruimte worden gezocht bij minder groen voor auto's.

Rijswijk heeft de ambitie: "Een nieuw evenwicht tussen bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in een stad die groeit". Het is belangrijk dat fietsers en voetgangers ook goed kunnen doorstromen en voldoende tijd krijgen om over te steken. In de handleiding STOMP nemen we op hoe de voorrang voor verschillende vervoerswijzen bij verschillende wegtypen eruit moet komen te zien. Hierin zal gekeken worden naar de voorrang en groentijden van alle weggebruikers en voetgangers zijn daar onderdeel van. In het Fietsplan staat niet dat we de veiligheid van de voetgangers opofferen aan de haast van auto en fiets. Bovendien krijgen fietsers en voetgangers meestal tegelijk groen dus er hier is geen sprake van concurrentie.

7. Fietsparkeren uitbreiden in de openbare ruimte

U maakt zich zorgen over de ruimte voor voetgangers als we het fietsparkeren uitbreiden.

De openbare ruimte is schaars. We zetten daarom in eerste instantie in op het verwijderen van weesfietsen en fietswrakken. Daarna pas op het toevoegen van extra parkeervoorzieningen waar nodig en waar mogelijk. Hierbij borgen we de vrije doorloopruimte voor voetgangers. Bij onvoldoende fietsparkeerplaatsen gaan mensen hun fiets toch op de stoep zetten (wat wettelijk mag), wat juist de voetganger hindert.

8. Sociaal veilige fietspaden door meer reuring op straat

U ziet meer leefbaarheid in de wijken als de voetgangers meer ruimte krijgt op straat. U wilt geen snelle fietsroutes door de wijk.

Momenteel stellen we kaders op voor kwalitatieve voetpaden. Reuring op straat is zeker goed om de veiligheid van voetgangers te verbeteren. Dit sluit enerzijds aan aantrekkelijke straten die uitnodigen om te lopen. En anderzijds bij het principe van de 15-minuten stad die we hanteren. We stellen dat belangrijke voorzieningen binnen 15 minuten te bereiken zijn te voet of met de fiets. Dit stimuleert lopen en fietsen, waarmee de routes naar voorzieningen levendiger worden. Met het Fietsplan is het juist niet de bedoeling om doorgaande fietsers door woonwijken te leiden.

9. Ontbrekende handhavingsparagraaf

U mist de handhaving in het Fietsplan, dit om de ruimte voor de voetgangers te waarborgen.

Het Fietsplan gaat over fietskwaliteit en handhaving is hier geen onderdeel van. Handhaving in Rijswijk is vastgelegd in de Algemene Plaatselijke Verordening (APV). Inwoners kunnen een melding doen van overlast via de BuitenBeter app, de gemeentewebsite of bellen naar het Rijswijks Contactcentrum.

10. Fietsgedrag

U wilt graag dat we het gewenste (fiets)gedrag via een goede inrichting van de infrastructuur wordt gewaarborgd en ook inzet op handhaving.

Gedrag van sommige fietsers heeft zeker aandacht nodig. Daarom zetten we ook in op campagnes tegen bijvoorbeeld opgevoerde fatbikes, verkeerseducatie en fietsexamens. We richten de openbare ruimte zo goed en logisch mogelijk in en houden hierbij rekening met de belangen van verschillende modaliteiten. Helaas kunnen we met de inrichting niet al het ongewenste gedrag tegengaan.

Concluderend

U staat achter het principe van meer fietsen voor een leefbaardere stad, maar ziet het Fietsplan tegelijkertijd als bedreiging voor de voetganger. U wilt met ons in gesprek over voetgangersbeleid.

Zoals boven aangegeven is de inrichting van de openbare ruimte een afweging van veel, soms tegenstrijdige belangen. Bij de inrichting van de openbare ruimte blijft het een kwestie van afwegingen maken, waarbij we het voor elke vervoerswijze zo goed mogelijk inrichten.

Daarbij willen wij vooropstellen dat de verschillende modaliteiten en het STOMP-principe verder uitgewerkt worden, zoals aangekondigd in de Mobiliteitsstrategie 2040 (vastgesteld door de raad op 23 april 2024). Het Fietsplan was hier een voorloper van (vastgesteld door de raad op 10 oktober 2023). Op dit moment wordt er gewerkt aan onder andere de leidraad STOMP, het autonetwerk, kwalitatieve voetgangerspaden en een strategie voor de verkeersregelininstallaties. Daarnaast werken we continu aan optimalisatie van integraal samenwerken binnen het ruimtelijk domein, zodat de verschillende belangen bij ieder project worden overwogen.

We blijven graag in contact met de Voetgangersvereniging. Wij stellen voor om door te gaan met de overleggen één keer per kwartaal. Wij houden u tijdens deze overleggen op de hoogte van relevante ontwikkelingen. Daarnaast stellen we voor om samen met de Fietsersbond om tafel te gaan om gedeelde belangen te bespreken.

Met vriendelijke groet,
burgemeester en wethouders,

de secretaris,

de burgemeester,

P.M. Schuit

H. Sahin