Aan het College, aan de gemeenteraad
4 april 2026
Onderwerp: de fietsnota Rijswijk brengt voetgangers in gevaar en maakt een serieus voetgangersbeleid onmogelijk

Geacht college, geachte raad

Enige tijd geleden nodigde de wethouder Sandra de Waart (D66) ons uit om te praten over voetgangersbeleid. Zij is voornemens om een Rijswijks voetgangersbeleid te ontwikkelen en wilde graag ons advies. Samen maakten we een schouw en er is meer overleg gaande. Tijdens onze verdere gesprekken met de gemeente liepen we al snel aan tegen de bedreigingen van het nieuwe Rijswijkse fietsbeleid voor voetgangers .

De fietsnota is geschreven vanuit het idee van transitie van auto naar fiets en daar staan wij achter. Maar die transitie kan niet zonder uitdrukkelijk aandacht te hebben voor de voetganger en die ontbreekt geheel. Dat wordt des te problematischer als de kaders van de fietsnota gaan bepalen wat er voor de veiligheid van voetgangers wel of niet mogelijk is.

Wij trekken daarom aan de alarmbel. In deze brief laten wij zien hoe slecht de visie van de fietsnota uitpakt voor voetgangers en waarom een heroverweging van sommige foutieve keuzes uit het fietsbeleid snel nodig is.

STOMP of TOMP

Gemeenten beroepen zich in hun mobiliteitsbeleid op het STOMP principe. Het beleid zou dus in eerste instantie het stappen moeten faciliteren, dan het trappen etc. We zullen in dit commentaar aantonen, dat dit onvoldoende is gebeurd.

Allereerst valt op: slechts heel af en toe komt het woord ‘voetganger’ in de beleidsnota van de gemeente Rijswijk voor. Natuurlijk gaat het hier over fietsbeleid maar dat wil niet zeggen dat dit beleid geen oog meer hoeft te hebben voor belangen van ouderen, slechtzienden, kleine kinderen, ...kortom voetgangers.

Voetgangers en fietsers worden nog ten onrechte als één entiteit gezien: ‘langzaam verkeer’. Dat is een verouderde term uit het auto-denken. Er was ooit snelverkeer en langzaam verkeer. Maar die werkelijkheid bestaat niet meer. Alleen voetgangers zijn echt ‘langzaam

verkeer'. De rest is veelal gemotoriseerd verkeer dat gemiddeld minimaal zo'n 25 km per uur rijdt en veel zwaarder is dan de traditionele fiets.

Verhulde keuze tegen voetgangers

De nota stelt in de inleiding dat er keuzes gemaakt moeten worden. In de nota komen we wel de keuzes vóór fietsvoorzieningen tegen, maar nergens wordt duidelijk ten koste van welke schaarse ruimte die fietsvoorzieningen worden aangebracht.
Over welke keuzes hebben we het eigenlijk?

Wij zijn grote voorstander van het verder terugdringen van de rol van de auto in de stedelijke mobiliteit. Maar daar komen we in de fietsnota weinig over tegen. Worden er parkeerplaatsen opgeheven, rijbanen versmald etc.?.

Als er meer ruimte voor de fiets wordt geclaimd zonder te korten op auto(parkeer)ruimte, dan zal de voetganger aan het kortste eind trekken. Wij vrezen een waterbedeffect waar de voetganger de dupe van wordt omdat toch al schaarse loopruimte zal verdwijnen.

Sowieso zien wij dat het grootschalig stimuleren van fietsverkeer, zonder daarbij acht te slaan op de ongewenste gevolgen voor de voetganger, zeer nadelig uitpakt voor mensen te voet. Van die gevolgen is nu al veel op straat terug te zien. De fietsers (lees e-bikes, urban arrows, bestel fietsen, fatbikes etc.) verschaffen zich steeds meer toegang tot de voetgangersdomeinen. Dat baart ons zorgen en wij delen die zorgen graag met u. Hieronder lopen wij onze zorgpunten over de nota door.

1 Het faciliteren van fietssnelheid

De nota stelt dat bereikbaarheid voorop staat, daarna volgt de veiligheid en tenslotte duurzaamheid. En impliciet gaat het bij bereikbaarheid om 'snelle bereikbaarheid', ofwel het ruim baan geven aan snelle doorgaande routes en het wegnemen van zaken die het snelle doorrijden hinderen.

"Het faciliteren van haast", zo noemen wij dat.

Snelle bereikbaarheid is een thema uit het auto-denken. En het lijkt erop dat dit thema wordt overgezet naar het fietsen. Onze stelling is, dat de auto zelf de oorzaak is van de onbereikbaarheid van veel (groeiende) steden. Daar ingrijpen ten gunste van fietsers en voetgangers lijkt ons een winnende strategie, die overigens best weerstand zal oproepen. Juist daarom is een stevige visie op de toekomst van de stad vereist.

Om de beoogde fietssnelheid te faciliteren worden er diverse maatregelen genomen, die bijna allemaal ten koste van voetgangers gaan. We noemen hier:

2 Zebrapaden

De gemeente Rijswijk maakt in haar zebrabeleid een nogal radicale keuze vóór het faciliteren van fietshaast en tégen de veiligheid van voetgangers. De argumentatie daarvoor berust deels op onjuiste informatie, brengt de voetganger in gevaar en is deels zelfs in strijd met regelgeving. Zie de citaten uit uw nota:

“Er liggen in principe geen zebrapaden op de fietspaden. In de praktijk blijkt een fietspad met of zonder zebrapad even veilig”,

> *Dat oversteekplaatsen zonder zebrapad even veilig zijn, berust op een slordig gebruik van cijfers. Zebra's zijn juist relatief veilige plekken.*
>
> De onderzoekswerkgroep die deze gegevens produceert en die werkt binnen het landelijke programma Ruimte voor Lopen van het betrokken ministerie komt overigens binnenkort met een update van de cijfers. Vanuit de werkgroep wordt ons al vast gemeld, dat wat betreft verkeersongevallen, oversteken een dominante oorzaak is. 70% van de verkeersongevallen zijn oversteek gevallen, waarvan een groot deel op zebra's. Dat is niet verwonderlijk omdat de zebra's ook gelijk de belangrijkste en drukste oversteekplekken zijn. Zebra's zijn echter niet risicovoller dan niet gemarkeerde oversteken. Sterker: zebra's zijn juist relatief veilige plekken.
>
> Waarom er ‘in principe’ geen zebrapaden liggen op fietspaden, blijft verder onduidelijk. Het RVV geeft aan dat er ook zebrapaden liggen op wegen met een 30 km/h regime.

“Een fietspad zonder zebrapad geeft minder ergernissen”.

> *Wiens ergernissen: hier kiest de gemeente onomwonden enkel het perspectief van de fietser.*
>
> Het perspectief van de voetgangers, toch een groot deel van de gemeentelijke populatie -juist ook de kwetsbare bewoners-, komt überhaupt niet in beeld.

“Over het algemeen zijn fietsers minder bereid te stoppen voor een zebrapad”.

> *Fietsers houden zich niet aan de regels, dus stoppen we met die regels. Met deze argumentatie zou het hele wetboek van strafrecht naar de prullenbak kunnen. Kortom, geen valide argument.*
>
> De conclusie die uit deze redenering getrokken kan worden: op de kruising van zebrapad en fietspad geldt het recht van de sterkste en dat zijn de fietsers en niet de voetgangers. Als die toegepast zou worden op de verhouding tussen fietsers en auto’s (fietser heeft voorrang, maar de auto heeft geen zin om te stoppen), zou dat

terecht grote woede oproepen.

“Een fietspad is ook smaller dan een rijbaan en daardoor gemakkelijker om over te steken”

Deze bewering klopt gewoon niet.

De fietspaden liggen meestal aangesloten aan de straat. Het oversteken van een straat waar twee regimes op één locatie gelden, is onveilig, want verwarrend en onduidelijk voor overstekende mensen. Stoplichten die maar voor een deel van het over te steken wegdek gelden, zaaien verwarring. Dat is onveilig.

3 Asfalt in woonwijken

Racebanen dwars door (oude) woonwijken…willen we dat?

Asfalt is in eerste instantie bedoeld om comfortabel snelheid te maken. Straten in oude wóónwijken zijn daar niet voor bedoeld. Niet voor auto’s waarvan de snelheid wordt teruggedrongen van 50 naar 30 km/h, maar ook niet voor fietsen. Deze zijn inmiddels te snel en te zwaar en op sommige routes te talrijk om ze door een woonwijk te laten racen. Leidt snelfietsroutes óm de wijk heen in plaats van er doorheen.

4 Vergevingsgezinde stoepranden

Bescherm de voetganger in plaats van foutief fietsgedrag te ‘vergeven’.

Vergevingsgezinde stoepranden zijn randen waar de fietser gemakkelijk overheen kan rijden, de stoep op. De randen zijn ‘vergevingsgezind’ voor de fietser die te hard rijdt op het fietspad dat te smal is voor die snelheid: de fietser kan uitwijken naar de stoep.

De fietser rijdt onverantwoord snel (vergeving nodig) en dat probleem wordt afgewenteld op de argeloze, vaak kwetsbare voetgangers. Fietsers die de stoep opschieten, geven voetgangers een groot gevoel van onveiligheid. Bovendien zien veel fietsers en fatbike rijders de ontbrekende stoeprand

Die stoep wordt zo gebruikt als fietspad. De stoep is dan geen stoep meer. De enige plek waar voetgangers zich veilig mochten wanen, wordt opgeofferd aan het belang van de onveilig rijdende fietser. De VoetgangersVereniging Nederland pleit voor normale haakse stoepranden, zodat het onderscheid tussen stoep en fietspad helder is en voetgangers veilig kunnen lopen. Fietsproblemen moeten bij de oorzaak worden aangepakt: ontmoedig te snel rijden met een slimme infrastructuur en/of zorg

dat het fietspad breed genoeg is om onveilig fietsgedrag op te vangen.

5 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 koste van de voetganger gaat (Hendriks, 2017).”

Er verdwijnt hier dus een stuk stoep, zodat de fietsers in de bocht niet meer hoeven af te remmen. Zij hoeven zich dus ook niet meer te bekommeren over wat er na die bocht eventueel gaande is… Bijvoorbeeld een overstekende oudere, een vader met een kinderwagen, een slechtziende…Deze ingreep geeft verkeerde signalen aan de fietsers.

Het eerste signaal is, dat afremmen bij de bocht niet nodig is.

Het tweede signaal is, dat er geen voorrang hoeft te worden gegeven aan overstekende voetgangers. Maar dit is strijdig met de wet: afslaand verkeer moet voorrang verlenen aan rechtdoorgaand verkeer. De voorrang is wettelijk verplicht.

In de illustratie wordt een situatie weergegeven, waar een fietser een hoek van 90 graden moet maken. Dat kan fysiek niet, dus de fietser maakt een bocht. De stoeprand is dan ook niet als een vierkante hoek aangegeven maar als een ronding met een korte boogstraal. Bochtverbreding houdt in dat er een deel van de stoep wordt afgehaald om een ronding met een grotere boogstraal tot stand te brengen, kennelijk met het doel, korter en sneller door de bocht te kunnen.

Als de bochtverbreding samengaat met een vergevingsgezinde stoeprand, dan is de ellende voor voetgangers helemaal niet te overzien. Niet doen deze ingreep!

6 Meer groen voor fietsers bij VRI

Verkeerslichtinstallaties zijn er niet alleen voor de doorstroom van auto’s en fietsers, ze zijn onontbeerlijk voor voetgangers om door het drukke verkeer te komen.Veel voetgangers, zeker ook ouderen, vertellen dat oversteektijden nu al te kort zijn. Ze worden bang om over te steken.

Wij kunnen ons vinden in meer groen voor de fietsers ten koste van het groen voor het autoverkeer. Evenwel, als de langere groenstand van stoplichten voor fietsers ten koste gaat van de tijd die er voor voetgangers overblijft om over te steken, dan zijn we op de verkeerde weg. De veiligheid van voetgangers opofferen voor de haast van fietsers en auto’s betekent voor veel voetgangers dat zij niet meer te voet durven gaan: een recept voor een onleefbare openbare ruimte. De gemeente moet er zijn voor *al* haar burgers.

Eerst moeten de voetgangers extra lang wachten voordat het licht op groen springt

en als dan eindelijk hun licht op groen gaat, dan springt het weer op rood, voordat men aan de overkant is. Jonge snelle fietsers kunnen zich niet voorstellen hoeveel stress dit bij deze voetgangers oplevert. Dat hoeft ook niet, maar de gemeente hoort er wél te zijn voor al haar burgers, dus ook voor de kwetsbare verkeersdeelnemers. Op deze manier komt er weinig terecht van het voornemen om lopen in de stad te stimuleren.

7 Fietsparkeren uitbreiden in de openbare ruimte

Overal hebben voetgangers last van op de stoep geparkeerde fietsers. De stoep is geen stalruimte voor alles dat geparkeerd moet worden.

Pak niet de enige veilige haven af van de voetgangers. Doe dat anders. Hef parkeerplaatsen op, of maak stallingen. Voorkom dat voetgangers worden gedwongen om over de onveilige rijweg verder te lopen.

We juichen het toe dat er meer wijk fietsenstallingen worden gebouwd. Ook is het goed dat er bij nieuwbouw verplicht en voldoende ruimte gereserveerd wordt voor inpandige fietsenstallingen. Toch stelt de fietsnota voor fietsen stallingsplekken op ‘straat’ (sic!) uit te breiden. Omdat er in dit verband geen sprake is (of lijkt te zijn) van het opheffen van auto-parkeerplekken, laat staan fietspaden, kan de ruimte alleen gevonden worden in het voetgangersdomein. Daar zijn wij op tegen. In de meeste steden is er de afgelopen decennia al teveel voetgangers-ruimte verloren gegaan. Als er niet gestald kan worden op reeds bestaande stallingsplekken of in stallingen, dan houdt de stallingsmogelijkheid op.

8 Sociaal veilige fietspaden door meer reuring op straat

Een openbare ruimte die helemaal is ingericht om fietsers zo snel mogelijk van A naar B te laten haasten is nooit sociaal veilig.

Voor een leefbare wijk zijn juist voetgangers op straat onontbeerlijk. Maar die voetgangers verdwijnen uit het straatbeeld als de gemeente niet zorgt voor hun veiligheid.

Integraal mobiliteitsbeleid zorgt ervoor dat ook voetgangers zich welkom voelen op straat. Het eenzijdig faciliteren van haast staat haaks op het creëren van een leefbare gemeente.

Hierboven keren wij ons al tegen het faciliteren van snelheid in oude wijken middels asfalt. Wij onderschrijven het idee van sociaal veilige fietspaden. We matigen ons niet aan, dat we precies weten hoe een fietspad sociaal veilig kan worden gemaakt. Maar één omstandigheid wordt in de nota aangedragen, die daar aan bij kan dragen: reuring op straat. Dat is precies waar de Voetgangersvereniging voor staat: leefbaarheid in de wijk. Als een wijk leefbaar is, dan zijn er voetgangers op straat. Zij maken een praatje, ontmoeten elkaar, laten kinderen spelen, kijken naar de

winkeletalages, zien om zich heen, kortom zij maken de leefbaarheid. En zij zijn er vooral als de straat geen straat voor snelverkeer is.

We snappen dat de gemeente graag dat fietsers door woonwijken leidt, dat is veiliger dan buitenom. Maar als de gemeente snelfietspaden door een woonwijk stuurt, dan verdwijnt daarmee nou juist die veiligheid biedende reuring op straat. Sociaal veilige fietspaden zijn niet snelfietspaden door een woonwijk. Wij snappen dat de woonwijk veilig voelt, laat de fietser dan iets terug doen voor die veiligheid door de snelheid te beperken. Zorg als gemeente met een slimme inrichting dat fietsers wel rekening moéten houden met de woon-wijk waar ze doorheen rijden.

9 Ontbrekende handhavingsparagraaf

De gemeente moet serieus werk maken van de handhaving van de regels die cruciaal zijn voor de leefbaarheid in de wijken en de veiligheid van voetgangers.

Een omissie in het stuk is een handhavingsparagraaf. Graag zouden we zien, dat het fietsbeleid gehandhaafd wordt, van verkeerd geparkeerde fietsen (dus niet alleen weesfietsen) en het fietsen in het voetgangersdomein: de top 2 van de grootste ergernissen van voetgangers. We begrijpen heel goed dat niet elke misstap gehandhaafd kan worden. Maar gerichte campagnes met boetes (want alleen maar vriendelijk vragen helpt niet) gaan zeker een stap in de goede richting geven. Het is vaak verrassend hoe snel een maatregel toch went: na een serie campagnes in verschillende gemeenten rijden fietsers steeds vaker ’s avonds met licht.

10 Fietsgedrag

De beste manier om gedrag te beïnvloeden is: zorgen dat de infrastructuur wenselijk gedrag afdwingt

We melden niets nieuws als we stellen dat vele fietsers zich nergens door laten sturen (verkeersregels, pogingen om door het aanspreken het verkeerde gedrag te wijzigen).

De beste manier om verkeersgedrag te beïnvloeden is nog altijd via infrastructuur: dus juist wel stoepranden en snelheidsbeperkende voorzieningen waar die nodig zijn. We juichen het toe dat er meer aandacht voor verkeersexamens op de basisscholen komt.Tegen de achtergrond van stuurloos gedrag en onwetendheid over de verkeersregels, is het niet wenselijk fietsen te gaan stimuleren zonder flankerend beleid en zeker ook niet zonder een handhavingsparagraaf.

CONCLUDEREND

Moet er meer gefietst worden? Ons antwoord luidt zonder meer: ja! De fietsnota stimuleert fietsen, maar heeft geen oog voor de effecten ervan op het lopen in de stad. Het autobezit neemt nog altijd toe en het fietsbezit neemt ook toe. Het autoverkeer groeit, net als het fietsverkeer. Deze tendensen gaan ten koste van de ruimte voor lopen. De Rijswijkse fietsnota draagt bij aan het opofferen van voetgangersdomein aan fietsers. We zien, helaas, hoe een eenzijdige focus op fietsersbelangen tot een voetgangersvijandig beleid leidt.

De VoetgangersVereniging Nederland ziet dit eenzijdige fietsbeleid als een waarschuwing voor andere gemeenten. Het staat immers vol met voor voetgangers gevaarlijke beleidskeuzes die geen rekening houden met ouderen, met mensen die minder snel zijn, mensen met een beperking, of met gewoon mensen die graag zouden willen lopen in combinatie met goed openbaar vervoer.

We zien hier hoe een eenzijdige uitwerking van een pro-fietsbeleid ten koste kan gaan van de voetgangers en dus de leefbaarheid van de stad. Die leefbaarheid verdwijnt als de openbare ruimte eenzijdig gebruikt wordt voor het faciliteren van snelheid van fietsers.

Bij het opstellen van het fietsbeleid zijn organisaties die de voetgangersbelangen vertegenwoordigen niet betrokken geweest. De negatieve consequenties voor voetgangers van de beleidskeuzes zijn duidelijk niet aan de orde geweest. Binnen deze kaders is dan een voetgangersbeleid bij voorbaat gedoemd te mislukken. We gaan daarover graag met uw gemeente in gesprek.

Vriendelijke groet,

Mario de Bruin, regiovertegenwoordiger Rijswijk

Patty Muller, voorzitter Voetgangersvereniging Nederland