

Fietsvisie van de Fietzersbond Zoetermeer



Fietzersbond

2026

Betty Yilmazerli
Carel ten Teije
Charles Citroen
Erika Frijmann
Eugène Verwiel
Frank van Steenbrugge
Jan Jennissen
Martijn van der Veen
Peter Roskott †
Piet Goeyenbier
Rob Klimmer
Theo Hebing
Wim van Herpen

versie 20 januari 2026

Meer fietsplezier in Zoetermeer

1 De Fietzersbond denkt mee!

De Nederlandse bevolking en het aantal fietsers blijft groeien, waardoor het belang van de fiets als vervoermiddel in onze samenleving steeds groter wordt. Helaas is het fietsplezier van al deze nieuwe fietsers in de afgelopen jaren vaak juist kleiner geworden. Veilig naast je kind fietsen is door te smalle fietspaden of langsrijdende auto's op veel wegen niet mogelijk. Voor minder vaardige fietsers (ouderen, kinderen) is voorsorteren en afslaan op drukke fietspaden een hachelijke onderneming.

Bij nieuwbouwprojecten wordt wel altijd nagedacht over de doorstroom en het parkeren van auto's, maar vaak niet aan veilige en snel toegankelijke paden en stallingen voor fietsen. Het lijkt wel alsof de fiets nog steeds geen vaste plaats heeft in het denken over wonen en mobiliteit, terwijl het juist in deze tijd een oplossing voor veel problemen biedt. De fiets is duurzaam, stil, goedkoop, relatief veilig voor andere verkeersdeelnemers, en stelt slechts bescheiden eisen aan bestaande infrastructuur.

2 Over deze fietsvisie

In de komende jaren zal de fiets veel belangrijker worden. Steeds meer Nederlanders nemen de fiets waar ze vroeger in de auto stapten. Maar hierdoor neemt ook de verscheidenheid aan fietsers toe, door bijvoorbeeld de intrede van speed-pedelecs, e-bikes, fat-bikes, skaters, elektrische steps, ninebots en bakfietsen. We zien dat de wegen in de stad het groeiende fietsverkeer nauwelijks meer aankunnen, vooral wanneer deze paden ook gedeeld moeten worden met voetgangers en scooters.

De groeiende groep fietsers en andere gebruikers van het fietspad zijn een flinke uitdaging voor de stad. Hier moet absoluut iets mee worden gedaan. Wij geven hierover onze ideeën mee. De gemeente Zoetermeer heeft deskundigheid in huis met een bestuur en een groot aantal ambtenaren. Wij menen dat we vanuit passie en expertise een waardevolle aanvulling kunnen leveren. Onze missie is om in samenspraak met het college, de gemeenteraad en de ambtenaren Zoetermeer tot dé fietsstad van Nederland te maken.



3 Naar de fietsstad van de toekomst

De stad en de fiets zijn voor elkaar geschapen

Geen reclametekst van een fietsenwinkel, maar de realiteit van vandaag en het perspectief voor morgen. In de hedendaagse samenleving denken we meer dan ooit aan veiligheid, gezondheid en duurzaamheid. In de stad van nu zijn we mobieler dan ooit, maar is de ruimte schaarser dan we zouden willen. Voor al deze zaken lijkt (naast lopen en OV-gebruik) de fiets het perfecte antwoord te geven zodat de stad kan blijven groeien op een mensvriendelijke manier. Er komt een moment waarbij we terugkijken en ons verbazen over de tijd waarin het verplaatsen van een enkel persoon meerdere vierkante meters aan plaats in de openbare ruimte innam. Daarbij wordt de lucht bedolven met een wolk afvalstoffen, het klimaat verwarmd door de uitstoot van CO₂ en de veiligheid van andere verkeersdeelnemers belemmerd. Er was een tijd waarin de auto de maat der dingen was, maar die tijd is niet meer van nu.

We zien een kantelpunt in het denken over mobiliteit in de stad. Deze oplossing staat bij bijna iedereen al in de schuur: de fiets. Maar deze moet voor de benodigde ruimte op de weg nog te vaak de strijd aangaan met de auto, die een groot deel van de weg opeist. Het is tijd voor andere keuzes op dat vlak. We moeten dan wel het lef hebben om die verandering te maken. We moeten durven.

4 Waar denken we als Fietzersbond dan aan?

- **De fiets** bij de inrichting van wegen en wijken **prioriteren**. Die zijn nu nog ingericht op auto's. Veilig en toegankelijk je fiets kunnen stallen in woon- en appartementen-gebouwen of winkelcentra moet de standaard worden.
- Maak versneld **30 km/uur de norm binnen de bebouwde kom**, met als enige uitzondering doorgaande wegen die door hun inrichting veilig genoeg zijn voor 50 km/uur, zoals Randwegen die een gescheiden inrichting hebben voor langzaam verkeer.
- Maak fietsen (en wandelen) in de stad leuker dan èn net zo veilig als autorijden, met autoluwe straten en wijken en veilige, brede en goed ingerichte fiets/voetpaden. Maak deze ook aantrekkelijker met bomen, kunstwerken en vooral rustmogelijkheden (horeca, bankjes).

Het STOP-principe

Wat is bij de inrichting van de stad de ideale rangorde van te kiezen vervoermiddelen? Wat de Fietzersbond betreft is dat het STOP-principe:

- **S**tappen
- **T**rappen
- **O**penbaar vervoer
- **P**ersonenauto



- Richt woonwijken zó in dat je met de fiets of te voet **gemakkelijker** en **sneller** in de stad of daarbuiten bent.
- Vorm de straten in binnenstad en woonwijken om tot (woon)**erven** en **fietsstraten**, waarin de voetganger en de fiets het primaat hebben en de auto te gast is. Als dit duidelijk wordt ingericht wordt hiermee ook de snelheid sterk begrensd. *Shared space* kan een oplossing zijn op plekken waar auto's niet mogen komen.
- Geef doorgaande fietsroutes voorrang op het autoverkeer en voorzie ze van een duidelijke **fietsroute-markering**. Ongelijkvloerse kruisingen zijn hierbij het beste om conflicten te voorkomen en de veiligheid van de fietser te bevorderen.

Al deze punten worden vanuit het bovenstaande **STOP-principe** aangepakt.

5 Onaantastbaar?

Maatregelen als hierboven zijn ingrijpend, zeker omdat we gewend zijn vanuit het perspectief van de auto te denken. Ze vragen om meer ruimte voor de fiets, ruimte die ingeleverd moet worden door het autoverkeer. Dit klinkt haast als het doorbreken van een taboe – maar waarom?

De bijna onaantastbare positie van de auto stamt uit de tijd dat het bezit ervan gelijk stond aan het hebben van vrijheid en er veel minder auto's waren. Waar eerst de automobiel was voorbehouden aan de welgestelden, werd deze door de groeiende welvaart in de naoorlogse decennia ook haalbaar voor de modale burger – die daarmee niet alleen vier wielen, maar ook onafhankelijkheid kocht. Want treinen waren nog boemels en fietsen lompe dingen voor korte afstanden. Ook vandaag de dag speelt de auto nog steeds een grote rol in het presenteren van status. Maar dit kan natuurlijk ook met fraaie fietsen!

6 Omdenken

De positie van de auto als vrijheidsvehikel is aan het verdwijnen. Vrijheid en autonomie zijn in de dagelijkse files en de vele verkeersongelukken ver te zoeken. Met hedendaagse fietsen ben je in de spits vaak sneller op het werk dan met een auto. Verder draagt elke verminderde autokilometer bij aan een beter milieu en gezondheid en verhelpt problemen zoals parkeerruimte, onvoorspelbare reistijden en file-ergernis. Auto's zijn over de jaren ook steeds langer, breder, hoger en zwaarder geworden.



Op de fiets moet je af en toe je regenjas aan, maar heb je de autonomie die we vroeger in de auto zochten. Volgens een onderzoek van TNO (toegepast-natuurwetenschappelijk onderzoek) zijn de meeste verplaatsingen in Nederland over een afstand van 15 kilometer of minder. Daar is, net als vroeger, geen auto meer voor nodig.



Dit groeiende besef vraagt om een andere inrichting van stad en ruimte. Het vraagt ook om lef. Wij denken dat onze stad dat lef heeft. We zouden ons in goed gezelschap bevinden: In het centrum van Amsterdam, Antwerpen, Gent, Amersfoort en andere steden is geen auto bezitten al lang niets gekst meer. Eindhoven is begonnen om nieuwe wijken in te richten op ander vervoer dan de auto. Parijs verandert grote hoofdwegen in prettige boulevards. Nederland was altijd koploper op het gebied van Fietscultuur. Maar nu laten andere landen ook zien hoe duurzaam en toekomstbestendig de fiets in de stad kan zijn.

7 Solidair

Niet iedereen kan voor de fiets kiezen. Mensen die slecht ter been zijn of een beperking hebben zullen deels afhankelijk blijven van vervoersmiddelen als de auto. Met een scootmobiel met een snelheid van 16 km/h maken ook zij ook gebruik van het fietspad. Overige gebruikers moeten hier rekening mee houden, de stad is er voor iedereen. Maar met de technologie die anno 2026 beschikbaar is moeten we oppassen dat de basis voor de inrichting van de openbare ruimte niet gebaseerd wordt op gemakzucht. Hoe faciliteer je solidariteit voor ieders levenspositie met het streven naar een veilige en leefbare stad? Hoe kunnen mensen met handicaps zonder problemen deel van het straatbeeld worden?



8 Fietzers-typen en hun fietsplezier

8.1 *Welke soorten fietsers bestaan er zoal, en hoe kunnen we aan zoveel mogelijk, soms strijdige, behoeften voldoen?*

- **Recreatieve fietsers** willen grotendeels gewoon kunnen uitwaaien, naast elkaar kunnen fietsen en zich vooral geen zorgen maken over de dagelijkse stress. Brede fietspaden met veel bochten en vooral langs een aantrekkelijk landschap, schone lucht en weinig verkeerslawaaï zijn hier het belangrijkste.
- **Fietsforensen** willen zo snel als maar mogelijk van A naar B komen en dus vooral fietspaden die op snelheid gebaseerd zijn gebruiken. Hier is het belangrijk dat er genoeg ruimte is om veilig in te kunnen halen bij hogere snelheden en dat er zo min mogelijk bochten zijn. Verfraaiing van de fietsomgeving helpt hier om meer mensen op de fiets te krijgen.
- **Sport/racefietsers** zijn eigenlijk een combinatie van de twee vorige categorieën, maar het is belangrijk ook aan hen te denken, zodat er geen wrijving met de andere groepen ontstaat. Vooral recreatieve en minder vaardige fietsers zien niet graag snelle sportfietsers op hun fietspaden. Net buiten de bebouwde kom maken ook vaker voetgangers met hond of wandelwagen mede gebruik van de fietspaden. Onverplichte fietspaden langs rustige 60 km wegen bieden de sportieve fietser de ruimte op de weg, zonder deze groepen te storen.
- **Minder vaardige fietsers** zijn bijvoorbeeld jonge kinderen die net alleen (of nog naast een ouder) naar school fietsen, ouderen die al een hoop jaren achter de rug hebben of nieuwe, onervaren fietsers, die het fietsen pas sinds kort ontdekt hebben. Deze hebben veel plaats en tijd nodig om ontspannen op gang te komen en zijn vandaar afhankelijk van een bijbehorend 8-88 netwerk (leeftijd van 8 tot 88 jaar).
- Ook zijn er nieuwe netwerken nodig voor **zwaar fietsverkeer**, zoals (elektrische) bakfietsen en ander goederenverkeer. Deze zijn noodzakelijk om de hoeveelheid bestelbusjes in de stad omlaag te krijgen, daar deze pakketjes zonder problemen ook met een fiets kunnen worden bezorgd.

8.2 *Scheiding van verkeerssoorten: essentieel voor veiligheid en voor een veilig gevoel*

Natuurlijk is er niet voldoende ruimte voor een eigen netwerk voor ieder soort fietser apart. Wel is een goede scheiding met het gemotoriseerd verkeer (auto, scooter) belangrijk. Fietspaden zijn niet alleen gewenst bij (alle) 50km wegen, maar ook *bij drukkere wegen in 30km gebieden*.



Bij reconstructie van wegen of herinrichting van wijken mogen geen fietspaden worden 'weggelaten' omdat dat volgens de richtlijnen 'niet is voorgeschreven'. De nieuwe situatie moet voor de fietser minstens even comfortabel zijn en een even veilig of veiliger gevoel geven. Het behoud van 'asfalt' in plaats van 'klinkers' in woongebieden op wegen met een *ontsluitingskarakter* draagt ook bij aan comfort en een 'goed gevoel' bij fietsers. En, net zoals de voorrang van belangrijke fietsroutes op via uitritconstructies verbonden woonstraten, is dat een comfort-aspect dat helpt om (vaker) de fiets te pakken.

9 Meedenken

De fietstoekomst is al begonnen. De komst van e-bikes, speed-pedelecs en fietskoeriers is een ontwikkeling die het gebruik van fietspaden heel anders maakt dan zo'n tien jaar geleden. Bovendien zijn we meer aan het fietsen en zijn fietspaden voller dan ooit. Zo vol dat nadenken over deze en andere fietstrends geen moment te vroeg komt. De Fietzersbond wil bijvoorbeeld dat de gemeente en zijn bewoners meedenken over:

- De grote verschillen in snelheid tussen (elektrische) fietsers en de onveiligheid die deze met zich meebrengt; een herindeling van fietspaden met rijstroken voor snel- en langzaam verkeer is een mogelijke eerste stap.
- Het opzetten van verschillende Fietsnetwerken gebaseerd op de behoeften van de fietsers-typen. Waar kan in de stad een goed 8-88 netwerk aangelegd worden, of routes voor vrachtverkeer? Anders denken over de inrichting van onze straten speelt hierbij een grote rol.
- De zoals voorheen genoemde fiets-inclusieve inrichting van woonwijken en een eerlijkere verdeling van ruimte voor auto's en fietsen op onze straten moet de komende jaren hoog op onze agenda staan.
- Iedere gemeente moet voortaan infrastructuurprojecten vanuit het STOP-principe aangaan.

10 Ondertussen in het land...

De landelijke Fietzersbond bracht in 2018 de *Fietsvisie 2040* uit, met *Ruimte en leefbaarheid*, *Mobiliteit*, *Gezondheid en veiligheid* en *Fietsplezier* als centrale thema's. De fiets is hier het middel om ons land gezond en leefbaar te houden. Daarnaast moeten verschillende veilige fietsroutenetwerken ruimte gaan maken voor de diversiteit van fietsers en fietsen. De *Fietsvisie 2040* is te downloaden van www.fietzersbond.nl.



11 Ruimtelijke Strategie

Zoetermeer is opgezet als een stad waar het fijn wonen is. Dat is mede dank zij een apart hoofdwegennet voor auto's, een goede scheiding van verkeerssoorten met veel vrijliggende fietspaden, woonerven, enz. Die uitgangspunten zijn nog steeds van toepassing en mag je niet opgeven bij nieuwe bouwprojecten.

11.1 Afrikaweg boven, Entree beneden

Omdat in Zoetermeer niet wordt uitgegaan van vermindering van autogebruik, zal op de Afrikaweg, als belangrijkste auto-ontsluiting, de doorstroming voor het autoverkeer de hoogste prioriteit moeten behouden.

Daarom is het omvormen van de Afrikaweg tot een *straat* met woningbouw niet verenigbaar met een prettig woon- en verblijfsgebied, waarbij aspecten als leefbaarheid, verkeersveiligheid, rust, gezondheid en groen essentieel zijn. Woningbouw in de Entree lijkt alleen mogelijk met een ontsluiting *op maaiveld*, via Boerhaavelaan en Bredewater. Dat houdt tevens in dat de - *te verbreden* - tweezijdige tweerichting fietspaden langs deze ontsluitingswegen gehandhaafd moeten blijven. De interwijkverbinding blijft via de (beschutte) Mandelabrug.

Ook de gewenste centrale Noord-Zuid '*doortraproute*' zal voorsnog via maaiveld moeten worden gerealiseerd, omdat het idee van 'fietspad op de Afrikaweg' binnen het Entreegebied slechts uit 'doodlopende stukjes' bestond.

Voor de langere termijn kan worden gedacht aan een *extra verbinding met fietsbrug aan de oostzijde van de Afrikaweg*. Dit ongeveer parallel lopende fietspad kan beginnen in de buurt van het Boerhaavepad (tunneltje) en stijgt van maaiveld langzaam naar het niveau van de Afrikaweg nabij het station. Het loopt verder via een fietsbrug over stationsplein, A12, Zuidweg en Danny Kaylaan heen, om via de groenstrook naast de Röntgenlaan langzaam terug te keren tot normale hoogte en aan te sluiten op andere fietspaden.

Als *extra interwijkverbinding* kan worden gedacht aan een **fietstunnel** tussen Boerhaavelaan en Mahatma Gandhisingel. Deze is dan vooral gericht op *lokaal* fietsgebruik. De tunnel is een alternatief voor het gebruik van de Mandelabrug, met name (ook) voor de 'iets snellere' fietsers. De Mandelabrug blijft dan voorbehouden voor voetgangers, kwetsbaren en 'langzamere' fietsers.

11.2 Ruimtelijke plannen

Voor het verdelingsvraagstuk bij wonen (ca. 0,45 miljoen leegstaand en 0,5 miljoen 2e huizen), zoekt men de oplossing vooral in het bouwen van extra woningen in bestaande wijken. Dat levert uiteindelijk veel extra auto's en



autoverkeer op, ten koste van verkeersveiligheid, leefbaarheid en aantrekkelijkheid van de wijk als geheel !

Nieuwe bouwplannen moeten passen binnen de ruimtelijke strategie en bestaande ruimtelijke kwaliteiten moeten zoveel mogelijk worden behouden. Met name een mogelijk te verwachten toename van de mobiliteit mag niet ten koste gaan van de leefbaarheid in het plangebied en omliggende wijken. Denk daarbij aan aspecten als groenstructuur, luchtkwaliteit, gezondheid, rust, ontbreken van windhinder en verkeerslawaaï. Ook het behoud van aantrekkelijke bebouwing met architectonische of monumentale waarde mag niet worden vergeten.

Hoewel voor de Entree is aangegeven dat het *parkeren* 'op de plots' zal moeten worden opgelost, geeft dit geen zekerheid dat er niet meer auto's op de straat en in de bestaande wijk worden geparkeerd. Er is geen maatregel opgenomen om het gewenste gedrag af te dwingen. Mogelijk zal vergunning parkeren daarom voor Entree en aanliggende wijken onvermijdbaar blijken om de leefbaarheid en de verkeersveiligheid te kunnen waarborgen.

11.3 Ruimtelijke Strategie Zoetermeer 2040

In onze zienswijze hebben wij aandacht gevraagd voor:

Verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer

(i.) Het wordt nauwelijks genoemd en nergens duidelijk vormgegeven, (ii.) terwijl het een toenemend zorgpunt is in verband met de stijgende ongevals cijfers voor fietsers en voetgangers.

(iii.) Het grote belang voor leefbaarheid, (iv.) voor het leren van zelfstandige mobiliteit, bijv. van schoolkinderen. (v.) Het helpt het bewegen, te voet of op een gewone fiets: bewegen is zeer belangrijk voor de gezondheid, (vi.) helpt bij het terugbrengen van autogebruik en -bezit (ruimte- en klimaataspecten).

(vii.) Het staat ook onder druk door grotere en zwaardere auto's, die steeds meer ruimte opeisen en (viii.) krijgt bij bouw- en andere projecten onvoldoende aandacht in de ontwerp-fase. (ix.) Er ontbreekt een structureel overleg met organisaties die opkomen voor kwetsbare verkeersdeelnemers, zoals fietsers en voetgangers. Iets vergelijkbaar met de Toegankelijkheidsraad Zoetermeer is gewenst. *De gemeente heeft hierop positief gereageerd en zal een voorstel doen!*

Weginrichting

(i.) Ten onrechte krijgen *vrijliggende fietspaden* onvoldoende nadruk in CROW-richtlijnen omdat deze alleen bij wegen met verkeersfunctie ('doorstroming autoverkeer') worden aanbevolen; de wel aanbevolen fietsstroken zorgen voor



schijnveiligheid voor de fiets en zorgen ook voor een wegbeeld waarbij hogere snelheden van het gemotoriseerd verkeer passen (door risico-compensatie).

(ii.) Ten onrechte wordt er aan solitaire fietspaden weinig of geen aandacht besteed, terwijl deze juist in stedelijke gebieden het fietsen aantrekkelijker kunnen maken.

(iii.) Bij nieuwe (of aanpassing van bestaande) wijken en/of wegen moet een fijnvertakt fietsnetwerk van vrijliggende en solitaire fietspaden als uitgangspunt worden gehanteerd.

(iv.) Alleen de GOW30 versie met vrijliggende fietspaden is acceptabel voor veiliger fietsverkeer. Dit in verband met de benodigde 1,5 m afstand tussen motorvoertuig en fietser bij het passeren. Daarnaast dient men maatregelen te nemen om bestaande 'grijze wegen' te elimineren.

Bouwprojecten (woningbouw)

(i.) Kies voor open bebouwingsstructuren met veel zichtlijnen, en veel openbaar groen. Dit in tegenstelling tot de kazerne-achtige aanpak bij recente voorgestelde bouwprojecten (o.a. Entree), waarbij het lijkt of het 'veilige' verblijfsgebied alleen aan de 'binnenkant' is gedacht, terwijl de verblijfsfunctie erbuiten lijkt te zijn 'vergeten'.

(ii.) Zorg voor doorlopende en aaneengesloten verblijfsgebieden als openbare ruimte. Daarbij geven voet- en fietspaden een natuurlijke verbinding van 'het wonen' met de verdere omgeving.

(iii.) Vermijdt autoparkeren op erftoegangswegen of gebiedsontsluitingwegen: kies voor woonstraten met een erf-status ('woonerven').

Om auto-bezit en -gebruik te kunnen beperken kan het hebben van een parkeerplaats (in een garage, of op eigen terrein), als randvoorwaarde worden gehanteerd bij autobezit.

(iv.) Windhinder is een ernstig euvel bij hogere bebouwing: kies daarom voor ruime afstanden tot voet- en fietspaden, of: pas de toelaatbare bouwhoogte aan.

Dat helpt om windhinder - ook in de toekomst - te kunnen voorkomen. Houdt er daarbij rekening mee dat - door de klimaatverandering - harde wind en stormen steeds vaker zullen optreden.



12 Algemene suggesties

12.1 Hoekige fietspaden op rotondes

Landelijk gebeuren er relatief veel ongevallen met fietsers op rotondes binnen de bebouwde kom. Daarbij speelt ook de vorm een rol. Wij pleiten voor rotondes met hoekige fietspaden, zodat het fietsverkeer haaks aankomt op het 'autoverkeer'¹. Bekende voorbeelden in Zoetermeer zijn de rotondes aan de Meerzichtlaan, maar ook onderstaande rotonde in Noordhove:



Uitgangspunten zijn:

- Fietsers **in de voorrang**.
- Oversteek steeds combineren met een **zebra**. Dat verhoogt de *zichtbaarheid* van de oversteek voor het aanrijdende verkeer, en geeft ook aan dat er overstekers uit *twee richtingen* verwacht kunnen worden.
- **Lage(re) snelheden** bij zowel het 'autoverkeer' als bij het kruisende *fietsverkeer*. De 'hoek' zorgt bij het

fietsverkeer al voor afremmen, terwijl voor het remmen van de snelheid van het 'autoverkeer' de overstekende paden als drempel worden uitgevoerd.

Belangrijkste voordeel boven een rotonde met een cirkelvormig fietspad: het 'autoverkeer' *kan eerder zien* of een fietser gaat 'oversteken' of 'afslaan'. Het *hand uitsteken* door de fietser die gaat oversteken is in die situatie zowel *logisch*, maar tegelijkertijd ook *zinvol* omdat men nog iets eerder kan aangeven wat men van plan is. Bij uitvoering met twee richtingen fietsverkeer wordt tevens extra vaak oversteken vermeden.

Bij rotondes met een "meedraaiend" fietspad is het hand uitsteken bij oversteken juist '*niet logisch*' of '*overbodig*' en bij afslaan '*wel gewenst*' maar '*niet (goed) zichtbaar*'. De automobilist krijgt vaak pas op het allerlaatste moment duidelijkheid. Die irritatie kan bij een hoekige rotonde worden vermeden.

Beter een goed werkende rotonde die "afwijkt", dan een rotonde "volgens de regels" die als onveilig wordt ervaren. Overigens nam Zoetermeer al in 1994 het voortouw bij de aanleg van de rotondes op de Meerzichtlaan met hoekige fietspaden *en fietsers in de voorrang*. Deze positieve trend kan worden

¹ Hiermee wordt gemotoriseerd verkeer bedoeld. Inclusief snellere (brom)fietsers e.d. voorzover die niet op het betreffende fietspad zijn toegelaten.



voortgezet bij het inrichten van nieuwe rotondes. Daarnaast zouden gevaarlijke bestaande rotondes moeten worden omgebouwd.

Inmiddels wordt op steeds meer plekken in Nederland ingezien dat hoekige (of 'vierkante') fietspaden op rotondes **dé** methode is om de verkeersveiligheid te verhogen op een manier die het 'autoverkeer' niet onnodig ophoudt en waarbij auto's en fietsers beter van elkaar worden gescheiden.

12.2 Geen schijnveilige fietsstroken maar fietspaden

Fietsstroken zijn in Zoetermeer toegepast op een aantal toegangswegen met veel gemotoriseerd verkeer. Een weg met fietsstroken geeft de indruk dat de fietser een veilige plek heeft en het stuk ertussen geheel voor de auto bestemd is. Voor automobilisten kan dit uitnodigen tot iets hogere snelheden en tevens tot te rakelings passeren van fietsers (< 1,5 m). Omdat parkeren op de fietsstrook mogelijk is, ontstaan ook door dat parkeren gevaarlijke situaties.

Vervanging van fietsstroken door een vrij liggend fietspad is natuurlijk de beste oplossing. Zoals het twee richtingen fietspad op het viaduct-deel van de Juliana van Stolberglaan, en op een deel van de Dr. J.W. Paltelaan.

Bij wegen waar zo'n veilige oplossing (nog) niet mogelijk is biedt een weg met middenmarkering vooralsnog duidelijkheid: als automobilist moet je over de middenmarkering gaan om fietsers ruim genoeg te kunnen passeren, of - als die ruimte er op dat moment niet is - achter de fietser(s) blijven.

12.3 Verwijder gevaarlijke paaltjes



Paaltjes leveren risico's op voor fietsers. Weghalen betekent echter wel dat er op sommige plaatsen alternatieven nodig zijn om auto's de (normale) doorgang te beletten. Hoewel rood asfalt of rode tegels als officiële aanduiding voor een fietspad gelden, houdt dit automobilisten niet altijd tegen om het fietspad als kortere route te gebruiken.

In sommige gevallen kan een in het wegdek verzonken paaltje met platte afdekking fungeren als 'stok achter de deur'.



12.4 Gebruik stopborden in plaats van voorrangsborden



Op kruisingen van wegen met fietspaden hebben fietsers vaak voorrang. Dit wordt aangegeven met een voorrangsbord. Door het plaatsen van een stopbord met daaronder een opvallend geel (en niet wit) signaleringsbord wordt nog beter geattendeerd op kruisende fietsverkeer. De automobilist moet dan echt stilstaan om goed te kunnen zien of er van links of rechts een fietser aankomt. Vooral bij onoverzichtelijke situaties kan dit bijdragen tot het voorkomen van (bijna) ongelukken.

Overigens is de kruising van Stationsstraat met de Tintlaan een goed voorbeeld waar dit principe is toegepast.

12.5 Reserveer rood voor fietspaden

De kleur rood valt goed op en wordt daarom landelijk toegepast voor fietspaden. Ook Zoetermeer is hier op veel plaatsen goed mee bezig. Rode *klinkers* in woonstraten of woonerven blijven uiteraard een geschikt middel om de rijbaan te onderscheiden van de grijze parkeervakken.

13 Maatwerk gevraagd

Op sommige plekken is er helaas sprake van al jaren bestaande ergernis die nog steeds niet werd opgelost.

13.1 Bereikbaarheid fietsenstalling station Zoetermeer-Oost



Bij dit station ligt aan de Noordzijde een uitstekende fietsenstalling. Probleem hierbij is dat die stalling voor fietsers uit het Noorden niet rechtstreeks te bereiken is dan enkel door een tunnel (onder het spoor) met daarna een steile trap. Voor een comfortabelere gelijkvloerse oplossing is een herinrichting van de weg onder het viaduct nodig (zie daarnaast ook § 13.2).

Het toeval wil dat de busbaan niet meer wordt benut. Terwijl de ontsluiting van Nutricia voor vrachtverkeer sinds medio 2021 niet meer via de Stationsstraat loopt, maar via een nieuw aangelegde



ontsluitingsweg aan de andere kant (oostelijk) van het fabrieksterrein. Het zou mooi zijn als het autoverkeer voortaan aan de Westzijde onder het viaduct gaat rijden, zodat aan de Oostzijde plaats is voor een nieuw fietspad.

13.2 Veiliger kruising voor fietsers nabij Nutricia

In samenhang met een herinrichting van de weg onder het viaduct (§ 13.1) zou meteen ook de riskante oversteek bij Nutricia moeten worden aangepakt voor fietsers die gebruik maken van (een deel van) het fietspad langs de A12. Hier is sprake van slecht uitzicht, weinig opstelruimte voor fietsers en relatief hoge snelheden van auto's die vanaf de Paltelaan de hoek om komen. Bovendien zijn de 'gaten' in de grote stromen auto's die dit punt in 2 richtingen passeren te klein om daarin veilig te kunnen oversteken. Het informeel voorrang verlenen door incidentele automobilisten is natuurlijk een leuke geste: zij begrijpen ook wel dat 'hier iets niet klopt'. Maar het is tevens een urgent signaal dat er wat ten gunste van de fietser moet gebeuren. Het opstellen van een goed *verkeerscirculatieplan* voor Dorp en Driemanspolder kan een goed begin zijn.

De sluiting van de overweg bij Station Zoetermeer-Oost kan daarbij worden meegenomen. Dit kan niet alleen een stimulans zijn voor fiets- en OV-gebruik, ook de fietsenstalling bij Station Oost (§ 13.1) wordt daarmee veilig bereikbaar.

13.3 Fietsveiligheid bij basisscholen

In 2015 werd door de Fietzersbond een vrij uitgebreid onderzoek² uitgevoerd waaraan ook Veilig Verkeer Nederland medewerkte. Bij veel scholen is de aandacht voor verkeersveiligheid toegenomen, met name door de inzet van handhavers. Maar op de meeste plaatsen is het nog steeds niet gelukt om veilige fiets- en voetpaden "tot op het schoolplein" te realiseren. Moeten we niet elk 'groot onderhoud' koppelen aan de *aanleg van fietspaden* in combinatie met een *autovrije omgeving* bij alle scholen? Gedragsverandering begint immers bij het aanbieden van infrastructurele voorzieningen die veiligheid bieden voor de kwetsbaarste verkeersdeelnemers.

Het ***afsluiten voor autoverkeer van een deel van de straat voor de school*** kan een goede oplossing zijn. Het helpt daarbij natuurlijk wanneer (en/of):

- (a.) er op enige afstand kan worden geparkeerd, bijv. bij winkelcentrum;
- (b.) er een min of meer logische omrijroute voor autoverkeer beschikbaar is;
- (c.) de afsluiting beperkt kan blijven tot rond de school-uren; (d.) de kinderen door oversteken van het afgesloten straatgedeelte veilig verder kunnen lopen

² Op weg naar School: *Fietsveiligheid bij Zoetermeerse basisscholen*. De samenvattende rapportage dd. 29 januari 2016 (onderzoek uitgevoerd in 2015) is nog steeds opvraagbaar.



en fietsen via voetpaden en vrijliggend(e) tweerichting fietspad(en) naar de omliggende woonwijk(en).

13.4 Dorpsstraat

De Dorpsstraat is een belangrijk onderdeel van het fietsnetwerk. Er ontbreekt hier echter een goede omrijroute voor de momenten waarop je de Dorpsstraat als fietser wilt mijden omdat het er te druk is, of wanneer je er niet mag fietsen. De route via Pilatusdam, Julianalaan en Delftsewallen is niet bruikbaar omdat Deltsewallen voor gewone fietsers te steil is om te fietsen. Als comfortabele 'omrijroute' staan aan ten noorden van de Dorpsstraat nog enkele opties open, waarbij deels gebruik gemaakt kan worden van bestaande paden, die voor medegebruik door (langzame) fietsers zouden moeten worden aangepast.

14 Overleg over 'knelpunten' en 'plannen'

14.1 Overleg met de gemeente

Bij knelpunten kan het gaan over allerlei onderwerpen zoals onderhoud van paden, afstelling van verkeerslichten, verlichting van paden, enz. tot en met verkeersonveilige situaties en gedrag. Een deel daarvan komt reeds als "melding" bij de gemeente binnen en wordt door de gemeente afgehandeld.

Daarnaast zijn er bij de Fietsersbond ook allerlei wensen en knelpunten bekend of binnengekomen. Deze zijn in een 'losse' lijst vermeld die als *bijlage* aan de Fietsvisie wordt toegevoegd.

In aanvulling daarop lijkt het gewenst een regulier overleg met de gemeente te hervatten. Vooral als -wederzijds- klankbord bij het bepalen van standpunten, het afgeven van signalen en het beoordelen van plannen en strategieën. Het verbeteren van de verkeersveiligheid en van voorzieningen voor het langzaam verkeer is immers een gezamenlijk doel.

Het is ook de bedoeling dat de 'losse' lijst (bijlage § 20) in het overleg aan bod komt. *Inhoudelijk* en/of *procedureel*, al naar gelang de manier waarop de punten het beste aansluiten - of kunnen gaan aansluiten - bij gemeentelijke projecten of beleid. Op die manier kan de 'losse' lijst door ons periodiek worden geactualiseerd, terwijl tevens aan de leden verslag kan worden gedaan over de stand van zaken en actuele ontwikkelingen. Bijvoorbeeld in nieuwsbrieven of het regionale magazine "de Fietsbel".



14.2 *Vroegtijdig betrekken bij nieuwe plannen?*

De gemeente is altijd snel met het betrekken van ondernemers bij nieuwe ontwikkelingen via overlegbijeenkomsten. Zowel de Fietzersbond als ‘Mens en Straat’ vertegenwoordigen in feite toegankelijkheids-aspecten van ‘zwakkere partijen’. Zouden zij - naast de Toegankelijkheidsraad (= ex- *gehandicapten-platform*) - ook niet *vroegtijdig* in het proces moeten worden betrokken?

Wij zijn blij dat de gemeente hier positief op heeft gereageerd en een voorstel zal doen! Zie § 11.3 onder "Verkeersveiligheid voor het langzaam verkeer".

14.3 *Fietsstad nummer **1** in Nederland?*

Zoetermeer is driemaal achtereenvolgend, in 2020, 2022 en 2024, door de Fietzersbond uitgeroepen tot beste Fietsstad *in de categorie 'Beste grote gemeente'*. Ingeborg Ter Laak, die in 2025 als wethouder afscheid nam, was daar natuurlijk erg trots op. En wij met haar. Ook wethouder Véronique Frinking heeft ongetwijfeld als ambitie dat Zoetermeer verkozen wordt tot beste Fietsstad *van Nederland*. Dat lukte nog niet.

Daarbij moet worden opgemerkt dat Zoetermeer een vrij nieuwe stad is en daardoor een betere uitgangspositie voor de fiets heeft dan gemiddeld om “Nederlands beste” te worden.

Een belangrijk aspect voor de fietser hierbij is het *zich veilig kunnen voelen*. Bij een enquête met ca. 200 Zoetermeerse fietsers (voorjaar 2021; zie § 15-18) bleek dat velen van hen een onveilig gevoel hebben door met name:

- Te hoge snelheid gemotoriseerd verkeer (auto, scooter)
- Rakelings passerend gemotoriseerd verkeer (auto, scooter)
- De overgangen van fietspaden naar gemengd verkeer
- Te smalle fietspaden
- Slecht wegdek

Met deze Fietsvisie willen we meedenken. Zowel bij een herbezinning over de Ruimtelijke Strategie (zie § 11), als in het kader van het gemeentelijk **actieplan verkeersveiligheid**, dat wat ons betreft de ambitie moet hebben om alle **ongevallen met ernstig letsel** te voorkomen.

Meer prioriteit voor de fietser bij de uitbouw van zowel het hoofdfiets-netwerk als het fijnmaziger verbindend fietsnetwerk zullen de veiligheid voor de fietsers kunnen vergroten. En meteen ook het ‘veilig gevoel’ en het fietsplezier verbeteren.





Fietzersbond

2026

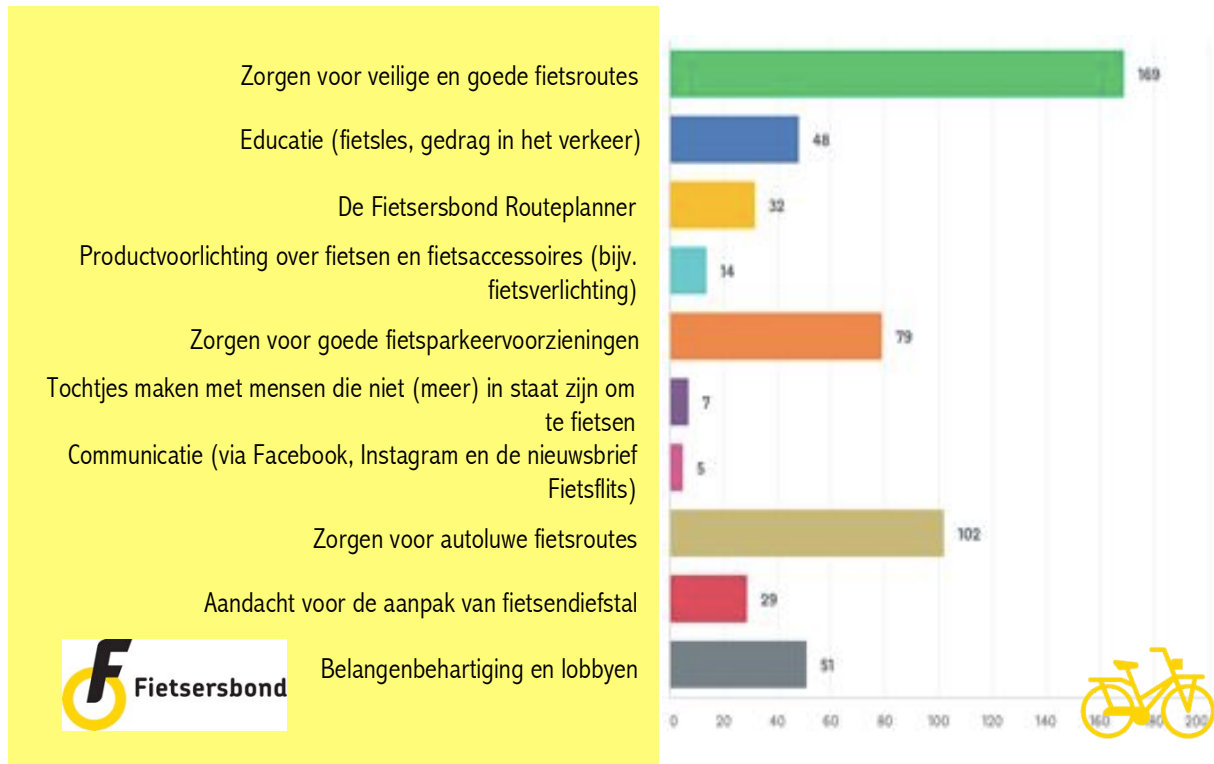
Inhoud:

- Enquête §15-18
- Algemene wensen §19
- Knelpuntenlijst §20
- Fietsvisie 2026 §21

Enquête

Begin 2021 vond een enquête plaats onder de leden van de Fietzersbond in Zoetermeer. 255 leden gaven een respons, hetgeen 178 volledig ingevulde enquêtes opleverde. Hieronder een samenvatting van de resultaten.

15 Wensen: wat moet er gebeuren?



16 Tevredenheid in sterren (max 4)

- | | |
|--------------------|--------------------------------------|
| 3.0 Recreatief | 2.3 Omleidingen |
| 2.9 Woon-werk | 2.3 Problemen worden serieus genomen |
| 2.8 Bewegwijzering | 2.3 Gemeente doet genoeg |
| 2.6 Luchtkwaliteit | 2.2 Schoolroutes |

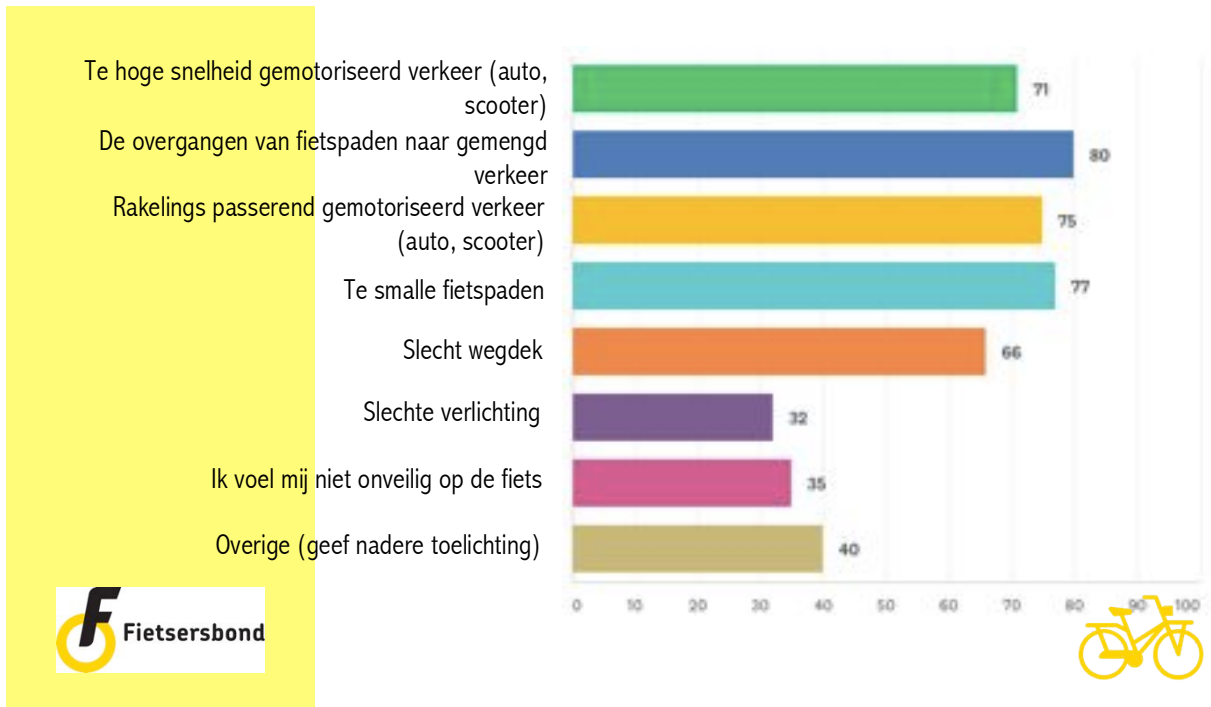
17 Fietsparkeren in sterren (max 4)

- | | |
|--------------------------|----------------------|
| 3.2 Centrum | 2.5 Wijkwinkelcentra |
| 2.7 Trein / RandstadRail | 2.5 Sportcentra |
| 2.7 Scholen | |



De lage score voor schoolroutes valt op. Zie ook paragraaf 13.3 - *Fietsveiligheid bij basisscholen* - en de bijbehorende voetnoot in het hoofddocument.

18 Wat laat jullie onveilig voelen?



Algemene wensen

In de fietsstad van nu behoort het fietsgeluk centraal te staan. Waarom? Omdat het daar allemaal mee begint. Je kunt nog zo overtuigd zijn van de pluspunten die het fietsen leveren, als de wegen gevaarlijk zijn, op fietspaden onvoldoende ruimte is en fietsen naar je werk gedoe is laat zelfs een *die hard* fietser z'n tweewieler vaker staan. Fietsen moet vooral leuk en veilig zijn.

19 Verbeterpunten in de fietsstad van nu

19.1 Zorg overal in de stad dat:

- Fietzers meer opstelruimte krijgen bij verkeerslichten;
- Verkeerslichten zodanig worden afgesteld dat de wachttijd voor aankomende fietsers minder dan 20 seconden is;
- Op alle wegen zonder vrij liggend fietspad een maximumsnelheid van 30 km/uur geldt;
- Bestaande fietspaden worden verbreed om alle fietssoorten te faciliteren;

- Oneffenheden op fietspaden worden aangepakt: putdeksels, tegelranden, barsten en scheuren verminderen het fietsgeluk van velen.;
- Er beter rekening wordt gehouden met kwetsbare, langzame en onervaren fietsers, zoals kinderen en senioren;
- Fietspaden beter worden verlicht; met zonnepanelen op lantaarnpalen kan dit ook duurzaam zijn;
- Verkeersregels beter gehandhaafd worden; flitspalen en politiecontroles op wegen waar autorijders vaak te snel rijden;
- Woonwijken autoluwer worden door middel van fietsstraten en autoblokkades;
- Huizen, woongebouwen en winkelcentra worden voorzien van goede fietsbergingen; Een fiets waar je (bijna) langs loopt bij het verlaten van je woning is het meest effectief voor het bevorderen van het fietsgebruik.

19.2 *Infrastructuur*

- Zorg dat drukkere wijkontsluitingswegen worden voorzien van vrijliggende fietspaden, ook in 30 km/uur gebieden;
- Handhaaf bestaande vrij liggende fietspaden ook wanneer de richtlijnen deze niet (langer) voorschrijven;
- Zorg dat fietspaden de doorgaande wegen voor autoverkeer passeren via ongelijkvloerse kruisingen; Minimaliseer daarbij de door het fietsverkeer te overbruggen hoogteverschillen; Probeer bij hellingen de kinetische energie te laten gebruiken voor de stijging: eerst omlaag, onderdoorgang, en meteen daarna omhoog; Geef de fietstunnel een "open vorm" zoals bijvoorbeeld bij het fietspad langs de Meerzichtlaan onder de Amerikaweg door;
- Zorg voor - behoud van (en nieuwe) - veilige doorgaande fietsroutes, met bijzondere aandacht voor de voorrang en de vormgeving;
- Zorg voor - uitbreiding en onderhoud van - het **NachtNet Fiets**, dat zowel in de nacht als overdag in een behoefte voorziet;
- Zorg voor veilige schoolomgevingen en logische schoolroutes, waarbij het halen en brengen met de auto niet ten koste kan gaan van het veilig naar school fietsen of lopen; Per schoollocatie kan de daarvoor benodigde vormgeving anders zijn om een optimaal resultaat te behalen;
- Evaluer de rotondes op basis van de ervaringen met "hoekige fietspaden", zie paragraaf 12.1 in het hoofddocument.

19.3 *Gewenst gedrag: 'categorisering van paden en straten'?*

Op straten en wegen kan er sprake zijn van medegebruik door fietsers. Voor 'snellere' fietsers, zoals bromfietsen, speedpedelecs en goederen-bakfietsen is dit vaak ook de voorgeschreven 'plaats op de weg'. Meestal



omdat paden die wèl geschikt zouden kunnen zijn voor een veilige menging van alle 'soorten' fietsers niet eenvoudig realiseerbaar zijn of de ruimte ontbreekt voor aparte paden per 'soort' fiets / fietser. Het zal duidelijk zijn dat voor 'veilig verkeer' een *scheiding tussen langzaam en gemotoriseerd verkeer het uitgangspunt blijft*.

Het onderstaande wil een aanzet geven voor een discussie over welke soorten 'langzaam verkeer' je wèl, of *juist niet*, wilt mengen en welk gewenst gedrag daarbij hoort. Daarbij moet nadrukkelijk ook rekening worden gehouden met de - mogelijke - aanwezigheid van voetgangers omdat er niet overal voetpaden of trottoirs aanwezig zijn. Een uitgangspunt daarbij is het risico dat elke verkeersdeelnemer oplevert voor anderen bij een eventuele botsing. Daarbij zijn de eigen **massa** (m) (incl. 'het voertuig') en de **snelheid** (v) belangrijke parameters. In formules gaat het bij een botsing om de impuls $p = m \times v$, en de kinetische energie $E_{\text{kin}} = 1/2 \times m \times v^2$. Niet voor niets staat "te hoge snelheid" bovenaan bij 'onveilig voelen' (zie § 18).

Stapvoets (juridisch vertaald tot) maximum snelheid 15 km/h. Hieronder vallen de "erven", maar ook zones waar "*fietsen toegestaan*" geldt op voetpaden. De fietser gedraagt zich als gast en stapt zo nodig af om anderen niet te hinderen.



Zou maximaal 15 km/h ook niet moeten gaan gelden voor woonstraten waar voetpaden ontbreken?

Fietspad juridisch allemaal maximaal 30 km/h binnen de bebouwde kom.



Het eerste bord "fietspad" kom je vaak tegen op plaatsen met voetgangers 'op het pad' dan wel 'overstekend'. Zou hier niet max. 15 à 20 km/h gewenst zijn?

Het 2e bord (fiets) betreft een verplicht fietspad. Vaak zijn het paden met een aangrenzend voetpad, waar voetgangers op allerlei momenten af kunnen



stappen om uit te wijken voor een 'obstakel' of 'tegenligger' of om over te steken. Binnen de bebouwde kom lijkt maximaal 20 km/h misschien beter te passen dan de 'officiële' maximaal 30 km/h.

Dat geldt zeker als het gelukt is om een -weliswaar smal- fietspad aan te leggen in een woonstraat. Ondanks alle beperkingen geeft dat toch 'meer ruimte' voor de fietsers en een grote verbetering van de verkeersveiligheid (foto's Valkenboslaan, Den Haag, 2021).



Het 3e bord (fiets + fiets met 'een tankje') tref je vooral aan op plaatsen waar 'geen brommers op het fietspad' zou leiden tot bijzonder gevaarlijke situaties.



19.4 Gebruik van fietspaden

Niet alleen de verscheidenheid aan fietsers op fietspaden neemt toe. De fietspaden worden ook door skaters, elektrische steps, segways en ninebot gebruikt.

- Skaters nemen een groot deel van de fietspadbreedte in beslag. Skaters en gebruikers van segways, elektrische steps en ninibots horen daarom niet op het fietspad.
- Elektrische steps en segways rijden te langzaam op het fietspad en te snel voor op het voetpad.
- De ninebot is een eenwielig voertuig, waarmee je met beide voeten aan weerszijden van de wielconstructie staat. De ninebot kan een snelheid van 45 km/h kan ontwikkelen. Op een fietspad hoort een fietser een gebruiker op een ninebot niet aankomen. Ook bij duisternis is de ninebot een gevaar vanwege het ontbreken van een verlichting. Daarom moet het gebruik van ninebots niet worden toegestaan.

Slecht ter been zijnde mensen maken met een scootmobiel met een snelheid van 16 km/h ook gebruik van het fietspad. Overige gebruikers van het fietspad moeten hiermee rekening houden.

Net als bij de invoering van snelheden van 30 en 50 km/h in de bebouwde kom moeten ook alle gebruikers van het fietspad afhankelijk van de drukte hun snelheid aanpassen.

19.5 Fietsenstallingen

De gratis bewaakte fietsenstallingen worden zeer gewaardeerd door onder andere fietsend winkelpubliek en mensen die de fiets als voortransport nemen voor trein, tram en bus. Tegelijkertijd zorgen deze 'service-punten' ook voor een goede mogelijkheid voor de fiets als natransport (OV-fietsen).

Bij enkele voor de fiets gunstig gelegen OV-haltes zoals de halte Voorweg (laag) is de capaciteit op drukke dagen ternauwernood voldoende. Met name het ontbreken van speciale plekken voor brede of afwijkende modellen fietsen zorgt ervoor dat de resterende fietsklemmen slecht bereikbaar zijn of niet benut kunnen worden.



Bespreekpunten

20 Knelpuntenlijst

Onderstaande lijst is verre van compleet en tevens een momentopname. Zoals in § 14.1 van het hoofddocument van de Fietsvisie aangegeven is het de bedoeling om deze knelpuntenlijst periodiek te gaan actualiseren.

20.1 *Verwarrende verkeersborden in de Dorpsstraat*

In de Dorpsstraat staan verkeersborden die lastig te begrijpen zijn. Het lijkt voor de vluchtig lezende fietser alsof fietsen hier is toegestaan. Als je per ongeluk midden op een weekdag hier toch doorfietst loop je de kans op een boete van €100.



uitgezonderd



--> ?

tot 11h - na 17h - zondag

Een duidelijker uitleg kan wellicht middels een ander bord en onderbord (suggestie in rechterplaatje). Misschien dat dit ook het aantal wetsovertreders omlaag kan brengen en de veiligheid van de voetganger vergroten.

20.2 *Extra fietsverbinding onder de A12 door*

Een extra tunnelverbinding voor het langzaam verkeer kan - mits breed, mooi en doordacht vormgegeven een extra impuls geven aan het comfortabel kunnen fietsen in Zoetermeer. Die tunnel zou het fietspad op de Boerhaavelaan moeten verbinden met fietspaden op de Mahatma Gandhisingel en/of de Madame Curiesingel.

20.3 *A12 gebruiken als 'verbinding'*

Als je het fietsen en te voet gaan als uitgangspunt neemt kan overbouwning van de A12 een mooi verblijfsgebied opleveren. Vergelijkbaar met het nieuwe 'maaiveld' boven de Sytwende tunnel in Voorburg die is bebouwd met woningen, en de Ketheltunnel A4 die ter hoogte van Schiedam bebouwd is met een groot sportcomplex. Uiteraard moet je bij alle nieuwbouw plannen oppassen dat de verkeersdruk niet toeneemt. Bij ongewijzigde aanpak - vanuit de auto gedacht - kan zo'n locatie dan nóg onoverzichtelijker én



gevaarlijker worden, wat dan vooral ten koste gaat van de zwakkere verkeersdeelnemers.

20.4 Onveilige oversteek fietsers bij rotonde nabij Snowworld

Fietsers op het fietspad bij de rotonde bij Snowworld hebben voorrang, maar krijgen dat vaak niet. Auto's die vanaf de rotonde komen missen soms net fietsers in hun blikveld, omdat ze een aantal seconden bezig zijn met het nemen van de rotonde. Auto's komende vanaf Snowworld zitten vaak vol met passagiers die de chauffeur afleiden met napret van het uitje.

Deze situatie kan verbeteren door duidelijker extra verkeersborden te plaatsen. De beste oplossing zijn borden die oplichten als fietsers in aantocht zijn. Dat is ook in het belang van een bedrijf als Snowworld.



Ook kan het snelheidsremmend effect van de drempel waarop het fietspad ligt nog flink verbeterd worden (hoger / steiler). Het de rotonde afrijdende verkeer heeft voorrang op de aanvoerstrook uit Zoetermeer zodat de veiligheid van het autoverkeer niet in gedrang hoeft te komen.

20.5 Kruising Karel Doormanlaan - Rokkeveenseweg

Wie hier als fietser in de bocht van de Karel Doormanlaan wil oversteken richting Rokkeveenseweg komt bij de huidige inrichting in een onmogelijke positie: achteromkijkend moet je beoordelen of er geen verkeer van achteren komt, terwijl je ook naar rechts moet kijken om verkeer uit de K.Doormanlaan voor te laten gaan. Daarbij ontbreekt een veilige plek 'halverwege'.

In plaats van "*het erop moeten wagen*" kiest een deel van de fietsers daarom voor ofwel: "links van de weg fietsen", of: "met de auto's links voorsorteren".

Een vergelijkbare situatie bestond bij het als fietser moeten afslaan van de Meerzichtlaan richting Westergo. Bij reconstructie is die onveilige oversteek in de bocht vervangen door een vrijliggend tweerichting fietspad in combinatie met een oversteek met verkeerslichten bij de Bossenwaard.



20.6 Maatwerk gevraagd (oplossen van fiets-ergernissen)

Ook vragen wij graag aandacht voor in het hoofddocument (§ 13) aangegeven knelpunten die om een fietsvriendelijke oplossing vragen:

§ 13.1 Bereikbaarheid fietsenstalling station Zoetermeer-Oost,

§ 13.2 Veiliger kruising voor fietsers nabij Nutricia,

§ 13.3 Fietsveiligheid bij basisscholen,

§ 13.4 Dorpsstraat.

Fietsvisie 2026

21 Toelichting bij deze versie

Dit document is een actualisering van onze **Fietsvisie 2023**. Deze ontstond in de loop van 2021, waarbij de eindredactie werd afgesloten in januari 2022. In 2021 waren de mogelijkheden om inhoudelijk te discussiëren zeer beperkt als gevolg van de "corona-maatregelen" die door de overheid waren opgelegd aan het houden van fysieke bijeenkomsten. Pas eind oktober 2021 bleek het mogelijk een fysieke bijeenkomst met co-auteurs te organiseren, waarbij de ingebrachte ideeën konden worden doorgenomen.

In het kader van het Actieplan Verkeersveiligheid Zoetermeer werd de Fietsvisie 2023 op 27 januari 2022 ingebracht bij de gemeente Zoetermeer.

Fietsvisie 2026: indeling en veel teksten zijn overgenomen van Fietsvisie 2023. *Nieuw* dan wel *gewijzigd* of *aangevuld* zijn de hoofdstukken:

§ 11 **Ruimtelijke Strategie**, waarin ook de problematiek rond Entree en Afrikaweg nadrukkelijk aan de orde komt.

§ 13.2 *Veiliger kruising voor fietsers nabij Nutricia* (verkeerscirculatieplan(nen), sluiting overweg?).

§ 13.3 *Fietsveiligheid bij basisscholen* (proef met afsluiting van straat?).

§ 14.2 *Vroegtijdig betrekken bij nieuwe plannen?*

§ 14.3 *Fietsstad nummer 1 in Nederland?*

§ 19.2 *Infrastructuur* (NachtNet Fiets).

§ 20.5 *Kruising Karel Doormanlaan - Rokkeveenseweg*.

