



ZOETERMEER FIETST DOOR

Actieplan

FIETS 2014



Olof Palmelaan





Het Actieplan Fiets is tot stand gekomen onder begeleiding van RHO adviseurs voor leefruimte en een breed samengestelde projectgroep bestaande uit:

**Manon de Joode,
Miriam van der Geest,
Theo Hebing,
Eugène Verwiël,
Pim Clotscher,
Frits-Jan Gastkemper,
Hanno Hommel,
Wouter Jorritsma,
Maya Weirauch,
Wieger Zwikstra,**

**Roel Effting,
Ulco de Vries,
Arnout Kruijshaar,
Jan Straatman,
Alex Berendsen,
Marius van Galen,
Martin Haaring,**

Beleidsmedewerker onderwijs, Onderwijsadvies
Verkeersleerkracht, Onderwijsadvies
Vertegenwoordiger afdeling Zoetermeer, Fietsersbond
Vertegenwoordiger afdeling Zoetermeer, Fietsersbond
Toercommissie lid, Toervereniging Zoetermeer '77
Vertegenwoordiger namens RVOZ, Raad voor Ondernemend Zoetermeer
Adviseur verkeer, vervoer en infrastructuur, Rho adviseurs voor leefruimte
Beleidsmedewerker verkeer en vervoer, Stadsgewest Haaglanden
Beleidsmedewerker verkeer en vervoer, Stadsgewest Haaglanden
Senior beleidsmedewerker afdeling Mobiliteit en Milieu, bureau Beleid en Strategie, Provincie Zuid-Holland
Allround verkeerskundige, gemeente Zoetermeer
Junior verkeerskundige, gemeente Zoetermeer
Landschapsarchitect, gemeente Zoetermeer
Allround stedenbouwkundige, gemeente Zoetermeer
Stedenbouwkundig medewerker, gemeente Zoetermeer
Technisch specialist beheer verkeer, gemeente Zoetermeer
Technisch specialist beheer verkeer, gemeente Zoetermeer





Inhoud

1.	Inleiding	7
1.1	Zoetermeer “Stad voor de fietsers”	7
1.2	Waarom een Actieplan Fiets?	8
1.3	Aanpak en organisatie	8
1.4	Leeswijzer	
2.	Ambities, doelstellingen en strategie	13
2.1	Bouwstenen voor de toekomst	13
2.2	Speerpunten en ambities	13
2.3	Kunnen en willen fietsen	14
2.4	Kwaliteitsambitie hoofdnetwerk en verbindend netwerk	16
2.5	Optimaliseren fietsnetwerk	18
3.	Acties en daaruit voortvloeiende uitgangspunten en projecten	25
3.1	Fietsnetwerk	25
3.2	Doelgroepen	39
3.3	Flankerende maatregelen	49
4.	Overzicht uitgangspunten en projecten	53
4.1	Overzicht uitgangspunten	53
4.2	Overzicht uitvoeringsprojecten	54
4.3	Uitvoeringsprogramma en financiering	56
Bijlage 1	Actueel fietsklimaat Zoetermeer	60
Bijlage 2	Actueel kaderstellend beleid	64
Bijlage 3	Fietsparkeercijfers	66
Bijlage 4	Netwerkaart fiets	68





1. Inleiding

1.1. Zoetermeer “Stad voor de fietsers”

Zoetermeer staat bekend als een fietsvriendelijke stad. Dagelijks worden, alleen al door de Zoetermeerse bevolking zelf, 97.000 fietsverplaatsingen gemaakt. Door de opzet van de stad met een vrijliggende fietsstructuur en fysieke scheiding van de verkeersmodaliteiten auto, openbaar vervoer en fiets ervaart de fietser weinig barrières. De stad is dan ook aantrekkelijk snel te doorkruisen voor fietsers.

De gemeente kent een fijnmazig uitgebouwd fietsroutenetwerk waarbij de hoofdwegenstructuur voor het gemotoriseerd verkeer en de RandstadRaillijnen ongelijkvloers door fietsers kunnen worden gekruist. Belangrijke dragers in dit fietsroutenetwerk zijn de oude linten in de stad, zoals de Zegwaartseweg, de Broekwegzijde/-kade, de Eerste tot en met de Vierde Stationsstraat en de Voorweg. Deze linten zijn heringericht tot belangrijke fietsroutes (sterroutes) binnen de stad. De gekozen stedenbouwkundige opzet van Zoetermeer zorgt voor een solitair, vrijliggend en barrièrevrij fietsnetwerk en daardoor een voor fietsers snelle, verkeersveilige en comfortabele bereikbaarheid van de voorzieningen, winkelgebieden, werkgebieden, scholenlocaties en woonwijken onderling. Zoetermeer is dan ook bij uitstek een stad voor de fietsers.

1.2. Waarom een Actieplan Fiets?

Ondanks dat Zoetermeer een echte stad voor de fietsers is, bestaan er nog steeds hindernissen die de gemeente graag wegneemt. Door maatregelen die het fietsen aantrekkelijker maken, wil Zoetermeer het fietsgebruik stimuleren. Hiermee wordt een bijdrage geleverd aan een leefbare en goed bereikbare stad. Zoetermeer vindt het belangrijk dat inwoners en bezoekers een bewuste keuzemogelijkheid hebben tussen het gebruik van de fiets, het openbaar vervoer, de auto en andere vervoermiddelen. De voorzieningen voor alle vervoerwijzen moeten op een zelfde niveau zijn. Zoetermeer is goed bereikbaar per auto en beschikt over een hoogwaardig openbaarvervoersysteem. Hier is de stad trots op en investeert in het op peil houden van deze voorzieningen. Om inwoners ook bewust voor de fiets te kunnen laten kiezen, zijn

verdere investeringen in fietsvoorzieningen de komende jaren noodzakelijk.

Zoetermeer streeft naar een duurzame mobiliteit in de stad. Dit betekent dat de verschillende vervoerssystemen als communicerende vaten moeten kunnen functioneren. Hierbij vormen de verschillende vervoerssystemen zowel gelijkwaardige alternatieven als aanvullingen op elkaar binnen de keten van de verplaatsing (ketenmobiliteit). Met het Actieplan Fiets wil Zoetermeer de bewuste keuzemogelijkheid voor de verschillende vervoerwijzen vergroten door de laatste fietshindernissen weg te nemen en het fietsgebruik onder zowel bestaande als nieuwe inwoners en bezoekers verder te stimuleren. Hiermee dient de positie van de fiets op een gelijkwaardig niveau te worden gebracht als de positie van de auto. De concurrentiepositie en acceptatie van de fiets als vervoerwijze moet worden vergroot. Fietsen is namelijk snel op de korte afstand, duurzaam, ruimtebesparend, goedkoop, sportief en gezond en kan daarmee een belangrijke bijdrage leveren aan de leefbaarheid in de stad, de bereikbaarheid van de stad en de gezondheid van de inwoners en bezoekers. Zoetermeer is ambitieus als het gaat om fietsgebruik en ziet op tal van terreinen kansen om het fietsgebruik een nieuwe impuls te geven. Om deze ambities kracht bij te zetten heeft Zoetermeer gekozen voor het opstellen van een Actieplan Fiets met uiteenlopende maatregelen om het fietsgebruik te bevorderen.

In het Collegeprogramma 2010-2014 “Samen werken aan een toekomstgericht Zoetermeer” streeft het College van Zoetermeer naar een sociale, economisch sterke, leefbare, veilige, zorgzame, duurzame, groene, actieve, bruisende, dienstbare en voor alle vervoerwijzen goed bereikbare stad. Meer fietsgebruik kan een bijdrage leveren aan al deze doelstellingen van het college. In de begroting voor 2014 is opgenomen: “Het op peil houden en waar mogelijk verbeteren van de fietsbereikbaarheid door het weghalen van knelpunten door voldoende aanbod van (gratis) fietsstallingen en verbeteren kwaliteit fietsroutes (meer asfalt). Sterker inzetten op niet-infrastructurele maatregelen zoals diensten, informatie waaronder bewegwijzering, educatie en promotie. Boven genoemde doelen worden bereikt met het uitvoeren van het Actieplan Fiets”.



Het College van Zoetermeer wil met het Actieplan Fiets een bijdrage leveren aan het bereiken van in het collegeprogramma gestelde doelen.

Het Actieplan Fiets, met als subtitel “Zoetermeer fietst door”, vervangt vanaf 2014 het Fietsplan uit 1998. Dit betekent een actualisatie met nieuwe ambities om het fietsgebruik te bevorderen. Het Actieplan Fiets heeft als doelstelling:

*Het aantal **fietsverplaatsingen** per persoon binnen de stad, in 2030 met **50% verhogen** ten opzichte van 2012, en het bereiken van een **duurzame mobiliteit**, waarbij de fiets een **gelijkwaardige positie** inneemt bij de keuze voor een vervoerwijze. (1)*

Hiermee wordt aangesloten op bij het collegeprogramma 2010-2014, het regionale beleid van het Stadsgewest Haaglanden en het provinciale fietsbeleid.

8

Afbakening

In het Actieplan Fiets komen fietsbevorderende maatregelen aan bod, waarbij de focus ligt op het fietsnetwerk (‘kunnen fietsen’) en het gedrag (‘willen fietsen’). Het “kunnen” fietsen wordt gedefinieerd als de faciliteiten die worden aangeboden om het fietsen mogelijk te maken. Bij het “willen” fietsen gaat het om de bereidheid van de inwoner om de fiets te gebruiken. Het verkeersveiligheidsaspect komt in het Actieplan Verkeersveiligheid aan de orde. Dit Actieplan Verkeersveiligheid heeft de gemeente parallel aan het Actieplan Fiets opgesteld.

1.3. Aanpak en organisatie

Zoetermeer hecht waarde aan een breed gedragen Actieplan Fiets. Het Actieplan Fiets is daarom opgesteld in samenwerking met een projectgroep, bestaande uit diverse vertegenwoordigers van belangengroepen en organisaties. Dit zijn:

- Fietsersbond;
- Onderwijsadvies;
- Provincie Zuid-Holland;

(1) Een toename met 50%, conform deze doelstelling betekent een streefdoel van 1,18 fietsverplaatsingen per persoon per dag in 2030 (in 2012: 0,79 fietsverplaatsingen per persoon per dag).

- Raad voor Ondernemend Zoetermeer;
- Stadsgewest Haaglanden;
- Toervereniging Zoetermeer '77.

Ook hebben ambtelijke disciplines zoals verkeer, stedenbouw, landschap en stadsbeheer hun bijdrage geleverd aan de projectgroep. Daarnaast is via de wijkposten informatie uit de diverse wijken verzameld over knelpunten, wensen en ideeën voor het fietsnetwerk en het fietsgebruik. Op basis van de binnengekomen klachten bij de gemeente ten aanzien van het fietsnetwerk en fietsgebruik zijn eveneens door bewoners aangedragen knelpunten meegenomen in het Actieplan Fiets.

Samenhang met Actieplan Verkeersveiligheid

Naast het Actieplan Fiets heeft de gemeente een Actieplan Verkeersveiligheid opgesteld. Beide actieplannen hebben een sterke relatie met elkaar. Het Actieplan Verkeersveiligheid beoogt met concrete projecten invulling te geven aan het verder verbeteren van de verkeersveiligheid. Omdat we langzamerhand raken aan de ondergrens van wat met de huidige visie haalbaar lijkt, vraagt het nog verder verbeteren van de verkeersveiligheid relatief meer inspanning van alle daarbij betrokken partijen. Het Actieplan Verkeersveiligheid speelt hierop in. Duidelijk is dat er een sterke relatie ligt met de fiets. Het Actieplan Fiets richt zich met name op het stimuleren van het fietsgebruik in Zoetermeer. Het aspect fietsverkeersveiligheid komt in het Actieplan Verkeersveiligheid aan de orde. Beide Actieplannen zullen onder de noemer “Fietsveiligheid” worden samengebracht in de nog dit jaar op te stellen “Lokale Impuls Veilig Fietsen” op basis van de Modelaanpak fietsveiligheid van het Ministerie van I&M.

1.4. Leeswijzer

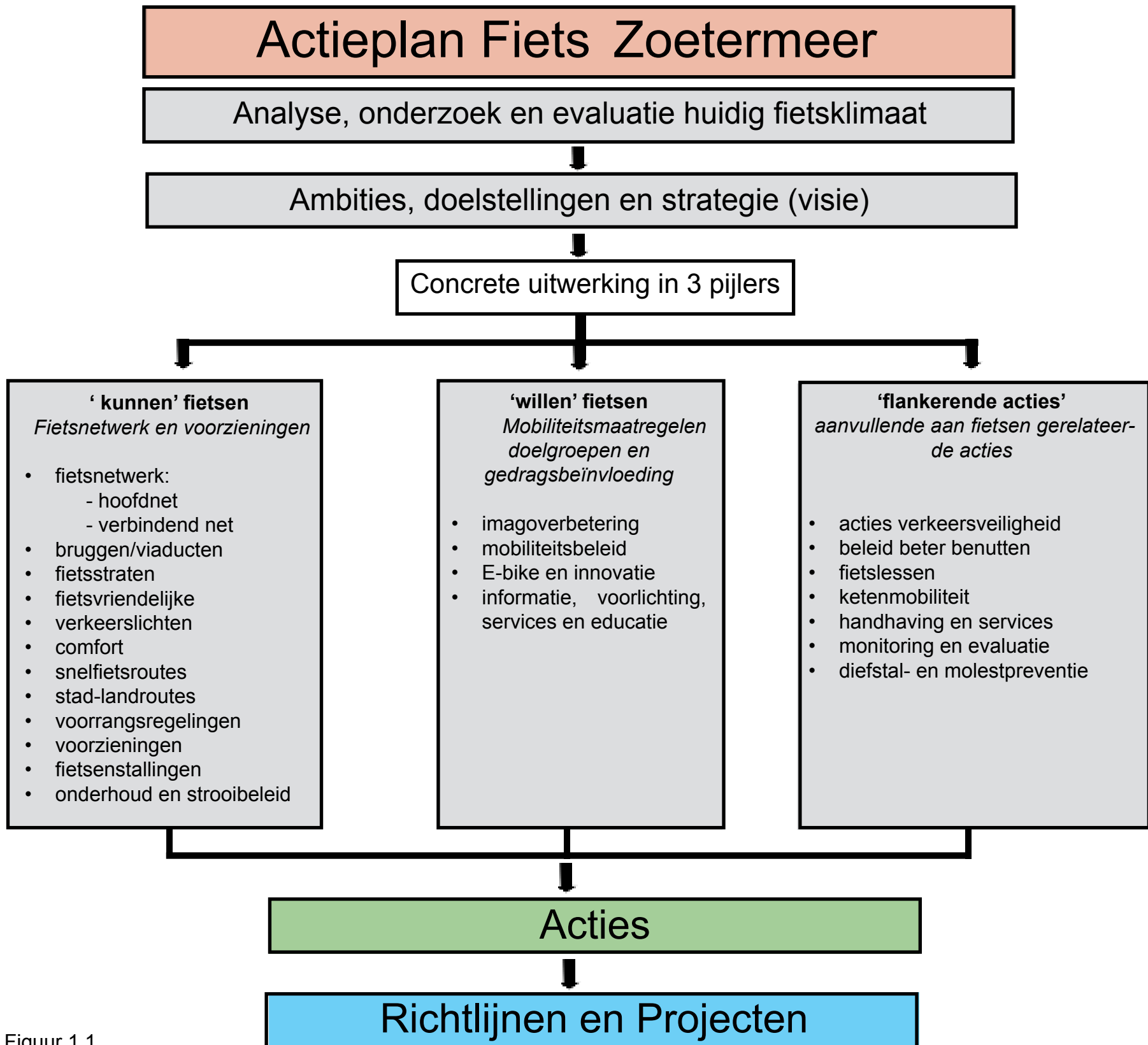
In hoofdstuk 2 zijn ambities, doelstellingen (‘speerpunten’) en strategie verder uitgewerkt. Ook worden vragen beantwoord zoals: waar wil de gemeente de komende jaren naar toe werken ten aanzien van het fietsnetwerk en het fietsgebruik? Op basis van enquêtes en onderzoeken is het fietsgebruik voor verschillende verplaatsingsmotieven geanalyseerd. Daarnaast is nagegaan of eerder gestelde doelen gehaald zijn en hoe de concurrentiepositie van de fiets zich verhoudt tot de andere vervoerswijzen (modaliteiten). Een samenvatting hiervan is opgenomen in bijlage 1 en 2.



Hoofdstuk 3 vormt een uitwerking in drie pijlers: het fietsnetwerk en –voorzieningen (pijler 1: “kunnen” fietsen), doelgroepen en gedragsbeïnvloeding (pijler 2: “willen” fietsen) en aanvullende aan fietsen gerelateerde acties (pijler 3: flankerende acties). Binnen deze pijlers zijn acties geformuleerd teneinde het fietsgebruik te bevorderen.

In hoofdstuk 4 is een overzicht opgenomen van de uit de geformuleerde acties voortvloeiende uitgangspunten en concrete projecten. Tevens wordt hier aandacht besteed aan de prioritering en financiering van de projecten.

Figuur 1.1 geeft de opbouw van het Actieplan Fiets schematisch weergegeven.



Figuur 1.1







2. Ambities, doelstellingen en strategie

2.1. Bouwstenen voor de toekomst

Het huidige fietsklimaat in Zoetermeer is op basis van diverse onderzoeken geëvalueerd. Deze evaluatie vormt de basis en het vertrekpunt voor het Actieplan Fiets. De evaluatie en analyse van het huidige fietsklimaat is opgenomen in bijlage 1. Deze evaluatie en analyse leidt tot de volgende bouwstenen voor de toekomst:

- Zoetermeer heeft de ruimtelijke kenmerken om een ideale stad voor de fiets te zijn: hoge stedelijke dichtheid, compacte stad en een goed uitgebouwde en in hoge mate barrièrevrije infrastructuur. De bestemmingen binnen de gemeente zijn met de fiets goed bereikbaar.
- Ten opzichte van andere grote gemeenten scoort Zoetermeer zeer goed op de aspecten directheid van routes, aantrekkelijkheid van de fietsroutes, het rijcomfort en fietsparkeren. Al deze aspecten duiden er op dat de stad Zoetermeer aantrekkelijk is voor fietsgebruik.
- Zoetermeer scoort minder goed op het daadwerkelijke fietsgebruik in verhouding tot het potentiële fietsgebruik. Dit ondanks dat vrijwel iedereen in Zoetermeer de beschikking heeft over een fiets en dat de stad zich uitstekend leent om te fietsen. Vooral op de interlokale woonwerkverplaatsingen is het fietsgebruik relatief laag door onder andere de goede bereikbaarheid van Zoetermeer per auto, het hoogwaardige regionale openbaar vervoer en de relatief grote fietsafstanden naar omliggende kerntoren in de regio (> 7,5 km).

Verdere optimalisering en verhoging van het fietsgebruik is in Zoetermeer nog mogelijk. De potenties hiervoor zijn aanwezig. Fietsen is duurzaam, ruimtebesparend, goedkoop, gezond, verbeterd de leefbaarheid en zorgt bovendien voor minder files. Door stimulering van het fietsgebruik kunnen grootschalige capaciteitsverruimende maatregelen voor het autoverkeer minder urgent worden of later plaatsvinden door het afremmen van de groei van het autogebruik. Dit zorgt voor beduidend lagere investeringskosten in de autowegenstructuur waardoor kostenbesparingen bereikt kunnen worden. Daartegenover staan meer investeringen in de fietsstructuur,

die meerdere doelen uit het collegeprogramma nader in het vizier brengen. Zoetermeer wil de komende jaren dan ook gerichte maatregelen inzetten om het fietsgebruik te verhogen onder de inwoners en bezoekers van Zoetermeer. Met dit Actieplan Fiets zet de gemeente Zoetermeer in op benutting van de aanwezige potenties om het fietsgebruik verder te stimuleren.

Bouwstenen voor de toekomst worden ook gevonden in het actueel en kaderstellend beleid van andere bovenlokale overheden. Het bovenlokale beleid is ook steeds meer gericht op het stimuleren van het fietsgebruik en is opgenomen in bijlage 2.

2.2. Speerpunten en ambities

De laatste jaren is veel veranderd op het gebied van fietsen. Zo heeft bijvoorbeeld de elektrische fiets zijn intrede gedaan, is het fenomeen fietsstraat gemeengoed geworden en zijn er allerlei technologische middelen en methoden beschikbaar gekomen welke het fietsgebruik verder kunnen stimuleren. Dit loopt uiteen van maatregelen voor betere routekeuzes (zoals apps, routeplanners en fietsknooppuntensystemen) tot concrete maatregelen (zoals fietsvriendelijke verkeerslichten, wachttijdvoorspellers, betere fietsstallingsmethoden, nieuwe en zuiniger verlichtingstechnologieën en comfortabele duurzame fietsrouteverharding).

Uit de analyse (zie bijlage 1) blijkt dat in Zoetermeer goede condities aanwezig zijn voor verdere verhoging van het fietsgebruik. Het doel van Zoetermeer (en het Stadsgewest Haaglanden) is om het aantal fietsverplaatsingen in 2030 te laten stijgen met 50% ten opzichte van 2012. Dit kan eveneens leiden tot een toename van het aandeel fiets in de vervoerwijzekeuze (modal split) van enkele procenten. Om deze ambitie te realiseren wordt ingezet op gerichte acties en maatregelen om het fietsgebruik onder de verschillende doelgroepen te verhogen. De belangrijkste speerpunten waar Zoetermeer zich daarbij op wil richten zijn:

- het aantal fietsverplaatsingen per persoon binnen de stad in 2030 met 50% te verhogen ten opzichte van 2012;
- het gebruik van de fiets (als vervoerwijze) in het woonwerkverkeer met 5% verhogen ten opzichte van 2012;



- het gebruik van de fiets (als vervoerwijze) van en naar het Stadshart en Dorpsstraat met 5% verhogen ten opzichte van 2012;
- de concurrentiepositie van de fiets binnen Zoetermeer ten opzichte van andere vervoerwijzen te verbeteren;
- de fietsstallingsmogelijkheden zowel kwantitatief als kwalitatief optimaliseren;
- het comfort voor fietsers verhogen door een snel, veilig en hindernisvrij fietsnetwerk;
- innovatieve acties en maatregelen om het fietsgebruik onder verschillende doelgroepen te verhogen (onder andere fietsen leuk en aantrekkelijk maken, imago verbeteren).

Om deze speerpunten te bereiken wordt in het Actieplan Fiets onderscheid gemaakt naar het “kunnen” fietsen (fietsnetwerk/ de infrastructuur) en naar het “willen” fietsen (de gebruikers / verschillen doelgroepen). Dit wordt als volgt benaderd:

- infrastructuur - het categoriseren van het fietsnetwerk in een hoofdnetwerk en een verbindend netwerk en de kwaliteitseisen die daarbij horen;
- gebruikers - vanuit de doelgroepenbenadering wordt bevestigd welke accenten in het fietsnetwerk aangebracht kunnen worden om het fietsgebruik voor verschillende doelgroepen te verhogen.

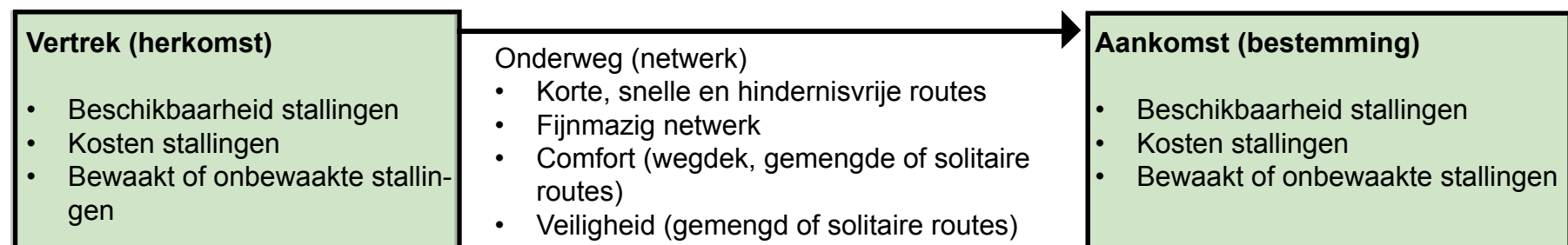
2.3. Kunnen en willen fietsen

Het Actieplan Fiets stelt hoge ambities en doelen en werkt deze uit in concrete maatregelen voor de toekomst. De hoofdvraag daarbij is: hoe kan het fietsgebruik gestimuleerd worden? Hierbij wordt de gebruiker centraal gesteld, waardoor

effectieve maatregelen worden genomen. Enerzijds dienen goede fietsvoorzieningen en fietsinfrastructuur aanwezig te zijn, zodat de fietser de verplaatsing per fiets **kan maken**. Anderzijds dient het fietsen onder de inwoners aantrekkelijker en populairder te worden gemaakt zodat de inwoner van Zoetermeer een verplaatsing per fiets **wil maken**. Het gaat dus zowel om de aanwezigheid van goede fietsvoorzieningen/fietsinfrastructuur binnen het vervoerssysteem als om het gedrag/de wil van de inwoners. Om verplaatsingsgedrag te beïnvloeden is een benadering van specifieke doelgroepen noodzakelijk.

2.3.1. Vervoerssysteem (kunnen fietsen)

Fietsen wordt gestimuleerd door de gehele verplaatsing **van deur tot deur** voor fietsgebruik aantrekkelijker te maken: van vertrek tot aankomst en onderweg. Dit betekent kwantitatief en kwalitatief goede fietsenstallingen en een fijnmazig, snel en veilig fietsnetwerk. Een goed fietsnetwerk voldoet aan een aantal kwaliteitscriteria die aan bod komen in paragraaf 2.4 van dit hoofdstuk. Figuur 2.1 geeft schematisch de fietsketen binnen het vervoerssysteem aan waarbij is aangegeven welke factoren van invloed zijn op het vervoerssysteem voor de fiets. Wanneer reizigers de voorkeur hebben voor de fiets, is het belangrijk om het fietsen ook te faciliteren (het kunnen fietsen). Dit kan enerzijds door een goed aanbod van fietsstallingsvoorzieningen bij alle bestemmingen en herkomsten en het aanleggen van ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Anderzijds kan het door accenten in het fietsnetwerk te leggen voor doelgroepen, bijvoorbeeld een recreatief net, so-



Figuur 2.1. Schematische fietsverplaatsing met enkele invloedsfactoren



ciaal veilig fietsnetwerk voor gebruik bij duisternis (Nachtnet) en/of een schoolroutenetwerk.

2.3.2. Gedrag (willen fietsen)

Naast een vervoerssysteem zodat mensen kunnen fietsen, moeten fietsers ook verleid worden om te willen fietsen. Het willen fietsen heeft dan ook te maken met persoonlijke kenmerken en de houding ten opzichte van de fiets. Zo hebben bijvoorbeeld fysieke gesteldheid, leeftijd, beschikbaarheid van een auto of OV-pas, imago en dagelijkse bezigheden invloed op de vervoerwijzekeuze.

De houding ten opzichte van de fiets kan gebaseerd zijn op verschillende factoren, zoals betrouwbaarheid en comfort van het vervoermiddel, veiligheid en het plezier van het fietsen. De persoonlijke kenmerken en houding leveren een voorkeur op voor een bepaalde vervoerwijze. Door gerichte acties is het mogelijk om gedrag te beïnvloeden. De reiziger kan daardoor anders gaan denken over een vervoermiddel, andere afwegingen maken en het gebruik (vaker) heroverwegen.

Voorbeeld: elektrische fiets

De opkomst van de elektrische fiets is een voorbeeld hoe met een product ingespeeld is op het kunnen en willen fietsen. Op 1 januari 2012 beschikten 800.000 Nederlanders over een elektrische fiets (Fietsberaad, 4-12-2012). De elektrische fiets richt zich namelijk zowel op persoonlijke kenmerken als op de attitude. Door het ouder worden wijzigt de fysieke gesteldheid, waardoor ouderen soms meer moeite hebben met fietsen en zodoende langzamer rijden. Door elektrische fietsen hoeven ouderen minder moeite te doen om te fietsen en wordt aangesloten bij de specifieke persoonlijke kenmerken van deze doelgroep. Daarnaast zijn elektrische fietsen steeds minder van andere fietsen te onderscheiden en wordt het vervoermiddel ook steeds vaker door forensen gebruikt op grote afstanden. De elektrische fiets verhoogt de actieradius van fietsers doordat verminderde inspanning nodig is op langere afstanden. Uit onderzoek van Fietsberaad blijkt dat met een elektrische fiets gemiddeld 31,3 km per week wordt afgelegd ten opzichte van 18,2 km op een gewone fiets, waarvan ouderen (60+) het grootste deel voor hun rekening nemen. Hierdoor kan ook het gebruik van de fiets op afstanden groter dan 7,5 km toenemen. Tevens wijzigt het imago

van de elektrische fiets van een fiets voor ouderen met mobiliteitsbeperking in een fiets voor onder andere actieve fietsers die er op uit trekken en langere afstanden willen afleggen. Het effect is terug te zien in explosief stijgende verkoop van elektrische fietsen in de afgelopen jaren. Met dit voorbeeld wordt aangetoond dat productvernieuwing en innovatie een belangrijke rol spelen in het stimuleren van fietsgebruik. De gemeente stimuleert daarom productvernieuwing en innovatie welke kunnen bijdragen aan het aantrekkelijker maken van het fietsgebruik en het verbeteren van het imago van de fiets onder specifieke doelgroepen.

2.3.3. Doelgroepenbenadering

Hoewel het fietsnetwerk een belangrijk element is om het fietsgebruik te stimuleren, is alleen een uitbreiding van het fietsnetwerk waarschijnlijk onvoldoende om de ambitie van 50% meer fietsverplaatsingen in 2030 daadwerkelijk te halen. Naast de infrastructurele kant sluit Zoetermeer daarom aan bij de doelgroepenbenadering die het Stadsgewest Haaglanden hanteert. Het Stadsgewest onderscheidt daarin de volgende doelgroepen:

- Kinderen op de basisschool;
- Middelbare scholieren;
- Volwassenen die niet of minder kunnen of willen fietsen;
- Volwassenen als werknemers
- Volwassenen als recreanten.

Omdat de behoeftes van doelgroepen verschillend kunnen zijn, worden deze groepen afzonderlijk behandeld. In de doelgroepenbenadering wordt ook aangesloten bij maatschappelijke trends, zoals elektrisch fietsen en toename van recreatief fietsgebruik.

Per doelgroep kan de invulling van de factoren kunnen en het willen fietsen verschillen. Bij de inzet van productvernieuwing en innovatie moet ook naar de verschillende doelgroepen worden gekeken. Zo hebben scholieren andere wensen en doelen dan ouderen. Ook is er overlap in behoeftes; zo zullen zowel scholieren als ouderen het Stadshart en de Dorpsstraat bezoeken om aankopen te doen. Door (potentiële) fietsgebruikers in doelgroepen te clusteren wordt gefocust op specifieke behoeftes per groep. Deze behoeftes worden vertaald in accenten binnen het fietsnetwerk om doelgroepen te



verleiden voor de fiets te kiezen.

Naast acties gericht op de accenten per doelgroep op het vervoerssysteem kunnen ook andere acties worden overwogen om onder doelgroepen het fietsgebruik te stimuleren. Daarbij kunnen andere invalshoeken dan vanuit verkeer de input zijn om gedrag te veranderen, zoals sportiviteit, imagebuilding, gezondheid, leefbaarheid en bewust duurzaam leven.

De doelgroepen worden hieronder benoemd en kort omschreven:

- **Kinderen op de basisschool.** Binnen deze doelgroep wordt met name onveiligheid ervaren door de kwetsbaarheid van kinderen. De vervoerwijzekeuze wordt in sterke mate bepaald door de ouders, de ligging van de school en de veilige bereikbaarheid van de school via school-fietsroutes;
- **Middelbare scholieren.** Bij middelbare scholen speelt het imago/perceptie van de fiets een belangrijke rol. De vervoerwijzekeuze is vaak bepalend voor de manier van verplaatsen op latere leeftijd;
- **Volwassenen die niet of minder kunnen of willen fietsen.** Dit is een brede groep volwassenen die om uiteenlopende redenen niet of minder fietsen. Onder deze groep vallen ouderen, die vaak minder fysieke mogelijkheden hebben om te kunnen fietsen. Verder is van de groep Zoetermeerders van buitenlandse afkomst bekend dat een relatief groot deel niet of slecht kan fietsen en het fietsen niet van kinds af aan heeft geleerd. Ook kan het imago van de fiets binnen deze groep een rol spelen in de vervoerwijzekeuze;
- **Volwassenen als werknemers.** Hierbij wordt met name gekeken naar de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van andere vervoermiddelen, met name de auto. Hoe kunnen werknemers gestimuleerd worden de fiets gebruiken?
- **Volwassenen als recreanten.** Hierbij speelt met name de kwaliteit van het recreatieve fietsnetwerk en de bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de recreatiegebieden een rol. Deze doelgroep moet vooral bekend worden met de mogelijkheden van het recreëren op de fiets in de regio rond Zoetermeer.

2.4. Kwaliteitsambitie hoofdnetwerk en verbindend netwerk

2.4.1. Kwaliteitscriteria

Zoetermeer beschikt over een fietsnetwerk dat bestaat uit een **hoofdnetwerk**, een **verbindend** netwerk en overige onderliggende voedende fietsroutes. Deze functionele indeling is doelmatig, omdat hierdoor een bepaalde hiërarchie tussen verschillende fietsroutes wordt aangeduid. Ook de daarmee samenhangende kwaliteitscriteria zijn anders. Om het fietsen aantrekkelijk te maken, moeten beide fietsnetwerken aan een aantal kwaliteitseisen voldoen. Hiervoor wordt door Zoetermeer aangesloten op publicatie 230 van het CROW (2) uit 2006. De belangrijkste eisen worden hieronder benoemd. Er geldt een aantal basiscriteria waar zowel het hoofdnetwerk als het verbindend netwerk aan moeten voldoen. Deze kwaliteitseisen zijn:

Samenhang

- De maaswijdte (afstand tussen twee verbindingen op netwerkniveau) van het fietsnetwerk is maximaal 250 meter;
- Belangrijke voorzieningen zijn verbonden via het fietsnetwerk;
- Minimaal 70% van alle fietsverplaatsingen gaat via het hoofd- en/of verbindend fietsnetwerk.

Directheid

- Een zo groot mogelijke directheid in afstand en tijd:
 - o zoveel mogelijk voorrang voor de fiets op het fietsnetwerk;
 - o zo min mogelijk stoppen.

Veiligheid

- Herkenbaarheid wegcategorieën;
- Zoveel mogelijk uniforme verkeerssituaties op routes;
- Barrièrevrije kruisingsvormen van hoofdwegen- en railnetwerk;
- Vergevingsgezind zonder hinderlijke obstakels (zie paragraaf 3.1.3: vergevingsgezinde fietspaden).

(2) *Het nationale kennisplatform voor infrastructuur, verkeer, vervoer en openbare ruimte*



Comfort

- Zo min mogelijk ontmoetingen tussen fiets en auto;
- Goede bewegwijzering;
- Gebruik van ruimtelijke en landschappelijke kenmerken;
- comfortabele wegdekverharding;
- Zo weinig mogelijk hellingen.

Aantrekkelijkheid

- Sociale veiligheid;
- Prettige inrichting omgeving;
- Voldoende ruimte en gemakkelijk befietsbaar;
- Goede voorzieningen om de fietsen te kunnen stallen.

2.4.2. Ambitie hoofdnetwerk

Het hoofdnetwerk voor de fiets verdient specifieke aandacht. Hiervoor gelden hoge kwaliteitseisen. Zoetermeer onderscheidt een eigen hoofdnetwerk dat deels samenvalt met de regionale en provinciale fietsroutes. Het Zoetermeerse hoofdnetwerk is fijnmaziger dan het regionale en provinciale hoofdnetwerk en vormt de drager van de fietsstructuur in Zoetermeer.

De specifieke kwaliteitseisen die voor het hoofdnetwerk gelden zijn:

Samenhang

- Het hoofdnetwerk verbindt de belangrijkste bestemmingen voor fietsers met de belangrijkste herkomstgebieden voor fietsers;
- De route is als hoofdnetwerk herkenbaar in de vormgeving;
- De maaswijdte van het hoofdnetwerk is, afhankelijk van de ligging ten opzichte van herkomst- en bestemmingsgebieden, circa 750-1.000 m.

Directheid

- De omrijdfactor op een herkomst-/bestemmingsrelatie bedraagt maximaal 1,2. Dat wil zeggen dat de werkelijke afstand maximaal 1,2x langer is dan de hemelsbrede afstand;
- Snelheid: bij voorkeur zijn kruisingen met hoofdwegenstructuur en railinfrastructuur ongelijkvloers en zijn de

wachttijden voor eventueel noodzakelijke verkeerslichten kort. Bij (enkelstrooks) rotondes hebben fietsers voorrang en wordt fietsverkeer zoveel mogelijk in tweerichtingen mogelijk gemaakt. Bij verkeerslichten is vooraanmelding voor fietsers aanwezig, zijn wachttijdvoorspellers aanwezig en hebben fietsers zoveel mogelijk voorrang bij solitaire fietsoversteekplaatsen.

Veiligheid

- De kans op conflicten tussen fietsers en gemotoriseerd verkeer wordt geminimaliseerd. Dit wordt bereikt door toepassing van zoveel mogelijk ongelijkvloerse kruisingen (tunnels en –bruggen);
- Op het hoofdnetwerk zijn (in principe) altijd vrijliggende fietspaden aanwezig. Waar dit niet mogelijk of wenselijk is, kan onder bepaalde voorwaarden fietsverkeer gemengd worden afgewikkeld. Wel worden dan bij voorkeur fietsstroken toegepast;
- Er komen zo min mogelijk barrières voor op het hoofdnetwerk, zoals moeilijk oversteekbare lijninfrastructuur, een complexe stedenbouwkundige structuur of hindernissen zoals paaltjes op het fietspad;
- Parkeren van voertuigen vindt niet plaats op hoofd fietsroutes;
- De inrichting van de hoofd fietsroutes is binnen de gemeente uniform en herkenbaar;
- Hoofd fietsroutes zijn in voldoende mate verlicht.

Comfort

- Het hoofdnetwerk is in principe voorzien van aantrekkelijke verharding, zoals (rood)asfalt of cementbeton (in parken en recreatief buitengebied). Tegelpaden of klinkerstraten worden zoveel mogelijk voorkomen;
- Hinderlijke drempels voor fietsers worden zo min mogelijk toegepast. Indien snelheidsremmers noodzakelijk zijn om bromfietsers/scooters/auto's af te remmen, zullen deze zodanig worden uitgevoerd dat fietsers hier zo min mogelijk hinder van ondervinden.

Aantrekkelijkheid

- Sociale veiligheid;
- Prettige inrichting omgeving;



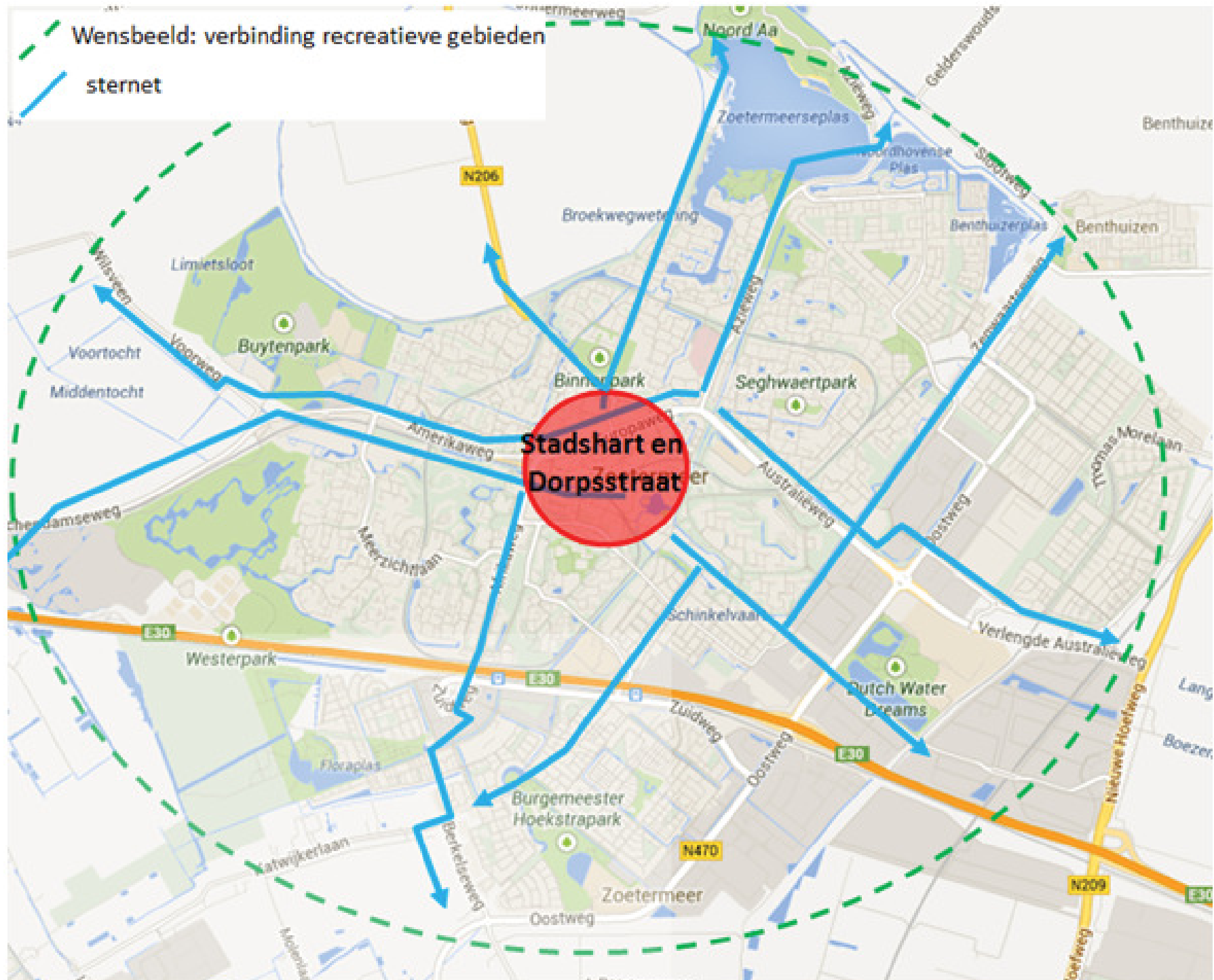
- Ingepast in omgeving bij route door park of buitengebied;
- Voldoende ruimte en gemakkelijk befietsbaar;
- goede voorzieningen om de fietsen te kunnen stallen.

2.5. Optimaliseren fietsnetwerk

De netwerkstructuur die met het fietsnetwerk in Zoetermeer wordt nagestreefd, wordt gevormd door een stervormig fietsnetwerk (*sternet*). Hierbij lopen belangrijke radiale fietsroutes vanuit het centrum van de stad (het Stadshart en de Dorpsstraat) richting de verschillende woonwijken en stadsdelen. Dit sternet wordt onder andere gevormd door de zogenaamde “Rijgdraden” die zijn opgenomen in de Nota Mobiliteit 2005 van Zoetermeer. Dit betreft (thematische) fietsroutes die leiden naar, en een rijgdraad worden van, verschillende bestemmingen. Daarbij bestaat tevens de wens om de recreatieve gebieden voor fietsers door een ringstructuur met elkaar te verbinden, zodat deze gebieden onderling met elkaar verbonden worden (tangenten tussen de sterradialen). In figuur 2.2 is een abstracte vorm van deze netwerkopbouw weergegeven.

18

Vanuit deze structuur is het hoofdnetwerk opgebouwd. Naast het hoofdnetwerk heeft het verbindend netwerk als doel om de hiaten in maaswijdte binnen het hoofdnetwerk op te vullen en alle bestemmingen bereikbaar te houden. Het verbindend netwerk voldoet aan de algemene kwaliteitseisen, maar hoeft niet te voldoen aan de eisen voor het hoofdnetwerk. Zo is, onder bepaalde voorwaarden, gemengde verkeersafwikkeling mogelijk. Wel worden dan bij voorkeur fiets(suggestie) stroken toegepast. Ook het verbindend netwerk moet als zodanig herkenbaar zijn. Verder is een inventarisatie gemaakt van het regionaal en provinciaal fietsnetwerk. Voor een deel valt het hoofdnetwerk van de gemeente Zoetermeer samen met het regionale en provinciale fietsnetwerk. Het sternet van Zoetermeer dat onderdeel uitmaakt van het hoofdnet is weergegeven in figuur 2.2.



Figuur 2.2 Opbouw netwerkstructuur Zoetermeer



Naast het sternet is ten behoeve van het hoofdnetwerk een inventarisatie gemaakt van de belangrijkste fietsbestemmingen. Dit zijn bijvoorbeeld scholen, winkelcentra, openbare voorzieningen, leisurelocaties, zorglocaties, stations, parkeren en recreatiegebieden. Deze fietsbestemmingen zijn in figuur 2.3 weergegeven. Het is van belang dat deze fietsbestemmingen via het hoofdnetwerk bereikbaar zijn. Door middel van de hoge kwaliteitseisen aan het hoofdnetwerk, wordt het fietsgebruik naar de voorzieningen gestimuleerd. Het hoofdnetwerk bestaat dan ook uit het sternet en de belangrijkste fietsverbindingen tussen de belangrijkste fietsbestemmingen.



Figuur 2.3 Fietsbestemmingen



Knelpunten en suggesties

Door de aan het hoofdnetwerk en verbindend netwerk gestelde kwaliteitscriteria toe te passen op het bestaande fietsnetwerk, kunnen knelpunten worden aangewezen en gewenste maatregelen worden genomen. Daarnaast is vanuit de projectgroepleden en wijkmanagers op basis van de netwerkkaart een aantal suggesties voor verbetering aangedragen. Ook is gebruik gemaakt van bij de gemeente binnengekomen klachten vanuit de bewoners. De knelpunten en suggesties zijn op de kaart in figuur 2.4 verwerkt. Suggesties ten aanzien van de verkeersveiligheid, welke tijdens het werkproces naar voren kwamen, zijn meegenomen in het Actieplan Verkeersveiligheid.



Figuur 2.4 Knelpunten- en suggestiekaart



Fietsnetwerk

De combinatie van de abstracte sternetkaart, de herkomst- en bestemmingsgebieden en de knelpunten- en suggestiekaart heeft geleid tot een geactualiseerde netwerkkaart met het hoofdnetwerk en het verbindend netwerk. Deze netwerkkaart vormt de basis voor het Actieplan Fiets en de daarmee samenhangende kwaliteitscriteria. De netwerkkaart vormt uitgangspunt voor een verdere optimalisatie van het fietsnetwerk in de periode 2014-2030 en is weergegeven in figuur 2.5. (Voor vergrote versie zie bijlage 4).



Figuur 2.5 Netwerkkaart fiets







3. Acties en daaruit voortvloeiende uitgangspunten en projecten

In dit hoofdstuk worden de concrete acties beschreven waarmee de gemeente het fietsgebruik wil bevorderen. Daarbij is onderscheid gemaakt naar het “kunnen” fietsen (fietsnetwerk en infrastructuur, zie paragraaf 3.1) en het “willen” fietsen (doelgroepen en fietsstimulatie, zie paragraaf 3.2). Daarnaast zijn flankerende acties opgenomen die het fietsgebruik stimuleren (zie paragraaf 3.3).

Uit de acties kunnen uitgangspunten voortvloeien en concrete uitvoeringsprojecten. Acties die resulteren in nieuwe uitgangspunten zijn voorzien van een aanduiding **U** (Uitgangspunt Fiets Zoetermeer). Acties die leiden tot concrete uitvoeringsprojecten zijn voorzien van een aanduiding **P** (Project Fiets Zoetermeer).

3.1. Fietsnetwerk

3.1.1. Samenhang van routes

De netwerkkaart zoals opgenomen in hoofdstuk 2 is opgebouwd uit het hoofdnetwerk en het verbindend netwerk. Deze netwerken zijn zo samengesteld, dat alle belangrijke bestemmingen via deze netwerken bereikbaar zijn. Tevens is het netwerk afgestemd op het regionale fietsnetwerk van het Stadsgebied Haaglanden en de Provincie Zuid-Holland. Doelstelling is dat 70% van alle fietsverplaatsingen via dit netwerk plaatsvindt. Dit is beschreven in hoofdstuk 2. Bovendien dient de maaswijdte van het gehele netwerk maximaal 250 m te bedragen. De maaswijdte van het hoofdnetwerk bedraagt bij voorkeur 750-1.000 m, afhankelijk van de bebouwingsdichtheid van de omgeving. Van belang is dat alle herkomst- en bestemmingsgebieden op een goede en veilige wijze met elkaar verbonden zijn. Bovendien moet het hoofdnetwerk als zodanig herkenbaar zijn en aan de in hoofdstuk 2 opgenomen kwaliteitscriteria en uitvoeringseisen voldoen.

Ontbrekende schakels

Directe fietsroutes zorgen ervoor dat bestemmingen binnen korte afstand en tijd per fiets bereikbaar zijn. Belangrijk is dat de maaswijdte van het netwerk voldoende fijn is om

alle bestemmingen binnen acceptabele afstand te bereiken. De maaswijdte van het fietsnetwerk in Zoetermeer bedraagt circa 250 m. waarbij het hoofdnetwerk bij voorkeur een maaswijdte kent die niet groter is dan 750-1.000 m. In het fietsnetwerk is de afgelopen decennia voor het hoofdfietsnetwerk zoveel mogelijk gestreefd naar deze maaswijdte. Toch is er nog altijd sprake van een aantal ontbrekende schakels in het fietsnetwerk. Deze zijn nodig om de bereikbaarheid binnen Zoetermeer en van Zoetermeer naar het buitengebied verder te verbeteren. Daarom wordt voorgesteld de komende jaren deze ontbrekende schakels te realiseren. De ontbrekende schakels zijn weergegeven in figuur 3.1, genummerd en in onderstaande opsomming opgenomen.

Hoofdnetwerk

1. Katwijkerlaantracé: fietsroute vanaf Stadshart/Dorpsstraat naar het centrum van Rokkeveen via de Delftsewallen, parallel aan de RandstadRailtracé, ongelijkvloerse kruising met de A12/spoorlijn en vervolgens via de Nathaliengang naar de Edelsteensingel (gedeeltes in Rokkeveen worden op korte termijn gerealiseerd en zijn in plannen opgenomen);
2. Fietspaden ter ontsluiting van de nieuwe Driemanspolder alsmede de verbinding tussen het Westerpark, de Nieuwe Driemanspolder, Buytenpark, Meerpolder en de regionale fietspaden tussen Den Haag, Leidschendam-Voorburg, Leiden en Zoetermeer;
3. Ontbrekende schakel in het ‘Rondje Meerpolder’, tussen het Stompwijksepad en het Polderpad;
4. Verbinding tussen het Van Tuylpark en de Prismalaan-West via de ondergang bij de nieuwe RandstadRailhalte “Van Tuylpark”;
5. Verbinding tussen de Marco Polorede en de Broekwegkade met een brug over de ter plaatse aanwezige watergang (voltooing “rondje Zoetermeerse plas”);
6. Verbinding langs Heempark tussen de Tobias Asserlaan en de Olof Palmelaan;
7. Verbinding tussen de Voorweg en de Amerikaweg
8. Verbinding winkelcentrum Buytenwegh – Zwaardslotseweg;
9. Schakel tussen snelfietsroute A12 ten noorden van A12 en Meerzichtlaan (parallel aan RandstadRailtracé);
10. Verbinding Bleiswijkseweg – Snelfietsroute A12-Land-



scheidingsfietstracé (Lansingpad) over de A12 via Laan op Bleizo.

Verbindend netwerk

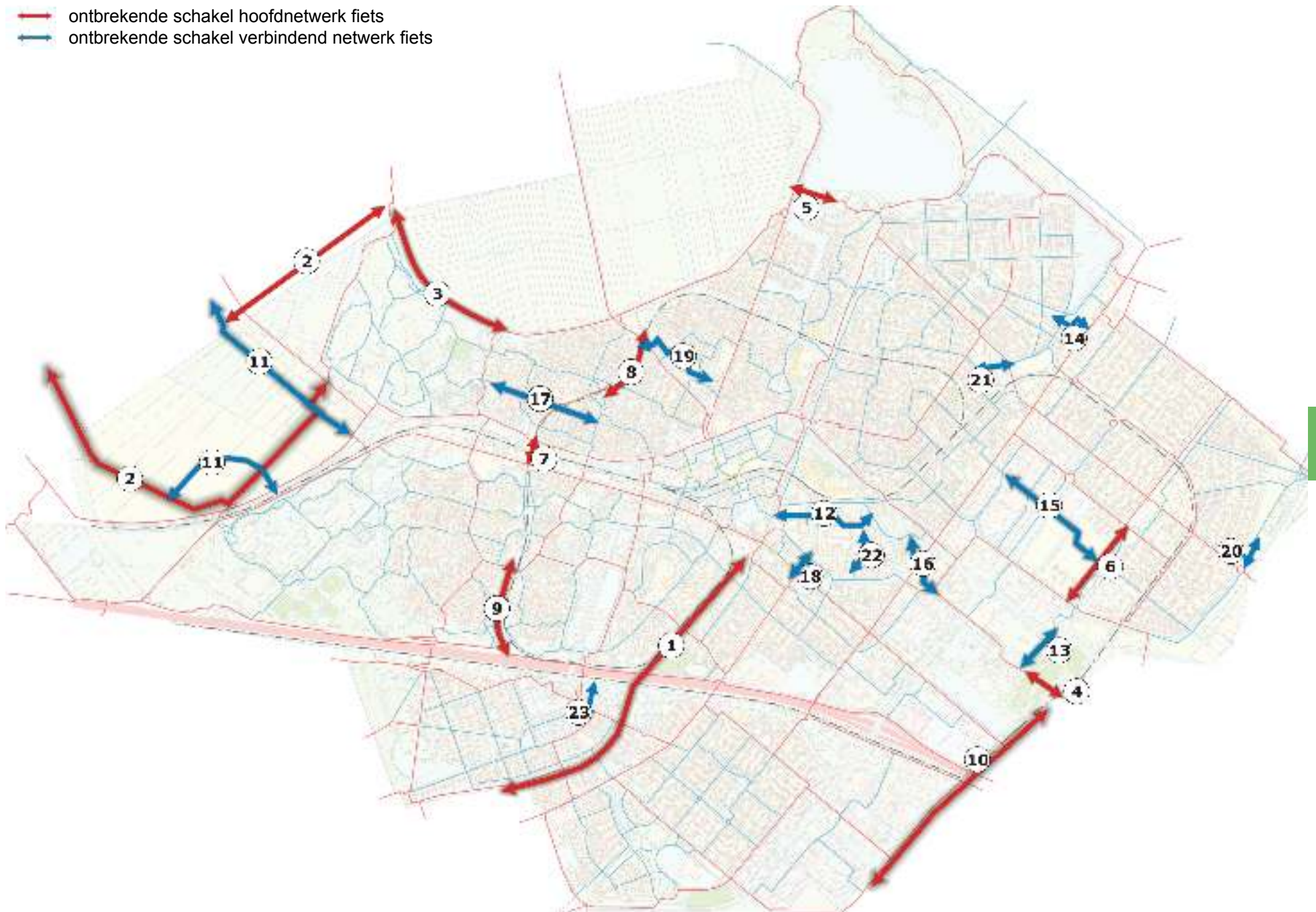
11. Diverse fietspaden ter ontsluiting van de nieuwe Driemanspolder;
12. Centrale as Palenstein: verbinding tussen de Osijlaan en het Croesinckplein;
13. Fietspad in het verlengde van de Heemlaan/Heempad door het Van Tuyllpark (ecologisch ingepast vanaf Parco-duct);
14. Doortrekken van de Pasqualinischans als fietsverbinding tussen de Zegwaardseweg en de Schansbaan;
15. Verbinding Edisonstraat – Heempad;
16. Verbinding Van Aalstlaan – Van der Hagenstraat;
17. Verbinding Polderpad – Titus Brandsmahove;
18. Verbinding tussen de Pilatusdam/Eerste Stationsstraat en de Osijlaan;
19. Verbinding tussen de Filmiaan en het Snieppad;
20. Verbinding tussen de Olof Palmelaan en de Burgemeester Middelberglaan;
21. Verbinding tussen de Ruimtebaan en de Akkerdreef;
22. Verbinding tussen het Croesinckplein en Van Egmondstraat;
23. Verbinding tussen de Danny Kayelaan en de NS-station Zoetermeer.

Hieronder zijn de acties vanuit het fietsnetwerk opgenomen. Elke actie is voorzien van een nummer.

1. **Actie:** ruimtelijke ontwikkelingen: de bereikbaarheid voor fietsers toetsen aan de netwerkkaart en het gewenste toekomstige netwerk voor zover mogelijk invullen, aanpassen of uitbreiden. Bij nieuwe ontwikkelingen moet de fiets en de potentie daarvan als ruimtelijke drager uitdrukkelijk worden meegewogen. -> **U**
2. **Actie:** infrastructurele ontwikkelingen: realiseren van de ontbrekende schakels in hoofdnetwerk en verbindend netwerk (zie figuur 3.1) om te komen tot een geoptimaliseerd fijnmazig fietsnetwerk. -> **P**



- ontbrekende schakel hoofdnetwerk fiets
- ontbrekende schakel verbindend netwerk fiets



Figuur 3.1 Ontbrekende schakels



3.1.2. Directheid

Barrièrewerking

Naast ontbrekende schakels in het netwerk, kunnen ook barrières de directheid van routes belemmeren. Zoals gesteld in hoofdstuk 2 mag de omrijdfactor in principe maximaal 1,2 zijn. Dit is dan ook de gehanteerde maximaal aanvaardbare omrijdfactor binnen Zoetermeer. In de opbouw van het netwerk wordt zoveel mogelijk gestreefd om op alle herkomst-/bestemmingsrelaties aan dit criterium te voldoen. Belangrijk zijn barrières van lijninfrastructuur, zoals de A12, stedelijke hoofdweg en spoorlijnen. Ook kunnen moeilijk doordringbare gebieden, zoals bedrijventerreinen en stadscentra barrièrewerking veroorzaken. Zo kan tijdens winkeltijden, tussen 11:00 uur en 17:00 uur, niet gefietst worden door het Stadshart. Hier dient de fiets aan de hand te worden meegevoerd om conflicten met winkelend publiek te voorkomen. Dit wordt door een aantal fietsers in Zoetermeer als een (tijdelijke) barrière ervaren. De Dorpsstraat, welke onderdeel uitmaakt van een (regionale) hoofdfietsroute, is om dezelfde reden, op koopavond en zaterdag tijdelijk voor fietsverkeer gesloten. Door het instellen van slimme routes en goede ondersteunende bewegwijzering kan een groot deel van de barrièrewerking voorkomen worden. Wel moet altijd een goede afweging worden gemaakt tussen de leefbaarheid van bewoners en het verblijfscomfort van bezoekers van het Stadshart en de Dorpsstraat, in verhouding tot het fietscomfort voor de (doorgaande) fietser. Een herijking van het fietsregime met venstertijden in Stadshart en Dorpsstraat is gewenst.

Lijninfrastructuur binnen de stad

Voor het kruisen van lijninfrastructuur moet voldaan worden aan de richtlijnen met betrekking tot barrières zoals opgenomen in CROW-publicatie 299 (Barrièrewerking van lijninfrastructuur). Vanuit deze publicatie moet lijninfrastructuur binnen de bebouwde kom elke 500 meter gekruist kunnen worden. Binnen de stad Zoetermeer wordt hier al aan voldaan.

De maaswijdte van de fietspassagemogelijkheden van het hoofdwegennet bedraagt binnen de stad slechts maximaal 450 meter. De drukste hoofdontsluitingsweg in de stad (Europaweg) is voor een groot deel in een tunnelbak gebracht

zodat overlast voor fietsers wordt beperkt. In de stadsvisie is opgenomen dat gestreefd wordt naar een gehele overkluizing van deze tunnelbak. Andere drukke hoofdontsluitingswegen zoals de Afrikaweg, Australiëweg en de Oostweg worden veelal ongelijkvloers gekruist.

De RandstadRaillijnen kunnen in de gehele stad ongelijkvloers gekruist worden, wat bij de opzet van de stad een bewuste keuze is geweest en ook nu nog steeds als uitgangspunt wordt gehanteerd in Zoetermeer. De maaswijdte van de fietspassagemogelijkheden voor RandstadRaillijnen is hierdoor nog kleiner met gemiddeld 350 meter. In de nieuwbouwwijk Oosterheem is zelfs sprake van een verwaarloosbare barrièrewerking doordat de RandstadRaillijn hier gedeeltelijk boven de stad is gerealiseerd op een kunstwerk. De maaswijdte van het fietsnetwerk is hier beperkt tot 200 meter.

Daarnaast wordt de stad in twee delen opgedeeld door de A12 en spoorlijn Gouda – Den Haag. De maaswijdte van de passagemogelijkheden van snelweg en spoorlijn bedraagt gemiddeld 1.000 meter. Deze maaswijdte kan verder worden verkleind door de realisatie van een extra fietsbrug in het centrale deel van de 6 kilometer lange snelwegtraverse. Deze nieuwe passage is gewenst en wordt nagestreefd ter hoogte van de ontbrekende schakel tussen het Stadshart/Dorpsstraat en Rokkeveen. Tevens kan hiermee een structureel alternatief worden geboden voor de passage van fietsers via de Mandelabrug. Hiermee kan de maaswijdte van fietspassagemogelijkheden in het centrale deel beperkt worden tot de gewenste 500 meter.

Doorfietssnelheid

Ook snelheid is een belangrijke factor in de directheid van de routes. Snelheid op fietsroutes is met name afhankelijk van het aantal kruisingen met gemotoriseerd verkeer. Zoetermeer kent veel ongelijkvloerse kruisingen, waardoor de kwaliteit van het fietsnetwerk hoog is. Ook bij nieuwe fietspaden moet zoveel mogelijk gestreefd worden naar ongelijkvloerse kruisingen met het gemotoriseerd verkeer. Waar dit niet mogelijk is, worden verkeerslichten, rotondes of voorrangskruispunten toegepast. Verkeerslichten dienen zodanig te worden vormgegeven, dat de wachttijd voor fietsers hier tot een minimum beperkt wordt. Op strategische plaatsen zullen waar dat



mogelijk is, de verkeerslichten zo geregeld worden dat voor fietsers de wachttijd per cyclus zo kort mogelijk wordt en zo veel mogelijk “groen licht” wordt gegeven aan de fietsers. Uit een uitgevoerde quickscan blijkt dat op circa de helft van de 17 kruispunten waar fietsers met behulp van verkeerslichten worden geregeld, reeds sprake is van fietsdetectie (vooraanmeldingslussen). Waar dit nog niet het geval is (zoals bij het Maximaplein) dient alsnog te worden onderzocht of vooraanmeldingslussen kunnen worden aangebracht.

Tevens zijn bij een groot aantal verkeerslichten in Zoetermeer wachttijdvoorspellers aanwezig zodat fietsers hun wachttijd beter kunnen voorspellen en de roodlichtacceptatie vergroot wordt. Waar deze nog niet aanwezig zijn, dient te worden onderzocht of deze wachttijdvoorspellers ook hier kunnen worden aangebracht.

Waar geen verkeerslichten worden toegepast en een ongelijkvloerse oversteekoptie niet tot de mogelijkheden behoort, moet de fietser zoveel mogelijk in de voorrang worden genomen. Dit geldt ook voor rotondes. Bij rotondes wordt tweerichtingsfietsverkeer rond de rotondes in de voorrang voorgestaan ten einde de doorkruisbaarheid van fietsers te verhogen. Uiteraard zijn hierbij verkeersveiligheidsmaatregelen zoals oversteekplateaus gewenst (zie Actieplan Verkeersveiligheid).

In Nederland worden bij verkeerslichten momenteel in een aantal gemeenten regensensoren toegepast. Hierdoor kan bij regenval de fietser sneller doorfietsen, doordat de fietser dan “meer groen” krijgt. De toepassing van regensensoren zal nader onderzoek vergen aangezien de ervaringen in andere gemeenten niet unaniem positief zijn. Veel verkeerslichten in Zoetermeer (met name op de H-structuur) maken onderdeel uit van een zogenaamde “netwerkregeling”. Dit houdt in dat verschillende verkeerslichten aan elkaar zijn gekoppeld. Beïnvloeding van één verkeerslicht betekent beïnvloeding van het gehele netwerk, waardoor de netwerkregeling niet meer werkt bij regen. De verkeersafwikkeling op het Zoetermeerse wegennet kan hierdoor verstoord raken en dit kan weer tot lange wachtrijen en ergernissen bij automobilisten leiden. Uit een door Zoetermeer uitgevoerde quickscan blijkt dat regensensoren alleen een merkbare invloed hebben

op de (drie) drukst belaste kruispunten. In die gevallen zorgt extra “fietsgroen” echter gelijk voor ongewenste bijeffecten zoals langere wachttijden voor auto (file opbouw tot ruim 1,5 km) en bus en het moeten uitschakelen van coördinatie met naastgelegen kruispunten.

Er zijn in Zoetermeer 17 kruispunten waar fietsers met behulp van verkeerslichten worden geregeld. Op deze kruispunten zijn de verkeerslichten al zo goed mogelijk voor de fietsers afgesteld en wordt reeds zo veel als mogelijk “groen licht” gegeven voor de fiets. Regensensoren zullen in de praktijk dan ook weinig aan het fietscomfort toevoegen. Tevens kan de vraag worden gesteld waarom niet bij mooi weer, als er juist veel fietsers zijn, geen “mooiweergroen” wordt gegeven. Zoetermeer gaat dan ook uit van zoveel mogelijk “groen licht” voor de fietsers altijd (zonder invloed van weerssituatie), waar dit niet leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen. Op ruim de helft van de kruisingen met verkeerslichten voor fietsers, liggen reeds fietsdetectielussen en zijn wachttijdvoorspellers (groot naast de lichten of klein rondom de drukknop) aangebracht. Bij groot onderhoud worden lussen en wachttijdvoorspellers al zo veel als (regel-)technisch mogelijk is, meegenomen.

Slechts op drie kruispunten is sprake van langere wachttijden, ook voor de fietsers, en zouden regensensoren wezenlijk kunnen bijdragen aan een verkorting van de wachttijden voor fietsers. Dit zijn:

- Boerhaavelaan/Van Leeuwenhoeklaan/Afrikaweg;
- Zwaardslotseweg/Europaweg;
- Denemarkenlaan/Europaweg.

Het betreft echter verkeersregelingen die nu reeds volledig verzadigd zijn en waarbij extra “groentijd” voor de fietser direct negatieve gevolgen heeft voor de totale verkeersafwikkeling. Dit betekent dat autoverkeer en busverkeer bij regen langer zal moeten wachten en er sprake zal zijn van toeneemende congestie en een verslechterde verkeersafwikkeling. Zo zou de coördinatie met naastgelegen kruispunten (“groene golven”) moeten worden opgegeven, moet het openbaar vervoer langer wachten, terwijl voor de drukste richtingen wachtrijen voor het autoverkeer tot ruim 1,5 km lengte kunnen ontstaan.

Op basis van bovenstaande conclusies wordt de toepassing



van regensensoren als niet doelmatig beschouwd met ongewenste neveneffecten die kunnen leiden tot filevorming op de H-structuur in de stad.

3. **Actie:** herijking wenselijkheid/mogelijkheden voor toestaan fietsverkeer Stadshart/Dorpsstraat of wijziging/handhaving tijdvenster voor fietsverkeer in Stadshart/Dorpsstraat -> **P**
4. **Actie:** op het hoofdnetwerk bij kruising hoofdwegennet/railnet in eerste instantie kiezen voor ongelijkvloerse kruisingen fietsverkeer / gemotoriseerd verkeer (brug/tunnel) -> **U**
5. **Actie:** op gelijkvloerse kruisingen met gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk de fiets prioriteren in twee richtingen. Concreet gaat het om:
 - a. Fiets in de voorrang nemen
 - b. Bij het regulier onderhoud en vervanging van verkeerslichten wordt rekening gehouden met fietsvriendelijke toepassingen, zoals vooraanmeldingslussen en wachttijdvoorspellers waar dit nog niet aanwezig is.
 - c. Zoveel mogelijk "groen licht" voor de fietsers altijd (zonder invloed van weerssituatie), waar dit niet leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op Zoetermeerse wegennet. -> **U**

3.1.3. Fietsnetwerk in relatie tot wegcategorisering

De categorisering van het wegennet voor het gemotoriseerd verkeer is in sterke mate bepalend voor de toepassing van fietsvoorzieningen. Op grond van onder andere de wegcategorisering van de gemeente Zoetermeer, de fietsintensiteiten en autoverkeersintensiteiten en de relatie binnen het gewenste fietsnetwerk, wordt een keuze gemaakt voor een bepaalde fietsvoorziening. Hoewel verkeersveiligheid met name in het Actieplan Verkeersveiligheid wordt behandeld, is ten aanzien van de wegcategorisering en een duurzame verkeersveilige vormgeving een sterke relatie aanwezig met het Actieplan Fiets. Het betreft de ontmoetingskansen tussen gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer, de inrichting van de fietspaden en/of -strokenstructuur en de barrières/hindernis-

sen op de fietsroutes. In het Actieplan Verkeersveiligheid is aangegeven dat in 2014 nader onderzoek zal plaatsvinden naar een herziening van de wegcategorisering met een wegbeeldanalyse.

Stroomwegen (basissnelheid 70 km/h, tenzij een lokale beperking tot 50 km/h gewenst is)

Voor de stroomwegen (H-structuur) in Zoetermeer geldt dat overal sprake is van een losgekoppelde vrijliggende fietsstructuur. Op deze wegen is geen fietsverkeer toegestaan. Kruisingen tussen fietspaden en stroomwegen zijn hierbij ongelijkvloers door de aanwezigheid van tunnels en/of bruggen. In Zoetermeer is dit voor alle stroomwegen uitgangspunt geweest.

Gebiedsontsluitingswegen (basissnelheid 50 km/h)

Voor gebiedsontsluitingswegen geldt dat deze bij voorkeur vrijliggende fietspaden kennen en waar dit niet mogelijk is (rode)fietsstroken. Dit is in Zoetermeer echter nog niet voor alle gebiedsontsluitingswegen het geval. De reden hiervoor is dat bij een aantal gebiedsontsluitingswegen de profielruimte te beperkt is voor de realisatie van vrijliggende fietsvoorzieningen. Om toch een eigen plaats voor de fietser te realiseren, zijn wel fiets(suggestie)stroken aanwezig om daarmee aan de minimale inrichtingseisen te voldoen. Er zijn echter ook gebiedsontsluitingswegen aanwezig waar nog geen fietsvoorzieningen aanwezig zijn, maar een gemengde verkeersafwikkeling plaatsvindt. Voorbeelden van dergelijke wegen zijn de Gaardedreef/Akkerdreef in Seghwaert en de Nathaliegang in Rokkeveen. Deze wegen worden ook wel 'grijze wegen' genoemd. In de herziening van de wegcategorisering, welke vanuit het Actieplan Verkeersveiligheid in 2014 wordt opgepakt, wordt gezocht naar oplossingen voor deze wegen. Dit kan betekenen: een andere wegcategorisering van de wegen of behoud van de wegcategorisering en aanpassing van de inrichting voor het fietsverkeer.

Erftoegangswegen (basissnelheid 30 km/h)

Op erftoegangswegen vindt, conform landelijke richtlijnen, gemengde afwikkeling van fietsverkeer en gemotoriseerd verkeer plaats. Wanneer de fietsintensiteiten hoog zijn in combinatie met lage verkeersintensiteiten voor het gemotoriseerd verkeer (maximaal 2.000 mvt/etmaal), kan overwo-



gen worden om de weg in te richten als fietsstraat. Hierdoor krijgt de fietser absolute prioriteit en wordt een aantrekkelijke fietsroute gerealiseerd. Reeds aanwezige fietsstraten zijn de Voorweg en Zegwaartseweg. Verder zijn kleine gedeelten van de Danny Kayelaan en de Buitenom met het profiel en de uitvoeringseisen van een fietsstraat uitgevoerd teneinde de positie van fietsers te versterken over korte stukjes waar gemengde afwikkeling met beperkt autoverkeer onoverkomelijk is. Wegen die nog ingericht kunnen worden als fietsstraat zijn delen van de Stationsstraat, Vlamingstraat (in het verlengde van de Voorweg) en de Julianalaan. Van belang is dat de fietsstraten binnen de gemeente eenduidig worden ingericht. Het wegprofiel dient zowel voor de fietser en de automobilist herkenbaar te zijn, zodat de weggebruikers weten welk gedrag verwacht wordt. Een visie op de fietsstraten komt verderop in deze paragraaf aan de orde.

Bedrijventerreinen

De infrastructuur op bedrijventerreinen is in de meeste gevallen niet afgestemd op de fiets. De wegen kunnen gezien het aandeel vrachtverkeer vaak niet als volwaardige erftoegangswegen worden ingericht en hebben een maximumsnelheid van 50 km/h. De inrichting is echter niet conform de richtlijnen voor gebiedsontsluitingswegen, waardoor fietspaden of

–stroken vaak ontbreken. Om voor bedrijven aantrekkelijke fietsroutes te realiseren en de werknemers te stimuleren om gebruik te maken van de fiets, dient aandacht te zijn voor goede fietsvoorzieningen op bedrijventerreinen. Gezien het lage aantal fietsers en voetgangers kan ook gedacht worden aan gecombineerde fiets-/voetpaden. Ook zal het fietsen van en naar bedrijventerreinen in de donkere uren aantrekkelijker worden door bijvoorbeeld toepassing van voldoende verlichting en het clusteren op sociaal veilige routes.

Afwegingsschema fietsvoorzieningen

In figuur 3.2 is een afwegingsschema opgenomen om de keuze voor een bepaalde fietsvoorziening verantwoord te kunnen maken. Variabelen in de tabel zijn de wegencategorisering en de verkeersintensiteiten voor het gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer. Aan de hand van deze variabelen kan een keuze gemaakt worden uit gemengde afwikkeling, fietsstrook, fietspad of fietsstraat. Daarbij wordt opgemerkt dat een fietssuggestiestrook gezien de niet-officiële status bij voorkeur niet wordt toegepast. In principe wordt in die gevallen gekozen voor een volwaardige fietsstrook. Overigens heeft realisatie van een vrijliggend fietspad altijd de voorkeur boven een fietsstrook.

	Maximum snelheid gemotoriseerd verkeer (mvt/etmaal)	Intensiteit gemotoriseerd verkeer (mvt/etmaal)	Intensiteit fietsers (fietsers/etmaal)		
			< 500	500 - 2000	> 2.000
Woonerf	Stapvoets	< 1.000	Gemengd verkeer		
Erftoegangsweg	30 km/h	< 2.000	Gemengd verkeer		Fietsstraat
		2.000 - 3500			Fietspad of fietsstrook
Gebiedsontsluitingsweg	50 km/h 1x2 of 2x1 rijstroken	n.v.t.	Fietsstrook of fietspad		Fietspad of parallelweg
	50 km/h 2x2 rijstroken		Fietspad of parallelweg		
	70 km/h		(Brom)fietspad of parallelweg		

figuur 3.2 afwegingsschema fietsvoorzieningen



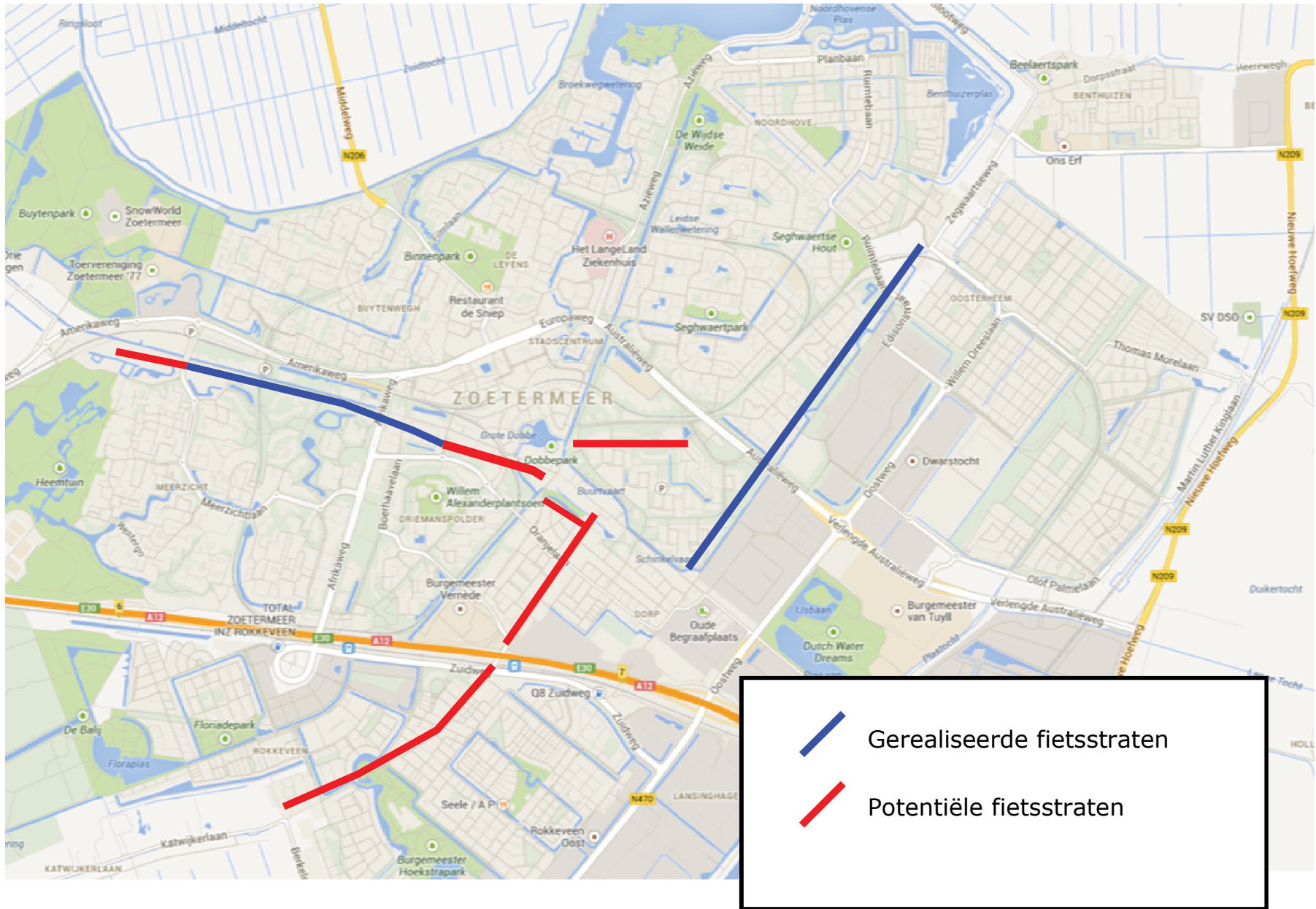
Fietsstraten

Een fietsstraat is een straat die functioneert als belangrijke fietsverbinding en die door vormgeving en inrichting als zodanig herkenbaar is, maar waarop ook in beperkte mate autoverkeer voorkomt. De positie van de auto is ondergeschikt aan die van de fiets. Het gaat bij fietsstraten om zowel veiligheid, fietssnelheid, comfort en stimulering van fietsgebruik. Voor de inrichting van fietsstraten wordt gebruik gemaakt van CROW-publicatie 216 'Fietsstraten in hoofdroutes' en van de richtlijnen voor de inrichting van fietsstraten in Zoetermeer ("Fietsstraten in Zoetermeer", 21 juni 2008).

Waar een fietsstraat toegepast kan worden, is sterk afhankelijk van de intensiteiten van zowel het gemotoriseerd verkeer als het fietsverkeer. Bij voorkeur ligt de intensiteit van het fietsverkeer een factor 2 hoger dan van het gemotoriseerd verkeer. Daarbij geldt voor autoverkeer een maximale intensiteit van 2.000 mvt/etmaal. Het gewenste gedrag van de verkeersdeelnemer op fietsstraten blijkt uit de weginrichting zelf. In Zoetermeer worden over het algemeen fietsstraten als zeer breed rood fietspad (in asfalt) uitgevoerd. De fietsrichtingen zijn gescheiden zijn door een middenas uitgevoerd in bij voorkeur "streetprint" (asfalt met klinkerprint). Hoofduitgangspunt is dat het comfort en de veiligheid van de fietser gegarandeerd wordt. Een vlakke verharding, in de vorm van rood asfalt, is hierbij noodzaak. Enerzijds is rood asfalt comfortabel, anderzijds benadrukt dit de prioriteit van de fietser op de fietsstraat.

Een fietsstraat heeft altijd voorrang ten opzichte van kruisende wegen. Voor een fietsstraat geldt als uitgangspunt dat deze onderdeel moet uitmaken van het hoofdnetwerk of het verbindend netwerk voor de fiets, zoals is gedefinieerd in de netwerkkaart in hoofdstuk 2.

In figuur 3.3 zijn de in Zoetermeer gerealiseerde fietsstraten weergegeven. Het betreft de Voorweg en Zegwaardseweg. Potentiële fietsstraten zijn, zoals aangegeven, de Vlamingstraat(verlengde van de Voorweg), Voorweg-west, de Centrale As Palenstein, delen van de 1e, 2e, 3e en 4e Stationsstraat en de Julianalaan.



Figuur 3.3 Fietsstraten (gerealiseerd en potentieel)



Vergevingsgezinde fietspaden

De fietspaden van het hoofdnetwerk dienen 'vergevingsgezind' ingericht te worden. Het doel hiervan is dat er minder (eenzijdige) ongevallen plaatsvinden en indien dit toch gebeurt een (eenzijdig) ongeval of valpartij niet direct leidt tot (ernstig) letsel. Met name ouderen zijn hier vaak het slachtoffer van. Deze groep is de laatste jaren meer gaan fietsen en maakt ook veelvuldig gebruik van de snellere elektrische fiets. Het gaat dan vooral om ongevallen door uitglijden, uit balans raken, uit koers raken, geen ruimte vinden voor stuurfoutcorrectie, in de berm raken, slecht kunnen zien en/of tegen niet goed afgeschermd of niet botsvriendelijke obstakels botsen.

De inrichting van de fietspaden dient 'vergevingsgezind' te zijn. Hierbij kan gedacht worden aan de volgende aspecten:

- Minder obstakels direct langs het fietspad, bredere fietspaden of conflictvrije strook aan weerszijden en attentieverhogende maatregelen.
- Fysiek scheiden van fietsvoorzieningen indien mogelijk.
- Bij maatvoering fietsvoorzieningen niet uitgaan van de minimale richtlijnen maar extra marge inbouwen (bijvoorbeeld minimaal 10% extra marge in fietsruimte).
- Paaltjes in fietsroutes voorkomen indien toch noodzakelijk:
 - o voorzien in attentieverhogende middelen;
 - o niet plaatsen ter hoogte van bochten of kruisingen;
 - o niet uitgaan van minimale dimensionering versmalling;
 - o onnodige paaltjes voorkomen;
 - o paaltjes afschermen en/of botsvriendelijk (flexibel) uitvoeren;
 - o letselbeperkende uitvoering;
 - o paaltjes met duidelijke en lange markering inleiden met voorkeur voor ribbelmarkering.
- Toepassen ruime ontruimingstijden bij oversteeklocaties geregeld met verkeerslichten
- Toepassen van haakse opstelruimten bij oversteeklocaties
- Uniformiteit in voorrangregelingen op kruispunten, inclusief inrichting

- Op drukke en/of brede kruisingen een oversteek in etappes mogelijk maken (voorzien van middengeleider met wachteiland met voldoende ruimte)

Voor de inrichting van vergevingsgezinde fietspaden wordt onder andere verwezen naar:

- CROW-publicatie 309 "Seniorenproof Wegontwerp";
- het in juni 2013 door het CROW en fietsberaad gepubliceerde "keuzeschema sanering paaltjes op het fietspad";
- de in 2014 nog te verwachten nieuwe CROW-richtlijn voor de inrichting van "vergevingsgezinde" fietspaden.

- 6. Actie:** fietsvoorzieningen realiseren conform het afwegingsschema in figuur 3.2. Vrijliggende fietspaden realiseren op het hoofdnetwerk waar deze ontbreken. Waar dit niet mogelijk is kan gekozen worden voor fiets(suggestie)stroken. Altijd dient voldaan te worden aan de ideale eisen zoals gesteld in CROW-publicatie 315. Wanneer deze niet realiseerbaar zijn, kan teruggegrepen worden op de minimale eisen uit CROW-publicatie 315. Daarnaast dient aandacht te zijn voor de plaats van de fietser op bedrijventerreinen. Gedacht kan worden aan gecombineerde fiets-/voetpaden. -> **U**
- 7. Actie:** studie naar de mogelijkheden om de volgende straten als Fietsstraat in te richten: Vlamingstraat(verlengde van de Voorweg), Voorweg-west, de Centrale As Palenstein, delen van de 1e, 2e, 3e en 4e Stationsstraat en de Julianalaan. -> **P**
- 8. Actie:** bij aanleg of onderhoudsplannen fietspaden onderzoeken of deze zoveel mogelijk 'vergevingsgezind' kunnen worden ingericht conform landelijke richtlijnen. -> **P**

Comfort

Het fietsnetwerk moet voorzien zijn van comfortabele fietspaden. Op die manier wordt het fietsen aantrekkelijk gemaakt. Dit betekent dat de fietspaden van het hoofdnetwerk bestaan uit (rood)asfalt of cementbeton en niet uit een elementenverharding, zoals tegelpaden of klinkerbestrating. Daarnaast worden drempels op fietspaden zo min mogelijk toegepast.







Wanneer sprake is van gecombineerd gebruik van de rijbaan door gemotoriseerd verkeer en fietsverkeer, wordt fietsverkeer zoveel mogelijk buiten de drempel langs geleid of worden fietsvriendelijke drempels toegepast.

(Brom)fietspaden

Het comfort voor fietsers kan ook aangetast worden door de aanwezigheid van bromfietzers op fietspaden. Fietsers en bromfietzers worden binnen de bebouwde kom in principe niet gemengd afgewikkeld. Op sommige routes is het vanuit verkeersveiligheidsoogpunt niet wenselijk om bromfietzers op de rijbaan te laten rijden. Dan worden bromfietzers toegestaan op fietspaden. Van belang is dat de fietspaden voldoende breedte kennen. Eventueel worden fietsvriendelijke drempels toegepast, om de snelheidsverschillen op fietspaden te verkleinen.

9. **Actie:** inventarisatie verharding fietspaden met als doel elementenverharding op het hoofdnetwerk te vervangen door gesloten verharding. Percentage asfaltpaden verhogen van 58% naar 90% in 2030. -> **P**
10. **Actie:** inventariseren waar drempels een onbedoeld belemmerende werking hebben voor fietsers. Vervangen belemmerende drempels door fietsvriendelijke drempels. -> **P**

3.1.4. Fietsbewegwijzering

Bewegwijzering routes

De bewegwijzering van de fietsroutes binnen Zoetermeer dient verbeterd te worden en afgestemd te worden op de netwerkkaart. Het hoofdnetwerk dient voorzien te zijn van adequate en continue bewegwijzering, zowel voor intern verkeer binnen Zoetermeer als doorgaand verkeer. Voor de genoemde interlokale en regionale doelen dient aangesloten te worden bij de omliggende regio's en gemeenten, zodat ook voor doorgaand verkeer een continue bewegwijzering ontstaat.

Een fietser kan gebruik maken van de volgende soorten bewegwijzering:

- de algemene bewegwijzering;

- specifieke bewegwijzering voor fietsers (rood-wit voor woonbestemmingen en utilitaire bestemmingen in en rondom de stad/groen-wit voor recreatieve bestemmingen in parken en buitengebied);
- bewegwijzering voor recreatieve routes (zoals Fietsroute Informatie Knooppunten Systeem: FIKS).

De belangrijkste functie van specifieke bewegwijzering voor fietsers is ter plaatse niet-bekende fietsers te helpen bij het vinden van hun bestemming. Daarnaast dient deze bewegwijzering om de fietser, die ter plaatse wel bekend is, extra inzicht te geven in de samenhang van het netwerk van doorgaande fietsverbindingen.

Daarnaast moet ook recreatieve bewegwijzering worden toegepast. Het gaat daarbij zowel om de parken binnen de gemeente als de verbindingen stad-land, zoals naar de Nieuwe Driemanspolder, het Buytenpark, de Meerpolder, Bentwoud en het Balijbos. Ook is het Fiets Informatie Knooppunten Systeem (FIKS) beschikbaar. De recreatieve fietser kan op deze wijze een route samenstellen. Voor de toepassing en uitvoering van het specifiek bewegwijzeringssysteem voor fietsers en de fietsknooppuntroutes sluit de gemeente aan bij de Richtlijn bewegwijzering, publicatie 222 van het CROW en het regionale beleid van het Stadsgewest Haaglanden.

Bewegwijzering fietsenstallingen

Naast de algemene bewegwijzering is bewegwijzering naar de centrale fietsenstallingen in Zoetermeer van belang. Hierbij staat serviceverlening voorop. In Zoetermeer kan de bewegwijzering naar de centrale fietsenstallingen sterk verbeterd worden door een kwaliteitsimpuls en uniforme bewegwijzering. Hierbij wil de gemeente Zoetermeer aansluiten bij de bewegwijzeringsmethode en uitvoering binnen het Stadsgewest Haaglanden. Vanuit het Stadsgewest wordt aangestuurd op een nieuwe duidelijke uniforme uitvoering. Hiernaar vindt in 2014 nader onderzoek plaats vanuit het Stadsgewest. Communiceren met beeld, eenvoudig en duidelijk is hierbij het uitgangspunt waarbij het beginsel van 'serviceverlening in plaats van verbieden' voorop staat.



11. **Actie:** bewegwijzeringsplan opstellen aan de hand van de nieuwe fietsnetwerkaart en veldonderzoek, vervolgens verbeteringen aanbrengen waar nodig en gewenst. -> **P**
12. **Actie:** kwaliteitsimpuls geven aan de fietsbewegwijzering routes en stallingen:
 - a. Bewegwijzering straten en wijken
 - b. Continue interlokale bewegwijzering
 - c. Recreatieve bewegwijzering (FIKS)
 - d. Onderzoek verbetering bewegwijzering centrale fietsenstallingen en uitvoering indien gewenst -> **P**

3.1.5. Aantrekkelijkheid

Aantrekkelijke fietspaden verhogen het gebruik. Aantrekkelijkheid kan in allerlei aspecten tot uiting komen. Zo is het belangrijk dat goed onderhoud wordt gepleegd, de gladheidsbestrijding op fietspaden van hoge kwaliteit en effectiviteit is en dat de sociale veiligheid en verkeersveiligheid in orde is. Ten aanzien van gladheidsbestrijding wil de gemeente onderzoek doen naar de effectiviteit en toepasbaarheid van verwarmde fietspaden. Dergelijke fietspaden stralen gedurende een koudeperiode warmte af, waardoor gladheid bestreden wordt en conventionele gladheidsbestrijding op dergelijke paden niet noodzakelijk is. Deze toepassing kan vooral op hellingen en bruggen en viaducten effectief zijn. De gemeente wil graag meewerken aan mogelijke proefuitvoeringen. Daarnaast kan aantrekkelijkheid ook worden gezocht in een thematische aankleding, bijvoorbeeld het Nachtnet Fiets en de Stad-Land-fietsverbindingen. Deze aspecten hebben met name betrekking op verschillende doelgroepen en op beheer- en onderhoudsprogramma's. De doelgroepen komen in de volgende hoofdstukken aan bod.

13. **Actie:** voortzetten onderhoudsplan aan de hand van de kwaliteitsaspecten en inspectie van het fietsnetwerk. -> **U**
14. **Actie:** nader onderzoek naar effectiviteit en toepassing verwarmde fietspaden/trajecten -> **P**

3.1.6. Fietsparkeren

Aantrekkelijkheid van een netwerk komt ook tot uiting in goede parkeervoorzieningen. Dit geldt ook voor het fietsnetwerk waarbij zowel bij de herkomstlocaties als bij de bestemmingslocaties kwalitatief en kwantitatief voldoende fietsenstallingen aanwezig dienen te zijn.

Herkomststallingen

Bij de herkomsten van fietsen (zoals de eigen woning en bedrijven) dienen goede voorzieningen aanwezig te zijn om de fiets te kunnen stallen. Kwalitatief goede en voldoende stallingsplekken op de herkomstlocatie is een voorwaarde voor het aantrekkelijk gebruik van de fiets. Bij bouwplannen wordt daarom rekening gehouden met de fietsparkeercijfers die zijn opgenomen in de in 2012 vastgestelde nieuwe Parkeernota van Zoetermeer (zie bijlage 3). Voorheen was de aanwezigheid van voldoende stallingsvoorzieningen bij woningen en kantoren geregeld in het Bouwbesluit. Sinds 2012 is deze regelgeving komen te vervallen. Voor woningen en kantoren geldt echter nog altijd dat voldoende fietsenstallingsvoorzieningen aanwezig dienen te zijn. Op basis van het aantal te verwachten bewoners en de relevante woningbezetting dient per bewoner minimaal 1 stallingsplaats voor een fiets beschikbaar te zijn. Voor werknemers zou bij kantoren minimaal 1,5 tot 3 fietsstallingsplaats per 100m² bvo aanwezig dienen te zijn. Hierbij gaat de voorkeur uit naar een in pandige stallingsvoorziening. Via de bouwverordening en plantoetsing zou hierop gestuurd kunnen worden. Nader onderzoek naar instrumentalisering om fietsparkeernormen vast te leggen ten behoeve van de bouwplantoetsing is dan ook gewenst en als actie opgenomen.

Bestemmingsstallingen

Altijd moeten bij de belangrijke bestemmingsgebieden zowel kwantitatief als kwalitatief voldoende fietsenstallingen beschikbaar zijn. In de afgelopen jaren is veel geïnvesteerd in gratis bewaakte fietsenstallingen. Zoetermeer heeft op dit moment drie gratis bewaakte fietsenstallingen in het stadscentrum en twee gratis (bewaakte) fietsenstallingen bij het station van Zoetermeer met ruime openingstijden aan beide zijden van de Mandelabrug. In deze stallingen kunnen fietsers gebruik maken van aanvullende voorzieningen zoals een



fietsenmaker en verhuur van buggy's, rollators, rolstoelen en OV-fietsen. De stallingen worden beheerd door "Biesieklette". Vanwege het grote succes van deze gratis bewaakte stallingen wil de gemeente Zoetermeer nog een nieuwe gratis bewaakte fietsstalling realiseren. Aangestuurd wordt op een nieuwe gratis bewaakte fietsstalling binnen de nieuwe stadsuitbreiding aan de oostzijde van het Stadshart. Bij openbaar vervoerhalten voor busvervoer en de RandstadRail worden de fietsstallingen kwalitatief verbeterd en kwantitatief naar behoefte uitgebreid. Daarnaast moeten de fietsstallingen in en rondom de Dorpsstraat kwalitatief en kwantitatief naar behoefte worden verbeterd.

Alle fietsstallingen in Zoetermeer dienen te voldoen aan het keurmerk van FietsParkeur. FietsParkeur stelt eisen op de volgende punten:

- gemak bij het plaatsen van een fiets;
- gemak bij het vastzetten van een fiets;
- kans op letsel bij de gebruiker of passant;
- kans op schade aan de fiets;
- kraakbestendigheid;
- duurzaamheid;
- informatie over het systeem.

Ook moeten parkeervoorzieningen worden gerealiseerd voor de toenemende aantallen grote fietsen die meer ruimte in beslag nemen. Het aantal afwijkende fietsen qua grootte en uitvoering neemt de laatste jaren toe. Dit zijn bijvoorbeeld bakfietsen en elektrische fietsen. In de fietsstallingen is over het algemeen te weinig ruimte aanwezig om de groei van deze categorie fietsen op te vangen en worden regelmatig knelpunten ervaren. In bestaande en nieuwe fietsstallingen moeten tevens oplaadpunten worden gerealiseerd voor elektrische fietsen. Ook kan worden gedacht aan de realisatie van fietspompzuilen. Bij realisatie, onderhoud en uitbreiding van fietsstallingen wordt nauw samengewerkt met het Stads-gewest Haaglanden, de provincie Zuid-Holland, "Biesieklette" en de openbaar vervoerbedrijven (NS, HTM en ProRail).

- 15. Actie:** nader onderzoek naar instrumentalisering om fietsparkeernormen vast te stellen ten behoeve van de bouwplantoetsing. -> **P**
- 16. Actie:** fietsparkeren kwalitatief en kwantitatief verbeteren waar dit nodig is (met name rond Dorpsstraat, Stadshart en bij bus- en RR-halten) -> **P**
- 17. Actie:** toevoeging (gratis bewaakte) fietsstalling Stadshart-Oost (binnen plan Centrum-Oost) -> **P**
- 18. Actie:** verbetering en uitbreiding fietsparkeer voorzieningen Dorpsstraat (na onderzoek naar wenselijkheid en in overleg met ondernemers) -> **P**
- 19. Actie:** inventarisatie gemeentelijke stallingen aan eisen FietsParkeur.
 - a. gemeentelijke stallingen die nog niet voldoen aan het keurmerk FietsParkeur vervangen. Nieuwe stallingen moeten altijd voldoen aan de eisen van FietsParkeur.
 - b. bij de realisatie van fietsstallingen aandacht besteden aan parkeerplaatsen voor 'buitenmodel' fietsen, zoals bakfietsen en elektrische fietsen.
 - c. in bestaande en nieuwe fietsstallingen oplaadpunten voor elektrische fietsen en fietspompzuilen realiseren. -> **P**

3.2. Doelgroepen

Zoetermeer legt met het Actieplan Fiets accenten voor bepaalde doelgroepen binnen het fietsnetwerk en gaat uit van een doelgroepenbenadering. De accenten zijn ingegeven vanuit de voorkeuren en eigenschappen van de doelgroepen en dienen een extra stimulans te vormen om te gaan fietsen. Daarnaast zijn voor verschillende doelgroepen specifieke stimuleringsmaatregelen of –programma's opgesteld.



3.2.1. Netwerkvoorzieningen

Zoetermeer heeft gekozen voor het identificeren van specifieke doelgroepgerichte fietsnetwerken, Deze zijn het Nachtnet Fiets, recreatief fietsnetwerk en schoolfietsnetwerk.

Nachtnet Fiets

Zoetermeer heeft als een van de eerste gemeenten in Nederland een Nachtnet Fiets geïntroduceerd en gedefinieerd. Via het Nachtnet Fiets worden belangrijke avond-, nacht- en (vroeg)ochtendbestemmingen op een verkeersveilige en sociaal veilige manier verbonden met de herkomstgebieden. Dit zijn ondermeer:

- Grote winkelgebieden (Stadshart, Woonhart, Dorpsstraat, Meerzicht, Rokkeveen, Oosterheem);
- Ov-knooppunten (station Zoetermeer, station Zoetermeer Oost en belangrijke RandstadRailhaltes, zoals Voorweg en Centrum West);
- Sportvoorzieningen (Racketcenter, sporthal de Veur, de Driesprong, tenniscentrum Dekker, SnowWorld, PWA Silverdome, Burg. Vernedesportpark, Van Tuylsportpark, sportpark Buytenpark);
- Onderwijsvoorzieningen;
- Uitgaansgelegenheden (Envey, Theaterplein, Stadshart, Dorpsstraat, cultuurcentrum De Boerderij, partycentrum Players en Eten&Zo);
- Lange Land ziekenhuis/Vivaldi (Zorghart).

De herkomstgebieden zijn met name de verschillende woonwijken. Vanuit deze woonwijken kunnen fietsers via het hoofdnetwerk naar de bestemmingen rijden. Delen van het hoofdnetwerk maken onderdeel uit van het Nachtnet Fiets, waar sociale veiligheid het belangrijkste thema is. Bij de inrichting van het Nachtnet Fiets wordt vooral op de volgende aspecten gelet:

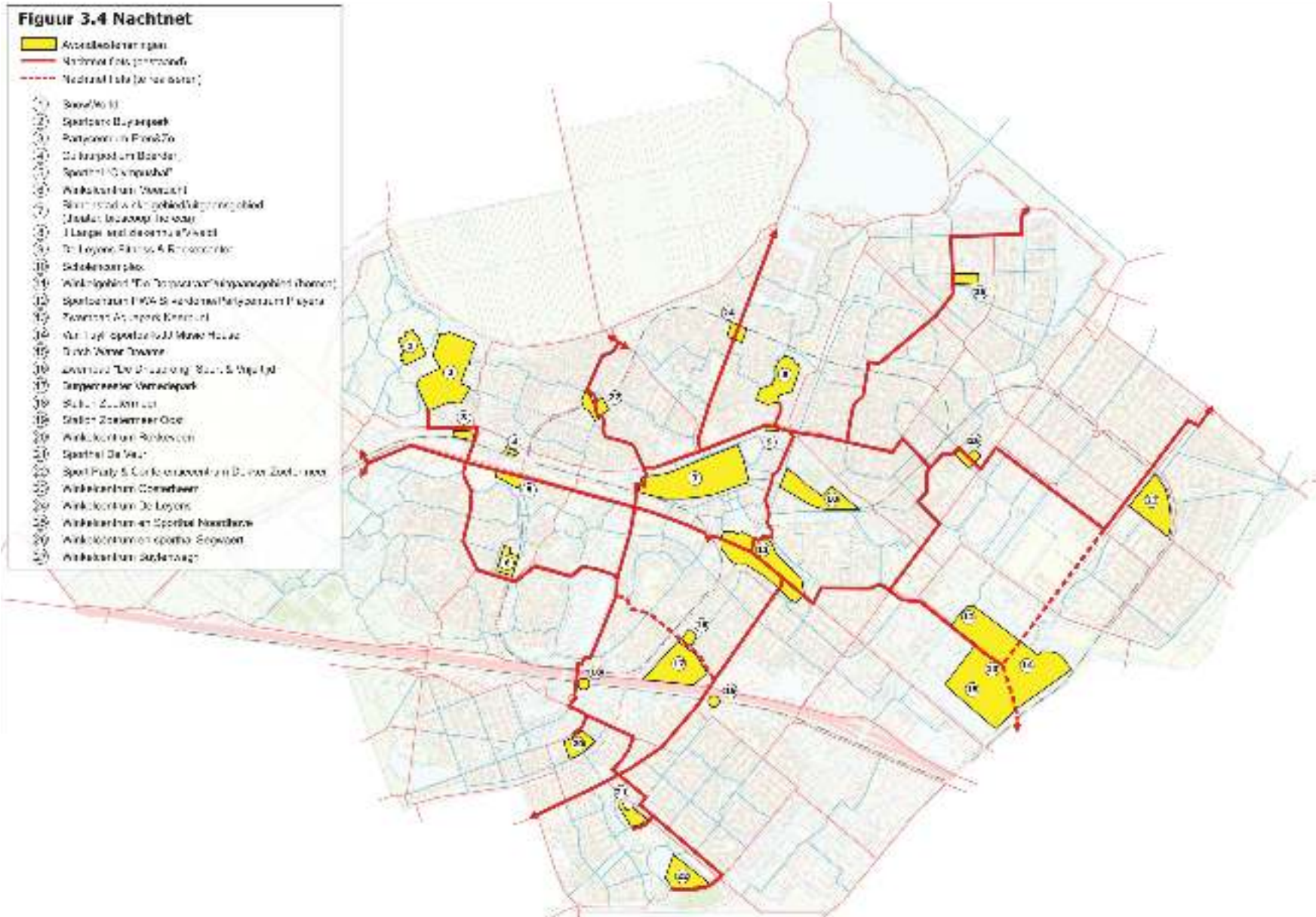
- Verlichting: er is voldoende openbare verlichting langs de fietspaden van het nachtnet;
- Open routes: Dichte bosschages in de directe nabijheid van fietspaden worden vermeden;
- Levendigheid: Sociale controle op de fietspaden is wenselijk. Bij voorkeur bestaat het Nachtnet Fiets daarom uit

fietspaden langs hoofdwegen, met een hoge woningdichtheid en/of belangrijke voorzieningen die geopend zijn tijdens de donkere uren;

Daarnaast wordt met het Nachtnet Fiets ook voorzien in sociaal veilige fietsenstallingen. Het Nachtnet Fiets bestaat hierdoor niet alleen uit een veilig netwerk, maar ook uit locaties waar fietsers op een veilige manier de fiets kunnen stallen. Deze fietsenstallingen zijn goed verlicht en eventueel fysiek of met camera's bewaakt

Het Nachtnet Fiets wordt in onderhavig Actieplan Fiets verder uitgewerkt. Ook dienen de fietsroutes die aangewezen zijn als onderdeel van het Nachtnet als zodanig te worden ingericht. In figuur 3.4 is het Nachtnet Fiets en de gewenste uitbreiding weergegeven. In deze figuur zijn ook de belangrijkste nachtelijke bestemmingen weergegeven.

Op het Nachtnet Fiets zijn bepaalde bedrijventerreinen nog niet aangesloten. Bij ondernemers binnen de Vereniging Noordelijke Bedrijventerreinen Zoetermeer (VNBT) en de Raad voor Ondernemend Zoetermeer (RVOZ) bestaat de wens voor uitbreiding van het Nachtnet Fiets naar de bedrijventerreinen, waarbij zowel aandacht moet zijn voor sociaal veilige fietspaden als fietsenstallingen op bedrijventerreinen en bij bedrijven zelf. Binnen het programma Beter Benutten wordt in samenwerking met het Zoetermeerse bedrijfsleven onderzoek gedaan naar de mogelijkheid van uitbreiding van het Nachtnet Fiets naar bedrijventerreinen. Verwacht wordt dat in 2014 het onderzoek is afgerond en (bij voldoende animo) het Nachtnet Fiets naar de bedrijventerreinen kan worden uitgebreid.



Figuur 3.4 Nachtnet Fiets Zoetermeer



20. **Actie:** Nachtnet Fiets verder uitbreiden. Uitbreidingen zijn gewenst op de volgende schakels:
 - a. Verbinding tussen Oosterheem en de leisure voorzieningen Van Tuylpark
 - b. Verbinding tussen Stationsstraat en Boerhaavelaan via Van Stolberglaan en Doctor J.W. Paltelaan. -> P
21. **Actie:** Nachtnet Fiets inrichten conform geformuleerde criteria:
 - a. Voldoende verlichting;
 - b. Open routes, weinig bosschages en veel sociale controle;
 - c. .Levendige routes. -> P
22. **Actie:** Realiseren voor sociaal veilige (bewaakte) fietsenstallingen bij avond/nachtbestemmingen (in samenwerking met voorzieningen en bedrijven) -> P
23. **Actie:** Onderzoek naar en indien gewenst uitbreiden Nachtnet Fiets naar bedrijventerreinen en aansturen op sociaal veilige (bewaakte) fietsenstallingen op sociaal veilige locaties bij bedrijven (in overleg en samenwerking met ondernemers) -> P
24. **Actie:** Communicatiemiddelen inzetten voor grotere bekendheid Nachtnet Fiets naar bewoners, ondernemers en bezoekers van Zoetermeer (folders, artikelen, directe mailing, website) -> P

Binnen de gemeente Zoetermeer is een recreatief netwerk gedefinieerd. Zoetermeer sluit met haar recreatief fietsnetwerk aan op het FIKS, zoals hierboven beschreven. Het gaat daarbij vooral om het bereikbaar maken van de parken aan de rand van de stad, de Leisureboulevard en de recreatieve buitengebieden vanuit de woonwijken. De recreatieve routes vallen samen met het hoofdnetwerk of verbindend netwerk en voldoen aan de kwaliteitscriteria. Belangrijke recreatieve bestemmingen zijn het Buytenpark, Westerpark, de Nieuwe Driemanspolder, Bentwoud, Balijbos en de Meerpolder. Daarnaast zijn in Zoetermeer twee stad-landfietsverbindingen aangewezen, om bezoeken van de buitengebieden door de eigen bewoners met de fiets aantrekkelijker te maken en te stimuleren. Deze routes worden thematisch ingericht, in een digitale applicatie opgenomen en ondersteund met bewegwijzering. In figuur 3.6 is het recreatieve net opgenomen.

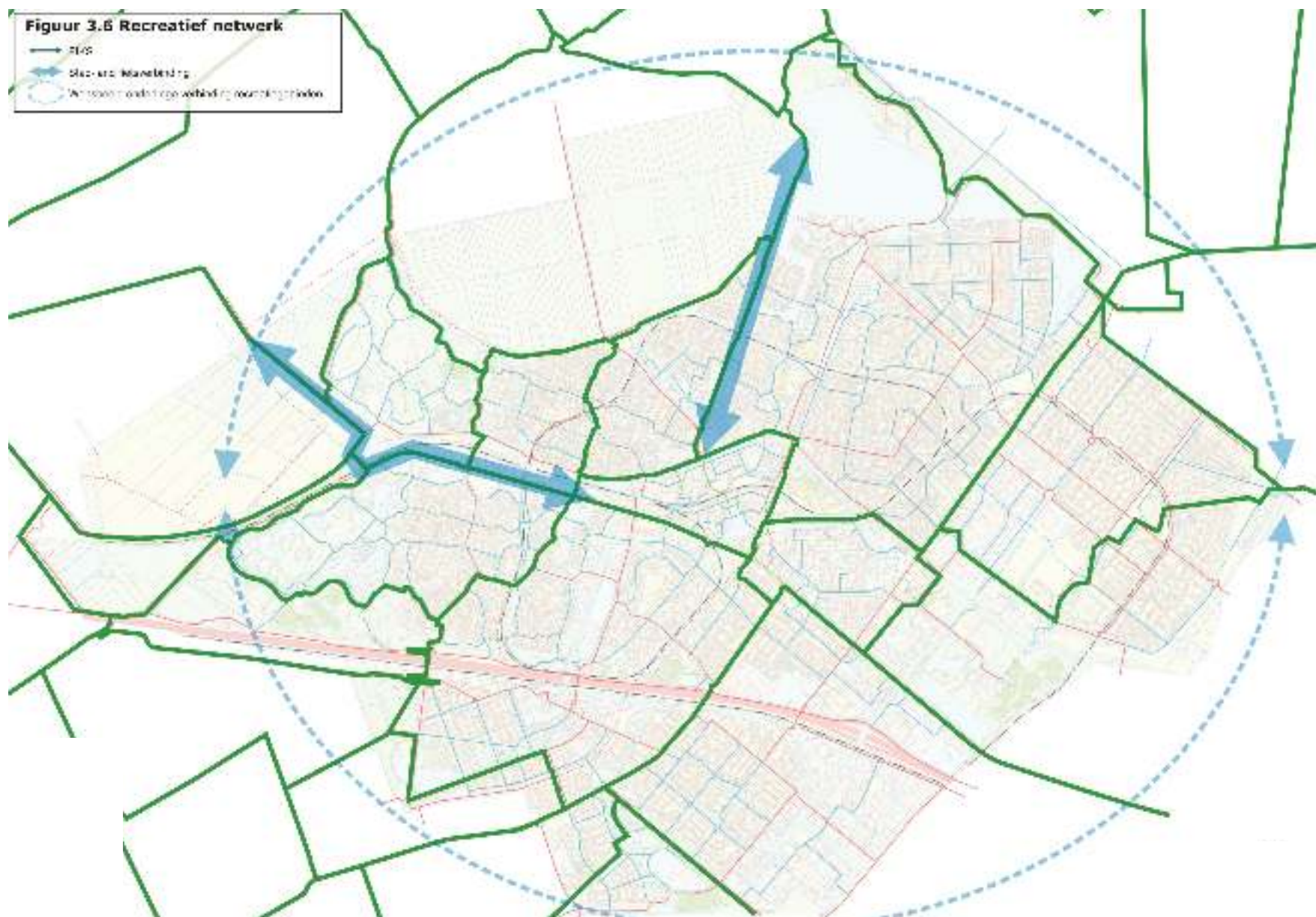
Recreatief fietsnetwerk

Het Stadsgewest Haaglanden beheert het fietsknooppuntenstelsel (FIKS). Met dit systeem worden fietsroutes gevormd tussen genummerde knooppunten. Op basis van de knooppunten kan de fietser zelf routes samenstellen. Naast dat fietsers gebruik kunnen maken van routeplanners en applicaties voor het FIKS, zijn de knooppunten op straat bewegwijzerd. Bij een aantal knooppunten in Zoetermeer zijn tevens informatiepanelen geplaatst. Belangrijke routes van het FIKS lopen door Zoetermeer en geven aansluiting op de fietsnetwerken van de regio's Rijnland/Groene Hart en Rotterdam, zie figuur 3.5.



- Legenda
- nieuwe_knooppunten_haaglanden_en_middendeifland_14-1-2012
 - Knooppunten ZuidHolland
 - Toevoeging, Geerst
 - Toevoeging, Niet van toepassing
 - Verwijderen
 - Wens Fietsersbond
 - Duin- en Bollenbreek
 - Haaglanden
 - Midden-Delfland
 - Reeuwijkse Plassen e.o.
 - Rijnland/ Groene Hart
 - Stadsregio Rotterdam

Figuur 3.5: Actuele situatie fietsknooppuntensysteem binnen Zoetermeer (met actualisatieslag 2013)



Figuur 3.6 Recreatief fietsnetwerk



Stad-Landfietsverbindingen

In samenwerking met de provincie Zuid-Holland is in 2012 in Zoetermeer een pilot-studie uitgevoerd naar de realisatie van Stad-Landfietsverbindingen. In 2013 zullen in Zoetermeer de eerste twee Stad-Landfietsverbindingen als pilot-projecten worden uitgevoerd. Deze twee routes dienen als voorbeeld voor andere gemeenten voor de realisatie van Stad-Landfietsverbindingen. Zoetermeer wil nog eens drie extra Stad-Landfietsverbindingen de komende jaren realiseren. Deze verbindingen vanuit de stad naar het buitengebied zijn aantrekkelijk vormgegeven voor recreanten, duidelijk bewegwijzerd en eventueel voorzien van een unieke markering op het wegdek. Ook kunnen de verbindingen opgenomen worden in een digitale applicatie. Ook kennen de routes een groene inpassing met rustmogelijkheden en informatiepanelen. Met deze routes willen zowel de gemeente als de provincie het gebruik van de fiets ten behoeve van recreatiedoeleinden in de omgeving van de eigen stad bevorderen. De twee pilot Stad-Landfietsverbindingen worden gevormd door de fietsroute via de Broekwegkade/ Broekwegzijde in Zoetermeer naar het gebied ten noorden van Zoetermeer en de fietsroute via de Voorweg naar het buitengebied aan de westzijde van Zoetermeer (zie figuur 3.6). Deze herkenbare fietsverbindingen moeten inwoners verleiden meer op de fiets het eigen buitengebied te gaan verkennen. Daarnaast zijn in oostelijke en zuidelijke richting nog eens drie nieuwe verbindingen gewenst, die in samenwerking met de provincie nader bestudeerd worden, op mogelijke uitvoering als Stad-Landfietsverbinding.

- 25. Actie:** recreatief fietsnet in samenwerking met regio en provincie conform wensbeeld realiseren en ondersteunen met bewegwijzering en andere herkenbare elementen, zoals bankjes, schuilhutten en informatiepanelen. -> **P**
- 26. Actie:** naast twee geselecteerde en te realiseren Stad-Landfietsverbindingen in Zoetermeer ook nieuwe Stad-Landfietsverbindingen in samenwerking met de provincie realiseren in oostelijke en zuidelijke richting naar de buitengebieden. -> **P**

Schoolfietsroutenwerk

De inrichting van schoolfietsroutes is erg belangrijk om kin-

deren (en ouders) te stimuleren met de fiets naar school te gaan. Belangrijk is dat het gehele netwerk wordt gezien, vanaf huis tot school. Door accenten te leggen op belangrijke schoolroutes, kan het fietsen naar basisscholen, maar ook het voortgezet onderwijs aantrekkelijk worden gemaakt. Binnen Zoetermeer is nog geen inventarisatie gemaakt van de belangrijkste schoolroutes. Hier dient de komende jaren aandacht voor te zijn. Wel zijn rond een groot aantal scholen veilige schoolzones gerealiseerd (zie Actieplan Verkeersveiligheid). De schoolroutes kunnen vanuit de gemeente in samenwerking met onderwijsinstanties worden opgesteld. Het is echter ook interessant om kinderen zelf hun schoolroutes en eventuele knelpunten te laten bepalen. Hiervoor zijn diverse projecten beschikbaar, zoals de VerkeersSlang en School Thuis Route. De VerkeersSlang is een spel waarbij kinderen op de basisscholen worden aangemoedigd om meer op de fiets en te voet naar school te komen. Via de kinderen worden ook de ouders benaderd om toch vooral de auto te laten staan, of, als de auto gebruikt wordt, te gaan carpoolen. In het project SchoolThuisRoute kunnen kinderen op een kaart hun route van huis naar school intekenen en knelpunten aangeven. Op die manier worden de kinderen actief betrokken bij het aantrekkelijk en veilig inrichten van hun schoolroutes. De vicieuze cirkel, van het toenemend aantal ouders dat kinderen met de auto naar school brengt en haalt, kan hierdoor doorbroken worden.

Verder wordt ook ingezet op goede en veilige fietsenstallingen bij scholen. Momenteel vindt een actie plaats om bewaakte fietskuizen aan te bieden bij scholen. Voor het halen en brengen van kinderen moet ook gedacht worden aan “Kiss&Bike”-pleintjes, als tegenhanger van “Kiss&Ride”-voorzieningen bij scholen. Hierbij dient het “Kiss&Bike”-pleintje op kortere afstand van de school te worden gerealiseerd dan de “Kiss&Ride”-voorziening (bij voorkeur op enige afstand van de school). De fiets- en looproutes moeten worden gescheiden van de autoroutes. Ook kan de infrastructuur rondom de scholen verkeersveiliger worden ingericht, waardoor het fietsgebruik wordt gestimuleerd. Ook hiervoor bestaan educatieve projecten, zoals “Kindlint”. Voor nadere informatie over deze Acties met betrekking tot verkeersveiligheid rondom scholen wordt verwezen naar het Actieplan Verkeersveiligheid.



27. **Actie:** waar mogelijk binnen bestaande beschikbare budgetten bevorderen van kwalitatief goede en molestbestendige fietsstallingen bij scholen, zodat fietsen minder snel gestolen of beschadigd worden en het fietsgebruik onder scholieren bevordert wordt. -> **U**
28. **Actie:** opstellen van een schoolfietsroutenwerk. Dit netwerk loopt bij voorkeur via het hoofdnetwerk en voldoet aan de bijbehorende kwaliteitskenmerken. -> **P**
29. **Actie:** inventarisatie en analyse schoolfietsroutes (met kinderen, ouders en scholen) en fietsstimuleringsprojecten, door bijvoorbeeld de projecten School Thuis Route en VerkeersSlang. -> **P**
30. **Actie:** waar mogelijk binnen bestaande beschikbare budgetten naast "Kiss&Ride"-voorzieningen aansturen op realisatie "Kiss&Bike"-pleintjes bij nieuwbouw scholen. -> **U**

3.2.2. Educatie, voorlichting en promotie

Kinderen op de basisschool

Steeds meer kinderen worden met de auto naar school en/of andere activiteiten gebracht en gehaald. Door deze ontwikkeling af te remmen en bij voorkeur te keren en de fiets te promoten, zullen deze kinderen op latere leeftijd ook eerder geneigd zijn te blijven fietsen. Daarnaast draagt fietsen bij aan een gezonde levenswijze, voorkomt het obesitas en zorgt het voor een betere zelfstandige alertheid en ontwikkeling van kinderen. De gemiddelde leeftijd waarop kinderen zelfstandig kunnen deelnemen aan het verkeer wordt de laatste jaren steeds hoger doordat de kinderen langer door

de ouders met de auto naar de school worden gebracht. Dit is een ongewenste ontwikkeling. Om het fietsen onder deze doelgroep te stimuleren kan gedacht worden aan:

- Verkeerseducatie en –fietsstimulatie (theoretisch en praktisch), waarbij aandacht is voor fietsgebruik, bijvoorbeeld acties zoals de "VerkeersSlang" en "Biking to school = cool";
- Voorlichting aan ouders over gewenste gedrag en mogelijkheden;
- Fietsbeloningsacties;
- Fietspromotie acties en imagobuilding van de fiets en het fietsgebruik bij kinderen;
- Het verkeersexamen;
- Voorlichtingsacties zoals "School op Seef/Van de achterbank op de fiets" (meer info in Actieplan Verkeersveiligheid)

31. **Actie:** stimuleren en ondersteunen educatieve programma's om het fietsgebruik onder basis schoolleerlingen te bevorderen. -> **U**

Middelbare scholieren

Het fietsgebruik onder middelbare scholieren in Zoetermeer is reeds hoog. Toch is het imago van de fiets nog altijd niet goed genoeg onder veel middelbare scholieren en worden daarom vaak scooters en bromfietsen gebruikt door middelbare scholieren. Door acties juist op deze doelgroep te richten en het fietsgebruik aantrekkelijker te maken, is de kans groot dat middelbare scholieren meer gebruik maken van de fiets en minder van de scooter of bromfiets. Dit draagt bij aan de gezondheid van de scholieren, de leefbaarheid in de stad, een duurzame ontwikkeling en kan de verkeerssystemen voor auto en OV ontlasten.

Om het fietsen onder deze doelgroep te stimuleren kan gedacht worden aan:

- Kwalitatief hoogwaardige en voldoende bewaakte fietsstallingen bij de scholen, die diefstal- en molestbestendig zijn;
- Goed herkenbare vrijliggende fietspaden;
- Verkeerseducatie (theoretisch en praktisch), zoals "Totally



Traffic". Dit is het structurele programma voor verkeersveiligheid en verkeerseducatie in Zuid/Holland. Het programma bevat diverse educatieve modules om het fietsgebruik te bevorderen en is vergelijkbaar met het project VerkeersSlang op basisscholen;

- Verkeersveilige schoolroutes;
- Fietsbeloningsacties;
- Fietspromotie acties en imagobuilding van het fietsgebruik onder jongeren.

32. Actie: stimuleren en ondersteunen educatieve programma's om het fietsgebruik onder middelbare scholen te bevorderen en het imago van de fiets onder jongeren te verbeteren. -> **U**

Volwassenen die niet of minder kunnen of willen fietsen

Volwassenen die niet of minder kunnen of willen fietsen is een hele brede doelgroep. Het betreft onder andere ouderen, die fysieke beperkingen hebben om te fietsen. Ook Zoetermeesters van buitenlandse afkomst, waarbij imago en het daadwerkelijk kunnen fietsen een rol speelt, vallen onder deze doelgroep. Andere groepen zijn mensen die vanuit gemak en comfort de auto kiezen voor korte afstanden en niet op de hoogte zijn van de goede mogelijkheden voor het gebruik van de fiets. Belangrijke bestemmingen van deze doelgroep zijn recreatiegebieden, zorglocaties, scholen en winkellocaties. Om het fietsen onder deze doelgroep aantrekkelijker te maken, moet vooral gefocust worden op de bestemmingsgebieden.

Om het fietsen onder deze doelgroep te stimuleren kan gedacht worden aan:

- Vergevingsgezinde uitvoering van fietsnetwerk, zoals beschreven in hoofdstuk 3.1;
- Fietslessen, voorlichting en educatie voor mensen die niet of minder kunnen of willen fietsen;
- Goede geasfalteerde en herkenbare fietsroutes van en naar de Dorpsstraat, het Stadshart en het buitengebied;
- Verbeteren en uitbreiden van de fietsstallingen, bijvoorbeeld meer gratis bewaakte centrale fietsstallingen toevoegen en ruimte maken voor de elektrische fiets;
- Herkenbare plek op de weg, bijvoorbeeld in de vorm van fietsinfrastructuur die in het rood is uitgevoerd;

- Innovatie, zoals 'Bike-sharing' (=fietsdeelsysteem), verwarmde fietspaden tegen gladheid en oplaadpunten voor de elektrische fiets.
- Betere en gecentraliseerde informatievoorziening met betrekking tot fietsen.
- Voorlichtingsacties en promotieacties ter verbetering van het imago van de fiets.

Specifiek voor minder snelle fietsers kunnen de volgende accenten worden aangebracht:

- De groentijd bij verkeerslichten dient lang genoeg te zijn zodat ook de minder snelle fietsers voldoende tijd hebben om de oversteek te maken;
- Bij lange oversteken van drukke gebiedsontsluitingswegen een middeneiland creëren om in twee fasen over te steken.

33. Actie: stimuleren van het fietsgebruik onder volwassenen die om welke reden dan ook minder kunnen of willen fietsen. Nader onderzoek doen naar deze doelgroep en gericht acties op zetten om het fietsgebruik te verhogen, zoals:

- a. Fietslessen voor mensen die niet kunnen of durven fietsen
- b. Comfortabel inrichten fietsnetwerk
- c. Realisatie vergevingsgezinde fietspaden en -routes.
- d. Betere informatievoorziening over fietsmogelijkheden
- e. Imagoverbetering fiets door promotie -> **P**

Volwassenen als werknemers

In deze doelgroep speelt de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto een grote rol. Om onder werknemers het fietsgebruik te stimuleren is de rol van openbaar vervoer eveneens belangrijk. Er wordt eerder gekozen voor de combinatie OV-fiets dan wanneer het voor- en natransport niet goed geregeld is. Ketenmobiliteit waarbij van meerdere modaliteiten tijdens een reis gebruik wordt gemaakt, is dan ook een belangrijke stimulator voor het fietsgebruik. Zoetermeer stuurt dan ook aan op bevordering van de keten fiets-OV en OV-fiets. Verder kunnen bedrijven met eigen ge-



richte mobiliteitsplannen het fietsgebruik onder werknemers stimuleren.

Voor de korte afstand, dat wil zeggen binnen 12,5 km (Zoetermeer en buurgemeenten) is de (elektrische) fiets een kansrijk vervoermiddel, ook in het woon-werkverkeer. Om dit fietspotentieel te benutten kan aan diverse acties worden gedacht.

Meer fietsende werknemers betekent gezondere medewerkers en een kostenreductie door ruimtebesparing op eigen terrein voor het parkeren van auto's. Op de benodigde parkeerruimte voor 1 auto kunnen 12 fietsen gestald worden. Ook steeds meer werkgevers zien deze voordelen van het fietsgebruik voor hun onderneming en ontwikkelen acties om het fietsgebruik te bevorderen. Binnen het project "Beter Benutten Zoetermeer, ondernemers aan de slag" zijn reeds verschillende acties door het bedrijfsleven zelf ontwikkeld om het fietsgebruik in de toekomst te doen toenemen. Bedrijven worden vanuit het project uitgenodigd om zelf actief fietsbeleid te voeren binnen hun eigen organisatie en deel te nemen aan verschillende projecten om het fietsen onder werknemers te bevorderen. Bedrijven worden hierbij vanuit de gemeente Zoetermeer en het Stadsgewest Haaglanden ondersteund.

Ook worden succesvolle acties georganiseerd zoals "Op de fiets werkt (4x) beter" om het fietsen van en naar het werk te promoten.

Om het fietsen onder deze doelgroep te stimuleren kan gedacht worden aan:

- De keten OV-fiets en fiets-OV (ketenmobiliteit) te verbeteren door kwalitatief hoogwaardige en voldoende diefstal en vandalisme bestendige stallingen (bewaakt) bij OV-haltes en -stations. Hierdoor kan fietsendiefstal en vandalisme tegen worden gegaan zodat reizigers eerder kiezen voor de fiets in het voor- en natransport en tevens willen investeren in de kwaliteit van de fiets;
- De keten auto-fiets (ketenmobiliteit) verbeteren door goede P&R-voorzieningen in de stad waar automobilisten op zelf meegebrachte fiets verder kunnen of een fiets kunnen huren/lenen/delen.
- Realisatie van kwalitatief hoogwaardige en sociaal veilige fietsenstallingen bij bedrijven, bijvoorbeeld niet aan achterzijde weggestopt maar aan voorzijde van bedrijf bij entree.
- Realisatie van sociaal veilige fietspaden in de avond-, nacht- en vroege ochtenduren van en naar bedrijventerreinen aansluitend op het Nachtnet Fiets in Zoetermeer
- Mobiliteitsmanagement en mobiliteitsbudget bij werkgevers om vanuit bedrijven fietsgebruik te stimuleren, bijvoorbeeld door bedrijfsfietsenplan, acties zoals "Op de fiets werkt beter" en "Fiets Filevrij", deelfietsprojecten of door de werkgever belonen van de fietsers voor fietsgebruik.
- Stimuleren elektrisch fietsgebruik onder werknemers die nu de auto gebruiken maar toch binnen 12,5 km van het werk wonen.
- Leaseauto's vervangen door dienstauto's zodat medewerkers ook op de (elektrische) fiets naar werk kunnen komen indien ze woonachtig zijn binnen 12,5 km.
- Ook kan gedacht worden aan fietsnavigatie, apps, social media-acties en centrale gebundelde website voor de fiets in Zoetermeer.





34. **Actie:** ketenmobiliteit stimuleren door goede stallingvoorzieningen bij OV-haltes en de beschikbaarheid van deel-/leenfietsen vergroten -> **P**
35. **Actie:** bedrijven stimuleren eigen mobiliteitsplannen en eigen fietsbeleid op te stellen met de focus op het stimuleren van fietsgebruik onder werknemers (binnen 12,5 km), in samenwerking met regionale mobiliteitsmakelaar Haaglanden. -> **U**

Volwassenen als recreanten

Om het fietsen onder deze doelgroep te stimuleren moet een goed recreatief netwerk worden uitgewerkt (zoals aangegeven in paragraaf 3.2.1). Daarnaast is informatievoorziening over recreatief fietsen belangrijk. Enerzijds gaat het om het recreatief fietsen en anderzijds om de bereikbaarheid per fiets van de recreatiegebieden in en rondom de stad. Gedacht kan worden aan de volgende aspecten om het fietsgebruik onder deze doelgroep te stimuleren:

- Vrijliggende en barrièrevrije aantrekkelijke fietspaden van en naar de recreatiegebieden;
- Versterking van de Stad-Landfietsrelaties door vormgeven Stad-Landfietsverbindingen voor fietsers met betere herkenbaarheid, inrichtingselementen, onderscheidende markering en duidelijke bewegwijzering richting het buitengebied (zie paragraaf 3.2.1);
- Naast Toeristische Overstap Punt (TOP) bij Oosterheem nieuwe TOP's aan zuidzijde (Balijbos/Rokkeveen) en westzijde (Nieuwe Driemanspolder) van Zoetermeer realiseren
- Recreatiegebieden rond de stad met elkaar verbinden voor fietsers (rondje Zoetermeer, zie hiervoor ook figuur 2.2)
- Apps, routeplanners en centrale gebundelde website ontwikkelen voor het recreatief fietsverkeer waarbij alle informatie gebundeld wordt voor Zoetermeer.

36. **Actie:** informatie voor fietsrecreanten op internet bundelen en fysieke informatievoorziening langs routes voor recreatieve fietsers aanbrenge. -> **P**

37. **Actie:** onderzoek naar realisatie van Toeristische Overstap Punten (in samenwerking met de regio) zo als in Oosterheem aan westzijde (Nieuwe Driemanspolder i.s.m. Leidschendam-Voorburg) en aan zuidzijde van Zoetermeer (Balijbos/Rokkeveen i.s.m. Pijnacker-Nootdorp) -> **P**
38. **Actie:** website oprichten met alle informatie over fietsen in Zoetermeer voor alle doelgroepen in samenwerking met fietsersbond, ondernemershuis, scholen, fietsersbond, Toervereniging Zoetermeer '77 en fietsenverkopers en reparateurs in Zoetermeer. -> **P**

3.3. Flankerende maatregelen

Naast alle genoemde acties, kan het fietsgebruik ook indirect gestimuleerd worden door maatregelen die niet direct gericht zijn op de fietsers of fietsinfrastructuur zelf, maar op andere gebruikers of aandachtsgebieden. Hieronder vallen onder andere maatregelen ten aanzien van de bereikbaarheid en toegankelijkheid per auto of per openbaar vervoer en maatregelen ten behoeve van een gezonder en duurzamer leven. Dit noemen we onder andere flankerende maatregelen.

3.3.1. Maatregelen van invloed op positie van de fiets

Maatregelen zoals bijvoorbeeld afsluitingen voor autoverkeer of gewijzigde parkeerregimes kunnen invloed hebben op de vervoerwijzekeuze. Ook kunnen wijzigingen van de openbaarvervoerdienstregeling of wijzigingen van de tariefstelling of ov-regelingen voor doelgroepen (bijvoorbeeld ov-studentenpas e.d.) invloed hebben op de vervoerwijzekeuze. Tevens kunnen mensen gestimuleerd worden bewuster te gaan leven en zich hierbij te richten op een gezondere en duurzamere levensstijl. Door bovenstaande maatregelen en ontwikkelingen kan de positie van de fiets, binnen de afweging voor de te kiezen vervoerwijze, eveneens beïnvloed worden. Bij het nemen van flankerende maatregelen of uitvoeren van flankerende acties zal ook de stimulering van het fietsgebruik een rol kunnen spelen. Integrale planvorming en afstemming met andere disciplines dient dan ook altijd onderdeel te zijn van het werkproces en bij de afweging van maatregelen die invloed kunnen hebben op het fietsgebruik.



3.3.2. Ketenmobiliteit

Fietsen kan ook gestimuleerd worden door deze vervoerwijze te integreren met andere manieren van vervoer. Zo kunnen reizigers buiten de spits de fiets gratis meenemen in de RandstadRail, waardoor fietsverplaatsingen op langere afstanden aantrekkelijker worden. Hierdoor wordt zowel het gebruik van de fiets als het openbaar vervoer gestimuleerd. Regelmatig wordt onderzocht of er voldoende fietsenstallingen bij OV-haltes aanwezig zijn. Bij volle bezetting wordt overgegaan tot uitbreiding van de stallingsvoorzieningen. Ook werkt de gemeente mee aan het inrichten van toeristische overstappunten, zogenaamde TOP's, waar van auto op meegebrachte fietsen kan worden overgestapt (zie hoofdstuk 3.2). Het realiseren en uitbreiden van P&R-locaties binnen de stad kan bijdragen aan een hoger fietsgebruik in het natransport bij automobilisten die gebruik maken van eigen meegebrachte fietsen of gebruik maken van deelfietsen of bedrijfsfietsen op de P&R-locaties.

3.3.3. Diefstal- en molestpreventie en aanpak kleine criminaliteit

Belangrijk voor Zoetermeer is dat fietsers in het Stadshart en bij OV-stations de fiets gratis bewaakt kunnen stallen om zo fietsendiefstal tegen te gaan. Inmiddels heeft Zoetermeer vijf gratis bewaakte fietsenstallingen. Bij RandstadRailhaltes en OV-stations worden sinds 2010 in ruime mate nieuwe fietskluizen/boxen aangeboden om de fiets veilig te kunnen stallen. Ook bedrijven in Zoetermeer worden gestimuleerd tot het realiseren van sociaal veilige en bewaakte fietsenstallingen. Bij nieuwe ontwikkeling wordt aangestuurd op inpan-dige bewaakte fietsenstallingen. Waar mogelijk wordt camerabewaking toegepast om molest en diefstal te voorkomen door preventie. Ook de aanwezigheid en zichtbaarheid van stadswachten kan bijdragen aan het voorkomen van kleine criminaliteit en daarmee fietsendiefstal. Een stringente aanpak van de kleine criminaliteit (inclusief fietsendiefstal) in Zoetermeer zal het fietsgebruik kunnen stimuleren door het wegnemen van de angst en verkleinen van de kans dat een fiets gestolen kan worden.

Zoetermeer heeft zich aangesloten bij het fietsdepot Haaglanden. Een van de overwegingen van Zoetermeer hiervoor was dat het depot alle binnenkomende fietsen controleert op

diefstal in samenwerking met de politie. Het depot graveert in alle resterende fietsen die worden verkocht een uniek framenummer. Het framenummer maakt herkenning en tracing eenvoudiger. Tevens wordt samen met de politie voorlichting gegeven over diefstalpreventie om te voorkomen dat een fiets gestolen wordt. Door het toenemend aantal duurdere fietsen (waaronder elektrische fietsen) krijgt diefstal- en molestpreventie een steeds belangrijkere rol bij het bieden van voldoende zekerheid aan fietsers en daarmee het fietsgebruik onder Zoetermeeders.

3.3.4. Monitoring en evaluatie

Een andere flankerende maatregel is het regelmatig monitoren en evalueren van het fietsgebruik en fietsklimaat. Zoetermeer voert op regelmatige basis een grootschalig enquêteonderzoek uit onder de bevolking. Deze enquête wordt Omnibusenquête genoemd. Hierin worden onder andere vragen gesteld over het verplaatsingsgedrag, verkeersveiligheidsaspecten, fietsgebruik en waardering van de fietsvoorzieningen. Op regelmatige basis wordt een specifiek op verkeersveiligheid en fietsen gerichte afzonderlijke Omnibusenquête uitgezet (laatste 2012). Door deze specifiek op het fietsen gerichte Omnibusenquête om de 2 jaar te herhalen kunnen de doelstellingen van het Actieplan Fiets gemonitord worden.

In samenwerking met de Stadsregio Haaglanden worden fietstellingen uitgevoerd. Deze fietstellingen liggen verspreid door de regio waarvan enkele in de gemeente Zoetermeer. Ook de afdeling Stadsbeheer van de gemeente Zoetermeer voert incidenteel fietstellingen uit. Naast de Omnibusenquêtes worden deze fietsstellingen gebruikt om het fietsgebruik te monitoren.

Daarnaast werkt de gemeente samen met het Stadsgewest Haaglanden aan een nieuw regionaal verkeersmodel Haaglanden. Dit regionale verkeersmodel zal tevens multimodaal zijn, waarbij ook een fietsmodel zal worden verankerd in het regionale verkeersmodel. Met het fietsmodel kan de invloed van mogelijk te nemen ruimtelijke maatregelen op het fietsgebruik onderzocht worden.

Het fietsgebruik kan tevens gemonitord worden door regel-



matig tellingen te houden van aantal geparkeerde fietsen. In de Biesieklettes en bij de OV-halten van trein, RandstadRail en busvervoer kan de capaciteit en de bezetting geïnventariseerd worden. Op basis van deze fietsparkeertellingen kan onderzocht worden of het fietsgebruik toeneemt of afneemt. Tevens kan bezien worden of uitbreiding van de capaciteit gewenst is. Daarnaast vinden regelmatig waarnemingen en inspecties in het veld plaats door medewerkers van de gemeente waarbij naast de fysieke gesteldheid van het netwerk ook het gebruik visueel wordt waargenomen.

39. **Actie:** periodieke monitoring van het fietsgebruik in Zoetermeer door uitbreiding tellocaties op strategische locaties. -> **P**
40. **Actie:** periodieke monitoring fietsroutes in Zoetermeer en toetsen aan de kwaliteitscriteria en de doelgroepennetwerkcriteria, zoals het Nachtnet Fiets, schoolfietsnet en recreatief fietsnetwerk. -> **U**
41. **Actie:** periodieke enquêtes onder bewoners en bezoekers uitvoeren om fietstevredenheid te meten (2 jaarlijkse voortzetting van de Omnibus-enquêtes gericht op fietsen en verkeersveiligheid en 2 jaarlijkse Omnibusbusenquête gericht op jongeren en fietsgebruik). -> **P**
42. **Actie:** bij P&R-locaties de mogelijkheden voor het aanbieden van deelfietsen en bedrijfsfietsen onderzoeken en implementeren in samenwerking met bedrijfsleven en stadsregio Haaglanden. -> **P**





4. Overzicht uitgangspunten en projecten

4.1. Overzicht uitgangspunten

Hieronder volgt een overzicht van de uitgangspunten A t/m K welke voortvloeien uit de voorgestane acties teneinde het fietsen in Zoetermeer te stimuleren en een nieuwe impuls te geven. Deze uitgangspunten zullen integraal onderdeel zijn van de integrale planvorming de komende jaren.

Uitgangspunten

Samenhang van routes

A: bij ruimtelijke ontwikkelingen, de bereikbaarheid voor fietsers toetsen aan de netwerkkaart en het gewenste toekomstige netwerk voor zover mogelijk invullen, aanpassen of uitbreiden.

Bij nieuwe ontwikkelingen moet de fiets en de potentie daarvan als ruimtelijke drager uitdrukkelijk worden meegewogen. **(Actie 1)**

Directheid

B: op het hoofdnetwerk bij kruising hoofdwegenet/railnet altijd in eerste instantie kiezen voor ongelijkvloerse kruisingen fietsverkeer / gemotoriseerd verkeer (brug/tunnel) **(Actie 4)**

C: op gelijkvloerse kruisingen met gemotoriseerd verkeer zoveel mogelijk de fiets prioriteren in twee richtingen. Concreet gaat het om:

- 1) Fiets in de voorrang nemen
- 2) Bij het regulier onderhoud en vervanging van verkeerslichten wordt rekening gehouden met fietsvriendelijke toepassingen, zoals vooraan eldingslussen en wachttijdvoorspellers waar dit nog niet aanwezig is.
- 3) Zoveel mogelijk “groen licht” voor de fietsers altijd (zonder invloed van weerssituatie), waar dit niet leidt tot verkeersafwikkelingsproblemen op Zoetermeerse wegennet. **(Actie 5)**

Fietsnetwerk in relatie tot wegencategorisering

D: fietsvoorzieningen realiseren conform het afwegingsschema in figuur 3.2. Vrijliggende fietspaden realiseren op het hoofdnetwerk waar deze ontbreken. Waar dit niet mogelijk is kangekozen worden voor fiets(suggestie) stroken. Altijd dient voldaan te worden aan de ideale eisen zoals gesteld in CROW-publicatie 315. Wanneer deze niet realiseerbaar zijn, kan teruggegrepen worden op de minimale eisen uit CROW-publicatie 315. Daarnaast dient aandacht te zijn voor de plaats van de fietser op bedrijventerreinen. Gedacht kan worden aan gecombineerde fiets-/voetpaden. **(Actie 6)**

Aantrekkelijkheid

E: continu voortzetten onderhoudsplan aan de hand van de kwaliteitsaspecten en in specties van het fietsnetwerk. **(Actie 13)**

Schoolfietsnetwerk

F: waar mogelijk binnen bestaande beschikbare budgetten bevorderen van kwalitatief goede en molestbestendige fietsenstallingen bij scholen, zodat fietsen minder snel gestolen of beschadigd worden en het fietsgebruik onder scholieren bevorderd wordt. **(Actie 27)**

G: waar mogelijk binnen bestaande beschikbare budgetten naast “Kiss&Ride”-voorzieningen aansturen op realisatie “Kiss&Bike”-pleintjes bij nieuwbouw scholen. **(Actie 30)**

Educatie, voorlichting en promotie

H: stimuleren en ondersteunen educatieve programma's om het fietsgebruik onder basisschoolleerlingen te bevorderen. **(Actie 31)**



I: stimuleren en ondersteunen educatieve programma's om het fietsgebruik onder middelbare scholen te bevorderen en het imago van de fiets onder jongeren te verbeteren. **(Actie 32)**

J: bedrijven stimuleren eigen mobiliteitsplannen en eigen fietsbeleid op te stellen met de focus op het stimuleren van fietsgebruik onder werknemers (binnen 12,5 km), in samenwerking met regionale mobiliteitsmakelaar Haaglanden. **(Actie 35)**

Monitoring

K: periodieke monitoring fietsroutes in Zoetermeer en toetsen aan de kwaliteitscriteria en de doelgroepen netwerkcriteria (zoals het Nachtnet Fiets, schoolfietsnet en recreatief fietsnetwerk). **(Actie 40)**

4.2. Overzicht uitvoeringsprojecten

Hieronder volgt een overzicht van de uitvoeringsprojecten 1 t/m 31 welke voortkomen uit de voorgestane acties teneinde het fietsen in Zoetermeer te stimuleren en een nieuwe impuls te geven. Deze uitvoeringsprojecten zullen in de periode 2014-2030 moeten worden opgepakt.

Projecten

Samenhang van routes

1. bij infrastructurele ontwikkelingen realiseren van de ontbrekende schakels in hoofdnetwerk en verbindend netwerk, zoals opgenomen in figuur 3.1, om te komen tot een geoptimaliseerd fijnmazig fietsnetwerk. **(Actie 2)**

Directheid

2. herijking wenselijkheid/mogelijkheden voor toestaan fietsverkeer Stadshart/Dorpsstraat of wijziging/handhaving tijdvenster voor fietsverkeer in Stadshart/Dorpsstraat **(Actie 3)**

Fietsnetwerk in relatie tot wegencategorisering

3: studie naar de mogelijkheden om de volgende straten als Fietsstraat in te richten: Vlamingstraat (verlengde van de Voorweg), Voorweg-west, de Centrale As Palenstein, delen van de 1e, 2e, 3e en 4e Stationsstraat en de Julianalaan. **(Actie 7)**

4: bij aanleg of onderhoudsplannen fietspaden onderzoeken of deze zoveel mogelijk "vergevingsgezind" kunnen worden ingericht conform landelijke richtlijnen. **(Actie 8)**

Comfort

5: inventarisatie verharding fietspaden met als doelelementenverharding op het hoofdnetwerk te vervangen door gesloten verharding. Percentage asfaltpaden verhogen van 58% naar 90% in 2030. **(Actie 9)**

6: inventariseren waar drempels een onbedoeld belemmerende werking hebben voor fietsers. Vervangen belemmerende drempels door fietsvriendelijke drempels. **(Actie 10)**

Fietsbewegwijzering

7: bewegwijzeringsplan opstellen aan de hand van de nieuwe fietsnetwerkk kaart en veld onderzoek, vervolgens verbeteringen aanbrengen waar nodig en gewenst. **(Actie 11)**

8: kwaliteitsimpuls geven aan de fietsbewegwijzering routes en stallingen:

- a. Bewegwijzering straten en wijken
- b. Continue interlokale bewegwijzering
- c. Recreatieve bewegwijzering (FIKS)
- d. Onderzoek naar verbeterde bewegwijzering centrale fietsenstallingen (in samenwerking met Stadsgewest Haaglanden) en uitvoering indien gewenst **(Actie 12)**



Aantrekkelijkheid

9: nader onderzoek naar effectiviteit en toepassing verwarmde fietspaden/-trajecten. **(Actie 14)**

Fietsparkeren

10: nader onderzoek naar instrumentalisering om fietsparkeernormen vast te stellen ten behoeve van de bouwplantoetsing. **(Actie 15)**

11: fietsparkeren kwalitatief en kwantitatief verbeteren waar dit nodig is (met name rond Dorpsstraat, Stadshart en bij bus- en RR-haltes) **(Actie 16)**

12: toevoeging (gratis bewaakte) fietsenstalling Stadshart-Oost (binnen plan Centrum-Oost) **(Actie 17)**

13: verbetering en uitbreiding fietsparkeervoorzieningen Dorpsstraat (na onderzoek naar wenselijkheid en in overleg met ondernemers) **(Actie 18)**

14: inventarisatie gemeentelijke stallingen aan eisen FietsParkeur.

- Gemeentelijke stallingen die nog niet voldoen aan het keurmerk FietsParkeur vervangen. Nieuwe stallingen moeten altijd voldoen aan de eisen van FietsParkeur.
- Bij de realisatie van fietsstallingen aan dacht besteden aan parkeerplaatsen voor 'buitenmodel' fietsen, zoals bakfietsen en elektrische fietsen.
- In bestaande en nieuwe fietsenstallingen oplaadpunten voor elektrische fietsen en fietspompzuilen realiseren. **(Actie 19)**

Nachtnet Fiets

15: nachtnet Fiets verder uitbreiden. Uitbreidingen zijn gewenst op de volgende schakels:

- Verbinding tussen Oosterheem en de leisure voorzieningen Van Tuylpark
- Verbinding tussen Stationsstraat en Boerhaavelaan via Van Stolberglaan en Doctor J.W. Paltelaan. **(Actie 20)**

16: nachtnet Fiets inrichten conform geformuleerde criteria:

- Voldoende verlichting;
- Open routes, weinig bosschages en veel sociale controle;
- Levendige routes. **(Actie 21)**

17: realiseren voor sociaal veilige (bewaakte) fietsenstallingen bij nachtbestemmingen. **(Actie 22)**

18: onderzoek naar en indien gewenst uitbreiden Nachtnet Fiets naar bedrijventerreinen en aansturen op sociaal veilige (bewaakte) fietsenstallingen op sociaal veilige locaties bij bedrijven (in overleg en samenwerking met ondernemers). **(Actie 23)**

19: communicatiemiddelen inzetten voor grotere bekendheid Nachtnet Fiets naar bewoners, ondernemers en bezoekers van Zoetermeer (folders, artikelen, directe mailing, website). **(Actie 24)**

Recreatief fietsnetwerk

20: recreatief fietsnet in samenwerking met regio en provincie conform wensbeeld realiseren en ondersteunen met bewegwijzering en andere herkenbare elementen, zoals bankjes, schuilhutten en informatiepanelen. **(Actie 25)**

21: naast twee geselecteerde en te realiseren Stad-Landfietsverbindingen in Zoetermeer ook nieuwe Stad-Landfietsverbindingen in samenwerking met de provincie realiseren in oostelijke en zuidelijke richting naar de buitengebieden. **(Actie 26)**



Schoolfietsnetwerk

22 : opstellen van een schoolfietsroutenetwerk. Dit netwerk loopt bij voorkeur via het hoofdnetwerk en voldoet aan de bijbehorende kwaliteitskenmerken. **(Actie 28)**

23: inventarisatie en analyse schoolfietsroutes (met kinderen, ouders en scholen) en fietsstimuleringsprojecten, (door bijvoorbeeld de projecten "School Thuis Route" en "VerkeersSlang"). **(Actie 29)**

Educatie, voorlichting en promotie

24: stimuleren van het fietsgebruik onder volwassenen die om welke reden dan ook minder kunnen of willen fietsen. Nader onderzoek doen naar deze doelgroep en gericht acties opzetten om het fietsgebruik te verhogen, zoals:

- a. Fietslessen voor mensen die niet kunnen of durven fietsen
- b. Comfortabel inrichten fietsnetwerk
- c. Realisatie vergevingsgezinde fietspaden en -routes.
- d. Betere informatievoorziening over fietsmogelijkheden
- e. Imagoverbetering fiets door promotie.

(Actie 33)

25: ketenmobiliteit stimuleren door goede stallingsvoorzieningen bij OV-haltes en de beschikbaarheid van deel-/leenfietsen vergroten.

(Actie 34)

26: informatie voor fietsrecreanten op internet bundelen en fysieke informatievoorziening langs routes voor recreatieve fietsers aanbrenen.

(Actie 36)

27: onderzoek naar realisatie van Toeristische Overstap Punten (in samenwerking met de regio) zoals in Oosterheem aan westzijde (Nieuwe Driemanspolder i.s.m. Leidschendam-Voor-

burg) en aan zuidzijde van Zoetermeer (Balijbos/Rokkeveen i.s.m. Pijnacker-Nootdorp).

(Actie 37)

28: website oprichten met alle informatie over fietsen in Zoetermeer voor alle doelgroepen in samenwerking met fietsersbond, ondernemershuis, scholen, fietsersbond, Toervereniging Zoetermeer '77 en fietsenverkopers en reparateurs in Zoetermeer. **(Actie 38)**

Monitoring, onderzoek en aanvullende services

29: periodieke monitoring van het fietsgebruik in Zoetermeer door uitbreiding tellocaties op strategische Locaties. **(Actie 39)**

30: periodieke enquêtes onder bewoners en bezoekers uitvoeren om fietstevredenheid te meten (2 jaarlijkse voortzetting van de Omnibusenquêtes gericht op fietsen en verkeersveiligheid en 2 jaarlijkse Omnibusenquête gericht op jongeren en fietsgebruik). **(Actie 41)**

31: bij P&R-locaties de mogelijkheden voor het aanbieden van deelfietsen en bedrijfsfietsen onderzoeken en implementeren in samenwerking met bedrijfsleven en stadsregio Haaglanden.

(Actie 42)

4.3. Uitvoeringsprogramma en financiering

Het Actieplan Fiets omvat acties waaruit uitgangspunten en uitvoeringsprojecten voortvloeien, teneinde het fietsen in Zoetermeer te bevorderen de komende jaren. Hierbij wordt de planperiode 2014 -2030 gehanteerd.

De uitgangspunten A t/m K zullen integraal onderdeel gaan vormen binnen plannen en projecten in Zoetermeer. Hiervoor is geen aanvullende financiering noodzakelijk. De projecten 1 t/m 31 zullen geprioriteerd moeten worden in de tijd. Hiertoe zal elk jaar een afweging plaatsvinden welke projecten op dat moment opgepakt kunnen worden. Dit zal zowel afhan-



gen van financieringsmiddelen uit de eigen bijdrage, vanuit het Stadsgewest Haaglanden, vanuit Rijksgelden zoals voor 'Beter Benutten' als de beschikbare capaciteit binnen de eigen organisatie. De uitvoeringsprojecten zullen worden meegenomen in de jaarlijks op te stellen jaarschijven in het kader van de Nota Mobiliteit. Vanuit de jaarschijven zal elk jaar een prioritering worden aangebracht van meest urgente acties. De eigen bijdragen van Zoetermeer aan de projecten worden tot nu toe steeds betaald uit de eenmalige middelen vanuit het Programma 9. Jaarlijks wordt afgewogen hoe hiermee om te gaan. Een aantal onderzoeken zoals het onderzoek naar uitbreiding van stallingsvoorzieningen bij RandstadRailstations en overige OV-haltes evenals uitvoering van het Nachtnet Fiets zijn reeds opgenomen in het Uitvoeringsprogramma Nota Mobiliteit.

Het huidige uitvoeringsprogramma loopt tot en met 2014. Voor de periode vanaf 2015 moet een nieuw uitvoeringsprogramma worden vastgesteld en moet de inwonersbijdrage aan het Stadsgewest Haaglanden en de eigen bijdrage aan projecten, financieel geregeld worden. Verder kunnen diverse acties meegenomen worden in reguliere onderhoudsprojecten, waardoor werk met werk gemaakt kan worden binnen de onderhoudsbudgetten. Ook zal een aantal acties deels kunnen worden gefinancierd vanuit landelijke, stadsgewestelijke en provinciale subsidies ter bevordering van het fietsen. Een voorbeeld hiervan is het stimuleringsproject "Beter Benutten" van het Rijk dat aanstuurt op het beter benutten van de beschikbare infrastructuur. Binnen ruimtelijke en recreatieve projecten zal gezocht worden naar financiering vanuit de projectrealisatie (voorbeelden hiervan zijn planontwikkeling Stadscentrum-Oost, Nieuwe Driemanspolder en Bleizo).

Projecten op het gebied van voorlichting, handhaving en educatie worden grotendeels gefinancierd door andere partijen: Rijk, Stadsgewest Haaglanden, Regiokorps Haaglanden en Regionaal Ondersteuningsbureau Verkeersveiligheid Zuid-Holland. Dit geldt eveneens voor projecten die het recreatieve fietsen bevorderen of het provinciale fietsnetwerk versterken (Provincie Zuid-Holland). Hierbij kan gedacht worden aan projecten zoals de Stad-Landfietsroutes en ontbrekende schakels in het provinciale netwerk aan de oostzijde van Zoetermeer. Projecten zoals de realisatie van een nieuwe (gra-

tis bewaakte) grootschalige fietsparkeervoorziening worden grotendeels betaald vanuit de ontwikkelaar van de locatie. Voor sociaal veilige fietsenstallingen bij bedrijven zal financiering plaatsvinden vanuit de bedrijven zelf met eventueel een subsidie vanuit het Stadsgewest Haaglanden. Projecten zoals de uitbreiding van het fietspadennet in de Nieuwe Driemanspolder en binnen de vervoersknoop Bleizo worden zoveel betaald vanuit de projectrealisatie. Voor de overige fietsprojecten komt een groot deel in aanmerking voor subsidie vanuit het Stadsgewest Haaglanden (veelal minimaal 50%). Onderzoek naar uitbreiding van het Nachtnet Fiets naar bedrijventerreinen wordt vrijwel volledig gefinancierd vanuit de 'Beter Benutten'-gelden van het Rijk. Overige onderzoeken kunnen bij voldoende capaciteit binnen de eigen organisatie worden uitgevoerd. Realisatie zal met de inwonersbijdrage en eigen bijdrage van de gemeente aan projecten enerzijds en subsidie van het Stadsgewest Haaglanden anderzijds gefinancierd worden.

Vanuit het Actieplan Fiets is het completeren van het fietsnetwerk door realisatie van ontbrekende schakels een belangrijk uitgangspunt. De ontbrekende schakels zijn opgenomen in figuur 3.1. In figuur 4.1 is de prioritering van de ontbrekende schakels aangegeven. Onderscheid is gemaakt naar projecten waarvan de financiering grotendeels zeker is en realisatie vóór 2020 is beoogd en projecten die nog niet financieel zeker gesteld zijn en pas na 2020 tot uitvoering kunnen komen. De nummering van de ontbrekende schakels in figuur 4.1 verwijst naar de opsomming in paragraaf 3.1.1.



Figuur 4.1 Planning ontbrekende schakels

- Aanleg ontbrekende schakel fiets voorzien voor 2020
- Aanleg ontbrekende schakel fiets voorzien na 2020



Figuur 4.1 Planning ontbrekende schakels





Bijlage 1 Actueel fietsklimaat Zoetermeer

De positie van de fiets in Zoetermeer

Fietsplan 1998

Het Fietsplan 1998 schetst het fietsgebruik onder de Zoetermeerse bevolking in de jaren negentig van de vorige eeuw. In het Fietsplan 1998 zijn diverse doelen beschreven, die hieronder kort worden samengevat:

- Verbeteren van het fietsnetwerk met betrekking tot de kwaliteitscriteria samenhang, directheid, aantrekkelijkheid, veiligheid en comfort;
- Verbeteren sociale veiligheid voor fietsers;
- Verbeteren en uitbreiden fietsenstallingen;
- Verbeteren bereikbaarheid attractiepunten;
- Verhogen van het aantal fietskilometers per rit;
- verlagen van de reistijd per fiets (door kortere routes, minder oponthoud);
- Beperken reistijd per fiets in stedelijk gebied op afstanden tot 5 km \leq reistijd auto;
- Versterken relatie met openbaar vervoer.

Nota Mobiliteit 2005 Zoetermeer

In de Nota Mobiliteit uit 2005 is een visie opgenomen voor het fietsgebruik, getiteld "Fiets: leidraad en rijgdraad" Zoetermeer is een moderne, compacte stad, waardoor ruimtelijke en functionele condities aanwezig zijn, die een hoog fietsgebruik kunnen bevorderen. Vrijwel alle bestemmingen binnen Zoetermeer liggen binnen de acceptabele fietsafstand van 7,5 km. Belangrijke doelen vanuit de Nota Mobiliteit Zoetermeer:

- Hoger aandeel fiets in stedelijke verplaatsingen;
- Sociaal-veilige routes;
- Uitbouwen herkenbaar fietsnetwerk;
- Verbeteren bereikbaarheid diverse bestemmingen;
- Fiets leidend maken bij (her)ontwikkeling en beheer van wijken;
- Aandacht voor fiets als voor- en natransport in relatie met OV;
- Toevoegen ontbrekende schakels fietsnetwerk;
- Voldoende capaciteit fietsenstallingen.

De insteek van de Nota Mobiliteit is tweeledig: de fiets als leidraad en de fiets als rijgdraad.

- Fiets als leidraad: bij (her)ontwikkeling de fiets centraal stellen; goed fietsnetwerk biedt kansen om andere ontwikkelingen in gang te zetten.
- Fiets als rijgdraad: herkenbare routes, concurrerende verbindingen met de auto, themaroutes.

Verder is in de Nota Mobiliteit Zoetermeer in 2005 aandacht besteed aan sociaal veilige fietsroutes: fietsroutes die ook in de avond-, nacht- en vroege ochtendperiode aantrekkelijk en sociaal veilig zijn. Daarnaast liggen er grote kansen in Zoetermeer om de fiets als voor- en natransport te gebruiken bij het openbaar vervoer. Vooral in relatie tot de RandstadRail met de vele haltes en de treinstations binnen Zoetermeer liggen er goede kansen voor bevordering van ketenmobiliteit.

De hoofdlijnen van het uitvoeringsprogramma van de Nota Mobiliteit worden gevormd door:

- Project "thematisering fietsroutes";
- Ontwikkeling nachtfietsnetwerk;
- Betere verlichting, aanpak verkeersonveilige situaties, toevoegen ontbrekende schakels, studie en monitoring.

Fietsprestatie en fietsbezit Zoetermeer

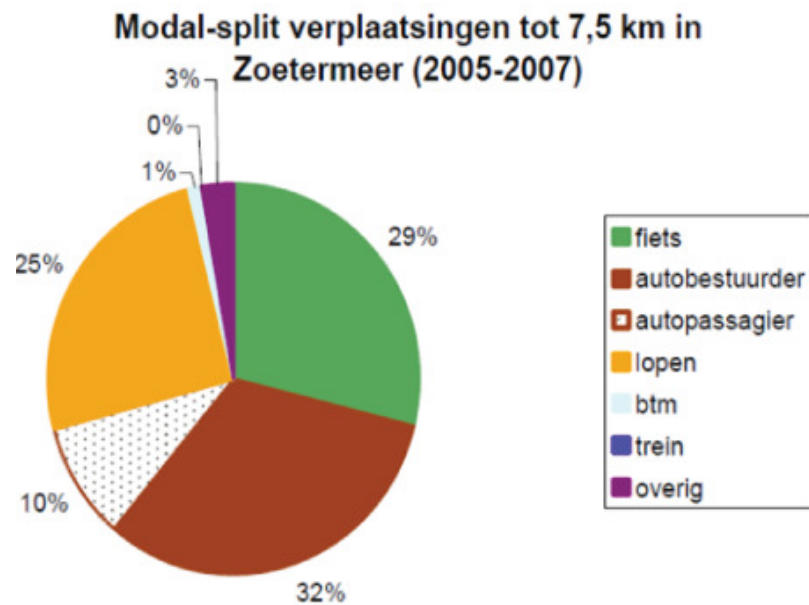
Het Fietsberaad heeft, op basis van cijfers uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON), onderzoek gedaan naar het fietsgebruik per gemeente over de jaren 2004 t/m 2008 (Bron: Cijfers over fietsgebruik per gemeente, Fietsberaad.nl 2010). Uit dit onderzoek bleek in Zoetermeer het aandeel fiets gemiddeld 22% te bedragen over alle verplaatsingen met een herkomst en/of bestemming in Zoetermeer. Gekeken naar verplaatsingen met een lengte van minder dan 7,5 kilometer bedroeg dit aandeel 29%. De modal-split is weergegeven in figuur B1.1. Het betreft hier dus alle verplaatsingen en niet alleen het interne woon-werkverkeer waar het aandeel fietsgebruik rond de 50% ligt. Inmiddels beschikt de gemeente Zoetermeer zelf over recentere onderzoeksgegevens (Omni-bussenquêtes 2009 en 2012). Deze worden hieronder besproken.



Modal Split

De modal split is de vervoerwijzekeuze en geeft de verhouding aan van het aantal reizigerskilometers over de verschillende vervoerwijzen. Vervoerwijzen worden ook wel 'modaliteiten' genoemd. De modal-split wordt uitgedrukt in fiets, autobestuurder, autopassagier, lopen, bus/tram/metro (btm), trein en overig.

Figuur B1.1 Modal-split verplaatsingen binnen Zoetermeer (< 7,5 km)



figuur B1.1 Modal-split tot 7.5 km.

Resultaten Omnibusenquêtes 2009 en 2012

Op reguliere basis worden onder de inwoners van Zoetermeer enquêteonderzoeken uitgevoerd (Omnibusenquêtes). Hierin worden op reguliere basis onder andere vragen gesteld over het fietsgebruik en de tevredenheid over de fietsvoorzieningen in Zoetermeer. In 2012 is een toegespitste Omnibusenquête uitgevoerd naar het fietsgebruik en de verkeersveiligheid voor fietsers. Hieruit komt naar voren dat 82% van alle inwoners de beschikking heeft over een eigen fiets. Hiervan geeft 34% aan deze fiets dagelijks te gebruiken. Nog eens 31% geeft aan de fiets voor enkele ritten per week te gebrui-

ken. De inwoners zijn tevreden over de fietsbereikbaarheid van bestemmingen binnen de gemeente. De fietsbereikbaarheid wordt binnen de wijken gewaardeerd met een 8,0. De fietsbereikbaarheid tussen de wijken onderling wordt gewaardeerd met een 7,8. Bijna drie kwart van alle respondenten geeft aan dat deze bereikbaarheid de afgelopen 10 jaar gelijk is gebleven of is verbeterd.

Op basis van deze cijfers kunnen de doelen uit hoofdstuk 1 periodiek geëvalueerd worden. Dagelijks worden door de Zoetermeerse bevolking circa 97.000 fietsverplaatsingen gemaakt (op basis van Omnibusenquête 2012). Dit komt overeen met 0,79 fietsverplaatsingen per dag per persoon in 2012 (97.000 fietsverplaatsingen/123.000 inwoners). Een toename van 50%, conform de doelstelling in hoofdstuk 1, betekent een streefdoel van 1,18 fietsverplaatsingen per persoon per dag in 2030. Dit kan gemonitord worden door enquêtes en fietstellingen.

In 2012 is tevens een Jeugdombussenquête uitgevoerd waarin ook vragen zijn gesteld over het fietsbezit en de verplaatsingen onder de jeugd. De resultaten van deze enquête laten zien dat het fietsbezit onder jongeren in de leeftijdsgroep 12 t/m 26 jarigen in verhouding hoger ligt dan gemiddeld. Van de jongeren geeft circa 93% aan in bezit te zijn van een eigen fiets. Van deze jongeren geeft 64% aan de fiets dagelijks te gebruiken. Naarmate de leeftijd hoger is, neemt het fietsgebruik verder af. Voor jongeren in de leeftijdsgroep 12 t/m 16 jaar is de fiets veruit de meest gebruikte vervoerwijze, waarmee men zich zelfstandig binnen Zoetermeer verplaatst.

In de Omnibusenquête uit 2009 is meer onderzoek verricht naar de motieven voor het fietsgebruik. Op basis van dat onderzoek worden de volgende conclusies getrokken:

- Het aandeel van de fiets in het interne woon-werkverkeer in Zoetermeer bedroeg op basis van deze enquête in 2009 circa 45%. Daar staat tegenover dat voor deze verplaatsingen het aandeel autoverplaatsingen even hoog is. Voor kortere afstanden tussen het woon- en werkadres wordt dus even vaak de fiets als de auto gebruikt.
- Het aandeel fietsverplaatsingen van en naar het Stadshart bedroeg in 2009 25%.



Beoordeling fietsen stallen door gebruikers

Binnen de Omnibusenquête 2012 is de respondenten gevraagd naar een oordeel over de beschikbare fietsenstallingen in de gemeente. Hierbij is onderscheid gemaakt naar de stallingsmogelijkheden in het Stadshart, in de Dorpsstraat en bij OV-haltes of -stations. Hieruit komen de volgende conclusies naar voren:

- Van alle inwoners geeft 69% aan dat in het Stadshart voldoende stallingsmogelijkheden aanwezig zijn. Een beperkt deel van de inwoners (16%) vindt dat het aantal stallingsmogelijkheden in het Stadshart verder kan worden uitgebreid. Uit het rapportcijfer (gemiddeld een 7,5) blijkt dat men tevreden is over de kwaliteit van deze stallingen. Slechts 4% geeft hiervoor een onvoldoende. Van de inwoners is 77% tevreden over de kwaliteit van de stallingen in het Stadshart. Van de respondenten heeft 19% geen beoordeling gegeven;
- Bijna 40% van alle inwoners geeft aan dat rondom de Dorpsstraat onvoldoende stallingsmogelijkheden aanwezig zijn. Men is over de aanwezige stallingen ook kritischer. Het gemiddelde rapportcijfer bedraagt een 6,3. Van alle inwoners geeft meer dan 15% een onvoldoende en bijna 20% geeft slechts een zes als rapportcijfer. Van de respondenten heeft 31% geen beoordeling gegeven.
- Over het algemeen wordt aangegeven dat rondom OV-haltes en -stations voldoende stallingsmogelijkheden aanwezig zijn. Van de inwoners geeft 20% aan dat dit juist niet het geval is. Het gemiddelde rapportcijfer voor deze stallingen bedraagt een 6,5. Van de inwoners vindt 13% de kwaliteit van de fietsenstallingen onvoldoende en ongeveer 12% geeft slechts een zes als rapportcijfer. Van de respondenten heeft 42% geen beoordeling gegeven.

Concluderend komt uit bovenstaande duidelijk naar voren komt dat zowel de kwantiteit als kwaliteit van de fietsenstallingen in Dorpsstraat minder goed worden beoordeeld dan in het Stadshart. De beoordeling van de fietsenstallingen bij de OV-haltes zit daar tussen in, waarbij een kwaliteitsslag gewenst is. Verbeterpunten die hieruit naar voren komen zijn dan ook een verdere uitbreiding van de stallingsvoorzieningen in het Stadshart en met name rond de Dorpsstraat. Tevens dient de kwaliteit van de stallingen rond de Dorpsstraat en bij de OV-

haltes verder te worden verhoogd in samenwerking met het Stadsgewest Haaglanden, de HTM, NS en ProRail.

Fietsbalans

Door de Fietsersbond wordt met regelmaat aan gemeenten een beoordeling aangeboden van het fietsklimaat in de gemeente: de Fietsbalans. Hiervan heeft Zoetermeer twee maal gebruik gemaakt (2001 en 2008). Vanuit de positie van de fietser is het fietsklimaat op basis van objectief meetbare gegevens (in totaal 11 aspecten) onderzocht, geanalyseerd en beoordeeld. Op deze manier wordt inzicht gegeven in de sterke en zwakke punten van het gemeentelijk fietsklimaat. In 2001 heeft een eerste beoordeling plaatsgevonden van het fietsklimaat in Zoetermeer (Fietsbalans-1). In 2008 heeft een tweede beoordeling plaatsgevonden (Fietsbalans-2). Door middel van dit tweede onderzoek is de effectiviteit van het gevoerde fietsbeleid beoordeeld. Fietsbalans-2 trekt de volgende conclusies:

- Directheid fietsroutes – de directheid van fietsroutes is beoordeeld op basis van de omrijdfactor, oponthoud op de route en de gemiddelde gereden snelheden. Hoewel de omrijdfactor nog te hoog is, scoort Zoetermeer ten opzichte van andere grote steden beter. Fietsers kennen weinig oponthoud door de geheel eigen fietsstructuur en ongelijkvloerse kruisingen met de hoofdwegen- en railstructuur. Ten opzichte van het onderzoek in 2001 is bovendien een verbetering zichtbaar;
- Comfort (wegdek) – Zoetermeer scoort op dit aspect beter dan de andere grote steden. Op het grootste deel van de fietsinfrastructuur ligt asfaltverharding (58%). Ook scoort Zoetermeer zeer positief door een lage stopfrequentie voor fietsers, vanwege de vele ongelijkvloerse kruisingen (tunnels en –bruggen). Het fietscomfort is de afgelopen jaren sterk verbeterd.
- Concurrentiepositie – de reistijd per fiets in Zoetermeer is over het algemeen gemiddeld korter dan de reistijd per auto. Ook is de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van 2001 verbeterd. Wel wordt de auto op korte afstanden nog relatief vaak gebruikt binnen Zoetermeer;
- Fietsgebruik – op korte afstanden (tot 7,5 km) ligt het aandeel fietsverplaatsingen op 29%. Dit is lager in vergelijking met andere grote steden. Vanuit de stedenbouwkundige



en verkeerskundige structuur van Zoetermeer is dit echter verklaarbaar. De stad kent een buitengewoon goede hoofdwegenstructuur en hoogwaardig openbaar vervoernetwerk. Daarnaast is het centrumgebied optimaal bereikbaar voor alle modaliteiten. In vergelijking met andere groeikernen (zoals Nieuwegein en Spijkenisse) ligt het fietsgebruik op hetzelfde niveau;

- Verkeersveiligheid – de verkeersveiligheid voor fietsers is beoordeeld op basis van het aantal verkeersslachtoffers onder fietsers in vergelijking tot het aantal gereden fietskilometers. Hieruit blijkt dat fietsers een relatief laag risico lopen slachtoffer te worden van een ongeval in Zoetermeer. Wel is de verkeersveiligheid ten opzichte van de eerste fietsbalans achteruit gegaan en vormt daarom een aandachtspunt;
- Stedelijke dichtheid – de gemeente Zoetermeer heeft een compacte stedelijke structuur waardoor de afstanden tussen potentiële bestemmingsadressen beperkt zijn. Korte afstanden tussen het aantal potentiële bestemmingen dragen bij aan aanvaardbare fietsafstanden, wat het fietsgebruik bevordert. Hierop scoort de gemeente Zoetermeer beter dan andere grote steden en ondanks een sterke uitbreiding en schaalvergroting van het stedelijk gebied is, vergeleken met het onderzoek uit 2001, geen verslechtering zichtbaar. Vanuit geografisch oogpunt is Zoetermeer dus bij uitstek een fietsstad;
- Fietstevredenheid – ook op het aspect fietstevredenheid scoort Zoetermeer beter dan andere grote steden. Gebruikers zijn vooral tevreden over de fietsenstallingen en de ambities die de gemeente uitstraalt ten aanzien van fietsen. Vergeleken met het onderzoek uit 2001 scoort het aspect fietstevredenheid minder positief. Met name de tevredenheid ten aanzien van verkeersveiligheid en sociale veiligheid op fietsroutes is afgenomen;
- Fietsparkeren – het aspect fietsparkeren is beoordeeld op basis van de kwantiteit, de kwaliteit en de locatie van voornamelijk onbewaakte fietsparkeervoorzieningen bij publieksaantrekkende voorzieningen. Ten opzichte van andere grote gemeenten scoort Zoetermeer op dit aspect beter. Positief zijn voornamelijk de grote hoeveelheid gratis bewaakte stallingen in het Stadshart en aan beide zijden van station Zoetermeer (Mandelabrug). In sommige gevallen is de capaciteit van de stallingen onvoldoende om de grote vraag op te vangen;

In tabel B1.1 zijn de scores samengevat. In de eerste kolom van de tabel is de beoordeling uit de Fietsbalans-2 opgenomen. Kolom twee en drie van de tabel geven weer hoe deze score zich verhoudt ten opzichte van andere grote gemeenten in Nederland en de score uit de Fietsbalans-1. Er is een + opgenomen indien de score uit de Fietsbalans-2 beter is ten opzichte van andere grote gemeenten of ten opzichte van het resultaat uit de Fietsbalans-1. Een – is opgenomen indien de score uit de Fietsbalans-2 slechter is ten opzichte van andere grote gemeenten of is verslechterd ten aanzien van de score uit de Fietsbalans-1. Bij een +/- is de score ten opzichte van andere grote gemeenten of de Fietsbalans-1 ongeveer gelijk

Tabel B1.1 Samenvattende tabel resultaten Fietsbalans-2

Aspect	Beoordeling Zoetermeer Fietsbalans-2	Vergelijking andere grote gemeenten	Vergelijking Fietsbalans1
Directheid	redelijk	+	+
Comfort hinder	goed	++	+
Comfort wegdek	redelijk	+	+
Aantrekkelijkheid	redelijk	+	-
Concurrentiepositie	redelijk	-	+
Fietsgebruik	redelijk	-	+/-
Verkeersveiligheid	redelijk	+/-	-
Stedelijke dichtheid	zeer goed	++	+
Fietstevredenheid	redelijk	+	-
Fietsparkeren	redelijk	+	+
Fietsbeleid	redelijk	-	+

In vergelijking met andere grote gemeenten scoort Zoetermeer over het algemeen goed. Aandachtspunt is het fietsgebruik en de concurrentiepositie van de fiets binnen Zoetermeer ten opzichte van het OV-gebruik en auto-gebruik. Deze is in vergelijking met andere grote gemeenten redelijk maar verdient verdere verbetering. Het fietsgebruik ligt echter in lijn met vergelijkbare groeikernen (Nieuwegein, Spijkenisse). Ook is er ten opzichte van de eerste fietsbalans (2001) veel verbeterd. Wel zijn de aspecten verkeersveiligheid, fietstevredenheid en aantrekkelijk een aandachtspunt, omdat hier een achteruitgang zichtbaar is ten opzichte van de eerste fietsbalans.



Bijlage 2 Actueel kaderstellend beleid

Rijksbeleid

Het bevorderen van het fietsgebruik wordt vanuit de rijksoverheid gestimuleerd. In de Structuurvisie Infrastructuur en Milieu (Ministerie I&M, 2012) wordt het belang van de fiets sterk benadrukt. Aangegeven wordt dat de uitvoering van het fietsbeleid voornamelijk bij de decentrale overheden ligt (provincie, stadsregio en gemeenten)

Provinciaal beleid

De provincie Zuid-Holland heeft het fietsplan “Zuid-Holland méér op de fiets” vastgesteld. In dit plan worden de beleidskaders geschetst en is een concreet uitvoeringsprogramma voor de komende jaren opgenomen. De provincie zet met name in op een beter fietsnetwerk, communicatie en gedrag en investeert in stallings- en overstapfaciliteiten. Daarmee wordt gestreefd naar een toename van het fietsverkeer. De provincie zet in op kwalitatief hoogwaardige fietsroutes, die gekenmerkt worden door directheid, comfort en verkeersveiligheid. Daarbij zijn verschillende verbindingen aangegeven die prioriteit hebben gekregen en als integraal project worden benaderd. Voor Zoetermeer zijn dit:

1. Station Zoetermeer – station Gouda;
2. Den Haag Centraal – station Zoetermeer;
3. Zoetermeer – Boskoop/Waddinxveen;
4. Zoetermeer – Delft;

Daarnaast zijn de volgende provinciale verbindingen voor de gemeente van belang:

1. Zoetermeer – Leiden
2. Zoetermeer – Rotterdam

De twee eerst genoemde verbindingen vormen samen onderdeel van de provinciale fietssnelweg tussen Den Haag en Gouda via Zoetermeer welke vrijwel geheel parallel aan de rijksweg A12 loopt. De provincie wil knelpunten in het provinciale net de komende jaren gaan aanpakken en stelt hiervoor een plan van aanpak op. Verder is een aantal verbindingen tussen stad en recreatieve gebieden gedefinieerd, welke prioriteit krijgen in het beleid van de provincie. Speerpunt hierbij vormt de versterking van de recreatieve fietsinfrastructuur

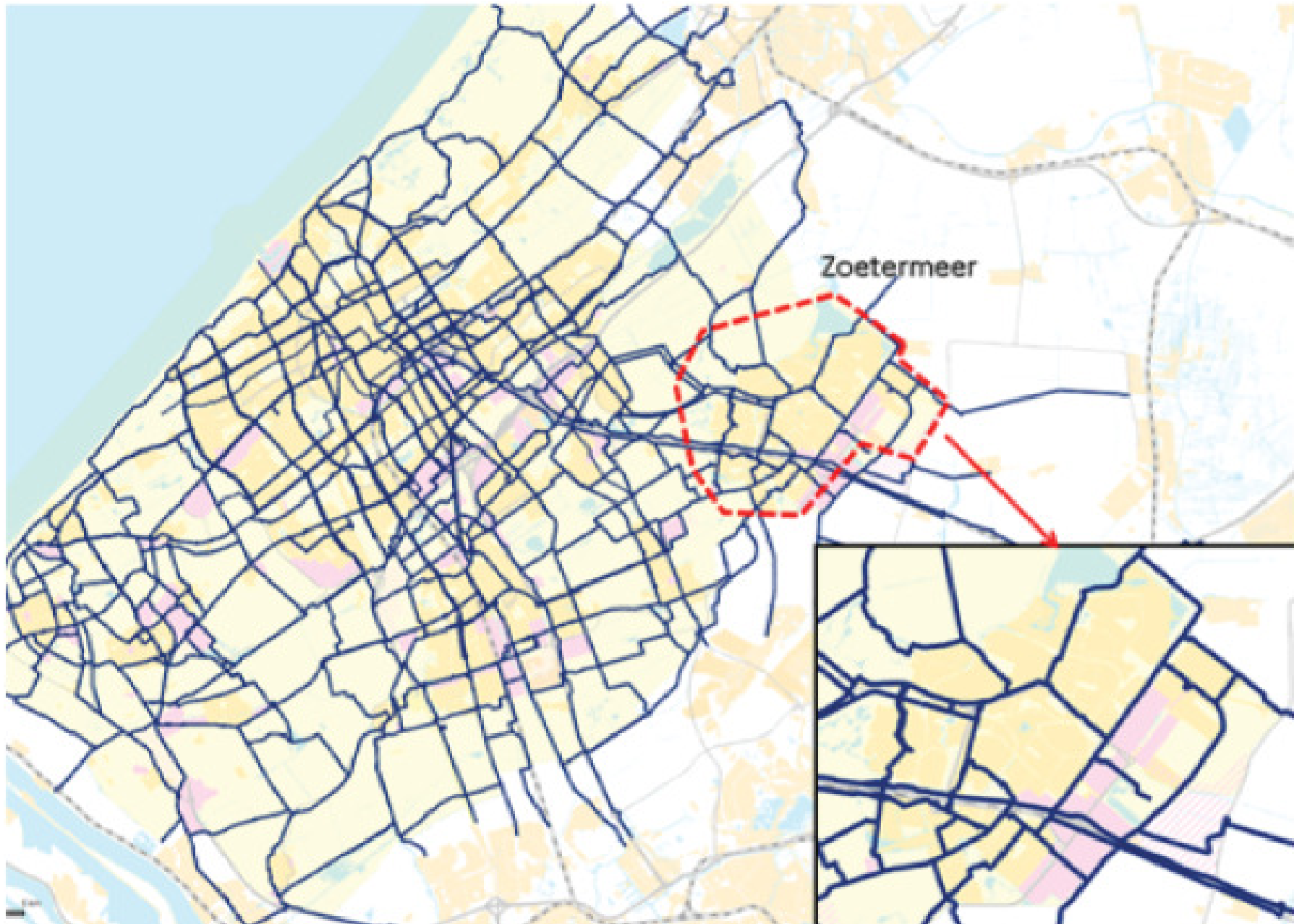
tussen de stad en het buitengebied: de zogenaamde stad-landfietsverbindingen.

Regionaal beleid

Stadsgewest Haaglanden heeft het fietsbeleid opgenomen in de “Fietsnota Haaglanden 2010-2017”. Een van de doelen in de Fietsnota is een stijging van het aantal fietsverplaatsingen per persoon met 50% in 2030 ten opzichte van 2012. Om deze ambitieuze doelstelling te bereiken zet het Stadsgewest in op infrastructurele, niet-infrastructurele en doelgroepgerichte maatregelen. De gemeente Zoetermeer sluit hier met het Actieplan Fiets op aan en wil met het Actieplan Fiets een eigen impuls geven aan het halen van de regionale doelstellingen. De basis van goed fietsbeleid is een kwalitatief goede en fijnmazige fietsinfrastructuur. Het Stadsgewest zet daarom in op een hoge kwaliteit en hoge veiligheid. Ook het stallen van fietsen is een belangrijk element in het fietsnetwerk. Daarom heeft het Stadsgewest de Nota Fietsparkeren opgesteld (“Vast en Zeker”, 2008). Deze nota geeft inzicht op welk type locaties en met welke kwaliteit voorzieningen gerealiseerd kunnen worden om het fietsgebruik in de regio te stimuleren. Er zijn verschillende acties geformuleerd:

1. Monitoren fietsparkeer- en stallingvoorzieningen NS-stations;
2. Monitoren capaciteit en bezetting RandstadRailhaltes;
3. In overleg met gemeenten inventarisatie capaciteit en bezetting overige OV-haltes;
4. Overleg met gemeenten over realisatie parkeervoorzieningen P+R terreinen;
5. Uitwerking pijler “innovatie” op gebied van fietsparkeren;
6. Uitbreiding mogelijkheden OV-fiets;
7. Acties gericht op ruimen fietswrakken en weesfietsen.

In figuur B2.1 is het regionaal fietsnetwerk van het Stadsgewest weergegeven. Deze regionale fietsroutes zijn een belangrijk element in het netwerk en zijn inmiddels ook in het fietsnetwerk van Zoetermeer geïntegreerd.



Figuur B2.1 Regionaal fietsroutenetwerk Stadsgewest Haaglanden



Bijlage 3 Fietsparkeerkencijfers

Op basis van het aantal te verwachten bewoners en de gemiddelde woningbezetting dient bij woningbouw per bewoner minimaal 1 stallingsplaats voor een fiets beschikbaar te zijn. Voor werknemers dient bij kantoren minimaal 1,5 tot 3 fietsstallingsplaats per 100m² bvo aanwezig dienen te zijn. Hierbij gaat de voorkeur uit naar een inbandige stallingsvoorziening. Het betreft hierbij fietsparkeerkencijfers welke bij de bouwplantoetsing gehanteerd kunnen worden als minimale vereiste.

In tabel B3.1 zijn de fietsparkeerkencijfers voor wonen en kantoren (zonder baliefunctie) weergegeven.

Tabel B3.1 Fietsparkeerkencijfers

functie	Eenheid [per]	Richtlijn stalplaatsen	
		Min.	Max.
Wonen			
Woning/appartement	Per bewoner op basis gemiddelde woningbezetting	1	2
Werkgelegenheid			
Kantoren (zonder baliefunctie) ⁴	100 m ² bvo	1,5	3

(4) Met baliefunctie toevoeging zoals vermeld in tabel B3.2



In tabel B3.2 zijn de fietsparkeercijfers voor winkels, kantoren met baliefunctie, vrije tijdsvoorzieningen, zorgvoorzieningen, onderwijsvoorzieningen en overige voorzieningen opgenomen.

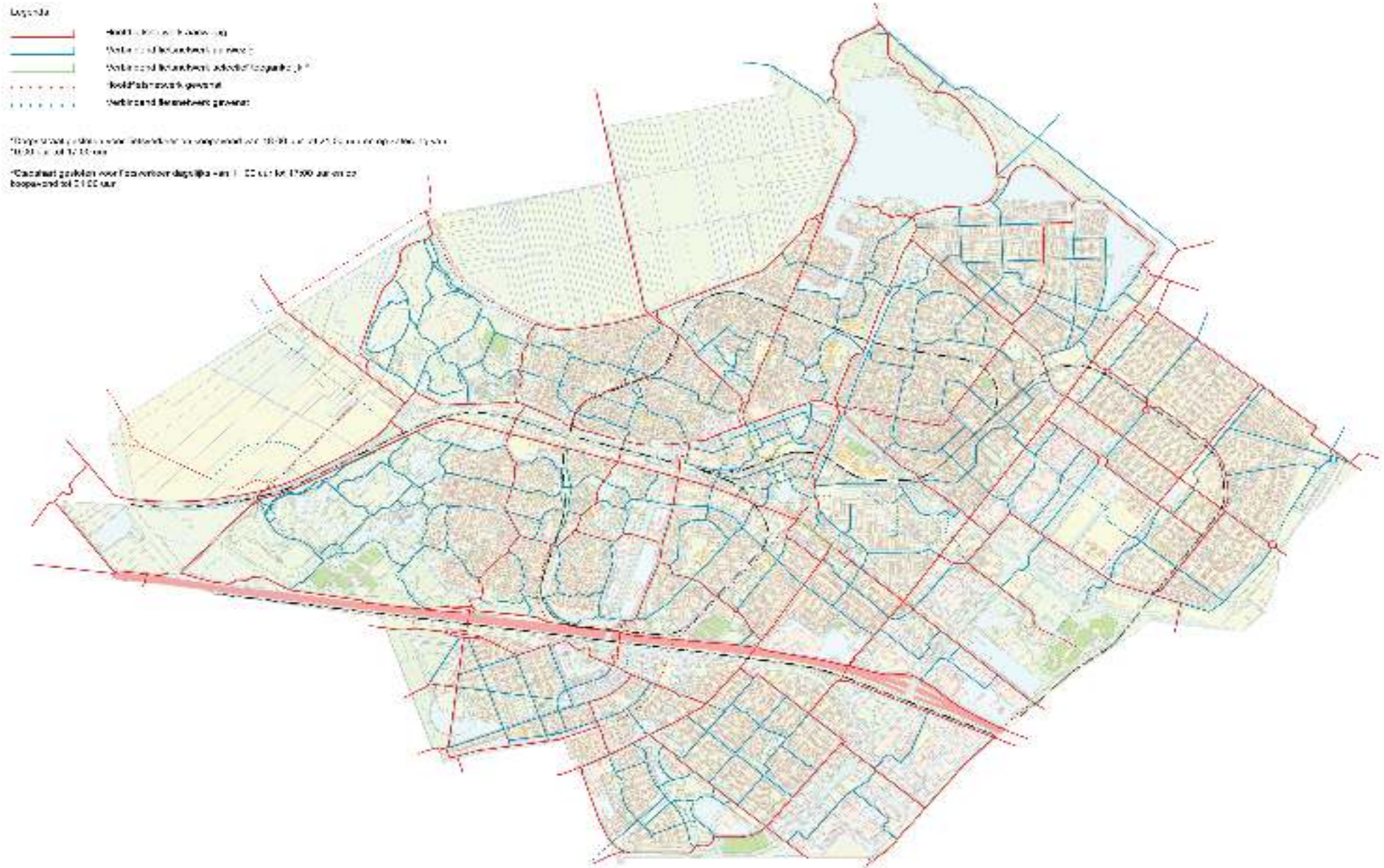
tabel B3.2 fietsparkeercijfers

functie	Eenheid [per]	Richtlijn stalplaatsen	
		Min.	Max.
Winkels			
Stadshart/Dorpsstraat	100 m ² bvo	7	8
Groot wijkwinkelcentrum	100 m ² bvo	5	7
Buurtwinkelcentrum	100 m ² bvo	6	8
Werkgelegenheid			
Kantoren (met baliefunctie)	Per balie	2	4
Vrije tijd			
Theater	100 bezoekers (capaciteit grootste zaal)	20	25
Concertzaal	100 bezoekers (capaciteit grootste zaal)	25	35
Bioscoop	100 bezoekers (capaciteit grootste zaal)	25	30
Stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	25	35
Niet-stedelijke discotheek	100 bezoekers topdag	5	15
Recreatiegebied	100 bezoekers topdag	20	40
Attractiepark	100 bezoekers topdag	15	30
Museum	100 bezoekers topdag	1	3
Sporthal	100 bezoekers (capaciteit)	35	45
Sportveld met tribune	100 bezoekers (capaciteit)	20	30
Sportveld zonder tribune	Wedstrijddag	20	30
Zwembad	100 m ² wateroppervlak	15	20
Zorgvoorzieningen			
Stedelijk ziekenhuis	100 bedden	20	40
Regionaal ziekenhuis	100 bedden	15	30
Verpleeghuis	100 bedden	5	15
Onderwijsvoorzieningen			
Kinderdagverblijf	10 kinderen	1	3
Basischool	100 leerlingen	30	40
Voortgezet onderwijs	100 leerlingen	60	70
Hoger onderwijs	100 leerlingen	40	60
Overige voorzieningen			
Kerk, moskee, tempel of ander religieus gebouw	100 kerk-/moskee-/tempelgangers	5	15
Regulier streekvervoer (afhankelijk van vervoerspotentie)	halte	3	30

(bron: Nota Parkeernormen en Uitvoeringsregels, Zoetermeer 2012)



Bijlage 4 Netwerkaart Fiets



Figuur 2.5 Netwerkaart fiets







**Contact:**

Gemeente Zoetermeer
Postbus 15
2700 AA Zoetermeer
Tel:14079
e-mail: antwoord@zoetermeer.nl

Productie:

Gemeente Zoetermeer
Afdeling: Stedelijke Ontwikkeling
Team: Stedelijk Beleid

Vormgeving:

Gemeente Zoetermeer
Henk Blaauwgeers

Aan de inhoud van de teksten en kaartbeelden is veel zorg besteed. Toch kan het zo zijn dat de informatie onvolledig of niet helemaal correct is weergegeven. Aan de informatie in het actieplan kunnen geen rechten worden ontleend.

januari 2014

