



Fietsplan

Gelukkig op de fiets!

Januari 2022

Voorwoord

Het motto voor dit Fietsplan is fietsgeluk. We hebben voor dit thema gekozen vanuit de overtuiging dat fietsen echt gelukkig kan maken. Dat bereikt iedereen op zijn eigen manier. Zo ligt het geluk voor de één in de gezondheidsvoordelen van fietsen. Voor de ander is fietsen in de groengebieden het ultieme geluk. En voor een derde zit het geluk in de snelle, rechtstreekse fietsverbinding naar het werk.

De ambitie is dat door iedereen in onze gemeente fietsgeluk gevonden kan worden. We werken daarom de komende jaren onder andere aan nog veiligere, snellere en comfortabelere fietsinfrastructuur. Hiermee zorgen wij ervoor dat de randvoorwaarden voor het fietsen zo goed mogelijk worden verzorgd. Maar we willen meer doen. Bijvoorbeeld door het toevoegen van rustpunten langs de recreatieve routes of het uitbreiden van het aanbod aan deelfietsen.

Veel mensen fietsen al, maar een deel van de inwoners heeft de voordelen van de fiets nog niet ontdekt. We gaan de komende jaren dan ook veel energie steken in het promoten van de fiets. Zo hopen wij dat steeds meer mensen gaan fietsen. Bijvoorbeeld voor een kort ritje naar de supermarkt of wat verder weg naar werk. Met meer mensen op de fiets houden we onze gemeente bereikbaar en leefbaar. De fiets past daarmee uitstekend in onze duurzaamheidsdoelstellingen.

Ik wil tenslotte alle inwoners en organisaties bedanken die met ons mee hebben gedacht. Hun inbreng is zeer waardevol geweest voor het opstellen van dit Fietsplan.

Ilona Jense
Wethouder Mobiliteit



0. Inhoud

1. Introductie	3
2. Waarom een nieuw Fietsplan?	4
3. Toekomstbeeld	7
4. Fietsen is veilig	9
5. Fietsen is snel	14
6. Fietsen is gemakkelijk	21
7. Fietsen is comfortabel	22
8. Fietsen is een beleving	26
9. De fiets in gebiedsontwikkelingen	29
10. Aan de slag	31



1. Introductie

Fietsen. Voor veel van ons is het de gewoonste zaak van de wereld. Maar eigenlijk is het een klein wonder op wielen. De eenvoudige fiets is de meest efficiënte manier van verplaatsen. Hij vraagt weinig ruimte, vereist alleen wat menselijke spierkracht (en soms een vleugje stroom) en stoot niets uit. De fiets houdt onze gemeente leefbaar en bereikbaar. We verwachten dat de fiets door verdere verstedelijking, stikstofproblematiek en klimaatverandering de komende jaren een belangrijkere rol gaat krijgen en zien mogelijkheden om het fietsen nog aantrekkelijker te maken.

Vanwege de ligging van onze gemeente ten opzichte van de rest van de zuidwestelijke Randstad heeft de fiets in onze gemeente een enorme groeipotentie. Vele tienduizenden arbeidsplaatsen, meerdere dorps- en stadscentra en andere bestemmingen liggen binnen tien kilometer van onze kernen. Dit is een flinke fietsafstand die mede dankzij de snelle opkomst van de elektrische fiets voor veel meer mensen haalbaar is geworden.

In dit plan zetten we uiteen wat we gaan doen om de fiets aantrekkelijker te maken voor nog meer mensen. Dit doen we niet alleen door het aanleggen van nieuwe of bredere fietspaden. We kijken in dit plan een stuk breder en stellen onszelf als doel om het fietsgeluk van zoveel mogelijk inwoners te verhogen. Dat geluk bereiken we alleen als aan de basisvoorwaarden is voldaan. Daarover volgt later meer.

In onze gemeente zetten we een stap extra voor de fiets. We zorgen dat de fietspaden uitnodigend, breed en goed onderhouden zijn, dat de kruispunten zo veilig en comfortabel mogelijk worden ingericht, en dat we de fietsenstallingen bij het openbaar vervoer opwaarderen. We leggen nieuwe doorgaande fietsroutes aan naar de omliggende gemeenten en we gaan werken aan het verbeteren van de positie van de fiets in de reis van deur tot deur. Maar we doen meer. Onze inwoners hebben duidelijk laten weten erg te genieten van het fietsen door het groen, dus daar spelen we op in. Met betere en comfortabelere fietsroutes door het groen maken we het makkelijker, leuker en veiliger voor onze inwoners om actief te genieten van de omgeving.

Daar stoppen we niet, echt fietsgeluk bereik je pas als het fietsen een beleving wordt. Omdat dat voor iedereen iets anders betekent hanteren we een routegerichte aanpak, gaan we voor een zo breed mogelijke groep aan de slag met betere rustpunten langs recreatieve routes, willen we de fiets benutten als verbinder in de glastuinbouwgebieden en gaan we door middel van een jaarlijks fietsevenement in gesprek met onze inwoners over de vraag hoe we ervoor kunnen zorgen dat het voor jongere, oudere, beginnende en ervaren fietsers steeds leuker wordt op onze fietspaden.

Voor en door bewoners

Dit Fietsplan is samen met een enthousiaste klankbordgroep gemaakt. Hierin heeft een groot aantal vertegenwoordigers van onder meer de Fietsersbond, het Millieuplatform, de Ouderenbond en betrokken inwoners plaatsgenomen. Met deze klankbordgroep is de huidige situatie van het fietsen in onze gemeente bekeken, is bepaald wat fietsgeluk betekent en is samen aan een lijst met uitvoeringsprojecten gewerkt. Naast de klankbordgroep zijn al onze inwoners uitgenodigd om mee te denken via het Fietsplatform. Aan de hand van een digitale kaart konden zij de beste, maar ook mindere plekken om te fietsen aangeven. Zo zijn ontbrekende schakels, onderhoudspunten en onoverzichtelijke situaties op de kaart gezet. Daarnaast is er ook een enquête uitgezet onder de inwoners, waarin is gevraagd naar fietsgebruik en voorkeuren voor de toekomst van de fiets in onze gemeente.

De reacties op het Fietsplatform en de enquête zijn belangrijke input geweest voor het Fietsplan. De knelpunten zijn verwerkt in de evaluatie van het netwerk en de aanpak voor fietsveiligheid. De gelukspunten vormen inspiratie voor het versterken van de groenstructuur en het recreatieve netwerk. Door de participatie van scholen en recreatieve fietsers is er in dit plan ook speciale aandacht voor die doelgroepen. Met alle lokale informatie van onze inwoners is er een integraal beeld ontstaan van de uitdagingen en kansen voor de fiets. In de wetenschap dat voornamelijk fietsers deelgenomen zullen hebben. De belangrijkste uitkomsten uit het participatietraject zijn:

- Het fietsen in het groen wordt hoog gewaardeerd.
- Er is breed draagvlak om de positie van de fietser te verbeteren.
- Er zijn een aantal terugkerende knelpunten, waaronder:
 - Rotondes
 - Kerkweg (Nootdorp)
 - Emmastraat
 - Sportlaan
 - Oranjelaan-Oranjeplein
 - Vlielandseweg-Nieuwkoopseweg-Katwijkerlaan



2. Waarom een nieuw Fietsplan?

De fiets is volop in beweging. Met dit Fietsplan willen we inspelen op een groot aantal nieuwe trends en ontwikkelingen. Daarbij gaat het bijvoorbeeld om nieuwe vormen van fietsen, de toenemende populariteit van de fiets en de negatieve trend in het aantal fietsslachtoffers. Daarnaast speelt de fiets een belangrijke rol in het behalen van de doelstellingen uit de Omgevingsvisie en de Visie op Duurzame Mobiliteit waarin wordt ingezet op het verminderen, veranderen en verduurzamen van de mobiliteit. We spelen met dit Fietsplan ook in op de ambitieuze fietsdoelstellingen van de Provincie en het Rijk.

2.1 Fietsen draagt bij aan belangrijke doelstellingen uit de Omgevingsvisie

Een aantrekkelijke groene gemeente

De fiets is een ruimte efficiënt vervoersmiddel. Als alternatief voor de auto biedt het kansen om de openbare ruimte te vergroenen en te werken aan een aantrekkelijke herkenbare groene gemeente. Hiermee wordt ook een bijdrage geleverd aan klimaatadaptatie.

Een duurzame gemeente

Fietsen is schoon en klimaatneutraal. Het inzetten op de fiets sluit aan bij het werken aan een duurzame gemeente waarin de uitstoot van broeikasgassen wordt beperkt en minder energie wordt verbruikt.

Een economisch sterke gemeente

Fietsen draagt bij aan het versterken van de bereikbaarheid en vestigingskracht van onze gemeente. Door goede fietsvoorzieningen worden de reistijden verkort en hebben meer inwoners uit de gemeente en regio arbeidsplaatsen en voorzieningen binnen bereik. Werknemers die fietsend naar hun werk gaan, zijn over het algemeen gezonder, waardoor het ziekteverzuim lager komt te liggen.

Een bereikbare gemeente

Fietsen is een van de meest efficiënte manieren om de gemeente goed bereikbaar te houden. Door in te zetten op de fiets kan overbelasting van het autonetwerk worden voorkomen en kan de goede bereikbaarheid worden gewaarborgd.

Een hechte en inclusieve gemeente

De fiets is een laagdrempelig, voordelig en praktisch vervoersmiddel dat mensen helpt om volwaardig deel te nemen aan de maatschappij. Daarnaast maken mensen makkelijk contact op de fiets, en wordt de leefbaarheid en veiligheid vergroot wanneer veel mensen op de fiets stappen.

Een gezonde en beweegvriendelijke gemeente

Mensen die (veel) fietsen leven langer en zijn gezonder en gelukkiger. Mensen die dagelijks fietsen voldoen vaker aan de 'beweegnorm' van een halfuur per dag. Met het versterken van de positie van de fiets werken we ook aan een beweegvriendelijke openbare ruimte, en een betere luchtkwaliteit in onze gemeente.

2.2 Inspelen op doelstellingen van de Provincie en het Rijk

Provinciale doelstellingen

(t.o.v. 2016)

25% meer mensen op de fiets op afstanden tot 15 km

20% minder fietsongevallen per 100.000 gefietste kilometers

30% minder CO2 uitstoot bij aanleg, beheer en onderhoud van fietspaden

Rijksdoelstellingen:

(t.o.v. 2017)

200.000 extra forenzen op de fiets

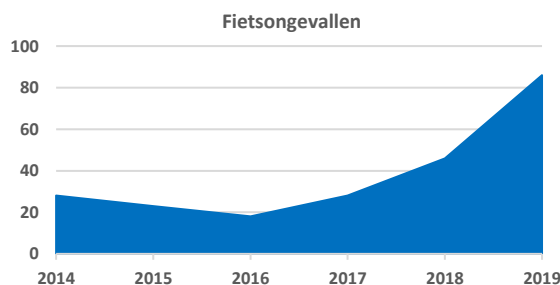
20% meer fietskilometers in 2027



2.3 Trends en ontwikkelingen

1 Het aantal ongevallen met fietsers stijgt

Veilig kunnen fietsen is een basisvoorwaarde om de fiets te gebruiken. Na decennia van daling stijgt het aantal slachtoffers op de fiets. Dit is een landelijke trend die ook in onze gemeente zichtbaar is¹. Er is een grotere inspanning nodig om deze trend te keren.



Gevolgen voor het Fietsplan:

- Het Fietsplan zal een stevige impuls moeten geven aan de fietsveiligheid in onze gemeente.

2 We fietsen op steeds meer verschillende manieren en snelheden

We zien dat de diversiteit aan fietsers de afgelopen jaren sterk is toegenomen. Zo brengen steeds meer mensen de kinderen met de (e-)bakfiets naar school, zijn er meer wielrenners en maken steeds meer mensen gebruik van een elektrische fiets of speed pedelec. Op het fietspad moeten deze verschillende type fietsers de ruimte delen. Omdat ze in omvang, massa en snelheid verschillen kan dit conflicten opleveren. Voor de parkerende fiets is er steeds meer behoefte aan fietsparkeervoorzieningen voor nieuwe vormen van fietsen.



Gevolgen voor het Fietsplan:

- De ontwerpogave voor fietspaden verandert. Hierbij kan behoefte ontstaan aan bredere fietspaden. Soms zal scheiding van verschillende type weggebruikers gewenst zijn.
- De fietsparkeervraag verandert. Er is behoefte aan andere stallingsmogelijkheden.

3 We fietsen steeds verder

Het aantal elektrische fietsen op de Nederlandse fietspaden stijgt spectaculair. In 2020 was meer dan de helft van de nieuw verkochte fietsen een elektrische. Dat heeft gevolgen voor de afstand die mensen met de fiets kunnen en willen overbruggen. Met de elektrische fiets is 15 kilometer voor woon-werkverkeer een acceptabele afstand geworden. We zien ook dat de elektrische fiets steeds vaker wordt gebruikt voor de woon-werk verplaatsingen. Het aantal mensen dat extra bereikt kan worden met de elektrische fiets ten opzichte van de normale fiets wordt de E-Bike factor genoemd. Het geeft een indicatie van het potentieel van de elektrische fiets.



Delfgauw	Pijnacker	Nootdorp
+1.223.000 mensen	+1.085.000 mensen	+828.000 mensen

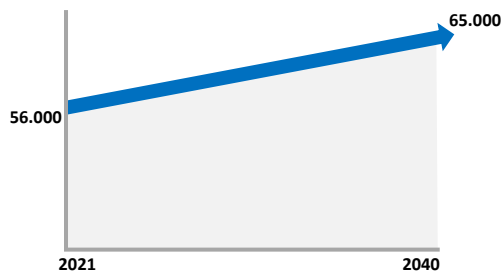
E-Bike factor

Gevolgen voor het Fietsplan:

- Met de fiets kunnen meer regionale bestemmingen worden bereikt. Het regionale fietsnetwerk wordt belangrijker

¹ De landelijke registratie is in deze periode ook verbeterd





4 We groeien door

Pijnacker-Nootdorp groeit hard. In 2040 zullen er naar schatting ongeveer 65.000 inwoners zijn. Veel van deze groei zal worden opgevangen in de transformatiegebieden uit de Omgevingsvisie. Daarnaast zal er op een aantal plekken worden verdicht. De nieuwe ontwikkelingsgebieden bieden mogelijkheden om de positie van de fiets te verbeteren. Dit vraagt om aandacht voor zowel voor de rijdende als de geparkeerde fiets.

Gevolgen voor het Fietsplan:

- Nieuwe ontwikkelingen bieden de mogelijkheid op de positie van de fiets in de hele gemeente te verbeteren.
- Nieuwe ontwikkelingen vergroten de druk op de openbare ruimte en daarmee ook op de fietsinfrastructuur.

5 We hebben meer mogelijkheden door nieuwe (informatie)technieken en diensten

De fiets speelt als onderdeel van de ketenreis in het voor- en natransport een steeds belangrijkere rol. Slimme apps (Mobility-as-a-Service) maken het gebruik van de fiets in de keten ook steeds gemakkelijker. Technologische vooruitgang maakt nieuwe fietsdiensten, zoals deelfietsen en actuele informatie over stallingsmogelijkheden op de smartphone mogelijk. Door informatietechnologie komt ook steeds meer gedetailleerde informatie over het fietsgebruik beschikbaar.



Gevolgen voor het Fietsplan:

- Het Fietsplan moet slim inspelen op nieuwe technieken en mogelijkheden.
- Nieuwe technieken zijn ook een risico. Het meest duidelijke voorbeeld daarvan is het gebruik van de telefoon op de fiets.

6 De fiets is populair!

Gevolgen voor het Fietsplan:

- Er moet rekening gehouden worden met een groeiend aantal (recreatieve) fietsers.
- Recreatieve fietspaden zullen drukker worden. De vormgeving van recreatieve fietspaden moet dat mogelijk maken.
- Recreatieve netwerken moeten (regionaal) goed met elkaar verbonden worden om langere fietstochten mogelijk te maken.

Nationaal geldt dat het aandeel van de fiets in de verplaatsingen naar het onderwijs en werk sinds 2010 respectievelijk met 13 en 14% is gestegen. Dat heeft ook te maken met de toenemende aandacht voor duurzaamheid en gezondheid. Lokaal ervaren we dat er, met name in de groene buitengebieden, steeds meer recreatieve fietsers zijn. De fiets is een populair recreatie- en vervoersmiddel.



3. Toekomstbeeld

Het is 2030. In Pijnacker-Nootdorp is de mobiliteit veranderd. De fiets is op korte afstanden binnen de gemeente het meest gebruikte en vanzelfsprekende vervoersmiddel geworden. School, werk, boodschappen, sport, de fiets brengt onze inwoners overal. Mede vanwege de comfortabele routes en goede stallingsmogelijkheden voor alle verschillende typen fietsers heeft de fiets een duidelijke verbetering doorgemaakt.

In de regio reizen veel mensen op de fiets. We hebben optimaal gebruik gemaakt van onze unieke ligging. De herkenbare regionale fietsverbindingen zijn direct en door nieuwe vormen van fietsen ook snel. Zo heeft een aantal van onze kenmerkende linten een belangrijke rol als fietsroute gekregen. Hier heeft de fietser een duidelijke plek in de inrichting van de weg gekregen. Omdat we het fietsnetwerk op sommige plekken hebben verbreed gaan nieuwe vormen van fietsen prima samen met 'traditionele' fietsers.

Daarnaast speelt de fiets op langere afstanden een belangrijke rol in de ketenmobiliteit (deur tot deur reis). Zo kan op de stations bij de E-lijn de fiets eenvoudig en veilig worden geparkeerd en kunnen reizigers met de beschikbare deelfietsen gemakkelijk op hun eindbestemming komen. Deelfietsen hebben op plekken waar de druk op de openbare ruimte groot is een duidelijke plek gekregen. Zo is voorkomen dat deelfietsen voor overlast zorgen.

Mensen stappen graag op de fiets. Het is voor iedereen een veilig vervoersmiddel. Een groot aantal knelpunten is opgelost, en we hebben een stap gezet in de vergevingsgezinde inrichting van het netwerk. Dat maakt bijvoorbeeld dat kinderen, ondanks de toegenomen drukte, veilig en zelfstandig naar school kunnen fietsen. Een aantal schoolgebieden zijn autoluw(er) gemaakt.

Met name in de groengebieden zijn veel recreatieve fietsers te vinden. Ze genieten van het mooie landschap en de aangename routes. Er zijn voldoende rustplekken waar het groen kan worden beleefd, water kan worden getapt en mocht het onverhoopt nodig zijn, de fiets kan worden gerepareerd.

Ondanks de groei in inwoners, ook in de regio, is de gemeente nog steeds goed bereikbaar. De fiets heeft hier een belangrijke rol in gespeeld. Mede omdat er veel fietsers zijn bijgekomen is er nog voldoende ruimte voor mensen die de auto willen en moeten gebruiken. Door het hoge fietsgebruik is ruimte ontstaan voor meer groen, is de gezondheid van onze inwoners verbeterd en hebben we een stap kunnen zetten in onze duurzaamheidsdoelstellingen. Op de fiets ontmoeten mensen elkaar en fietsers zijn belangrijke bezoekers van lokale ondernemers en winkeliers.

In 2030 is fietsen in Pijnacker-Nootdorp veilig, snel, gemakkelijk en comfortabel. Maar fietsen is zoveel meer dan dat. Fietsen is in onze gemeente een echte beleving. Dat maakt dat iedere fietser in onze gemeente het echte fietsgeluk kan ervaren.

In 2030 is voor iedereen in Pijnacker-Nootdorp fietsgeluk te vinden

Fietsgeluk is voor ons de optelsom van veiligheid, snelheid, gemak, comfort en beleving. Richting 2030 zijn op al deze onderdelen van de fietspiramide stappen gezet. Veiligheid en snelheid zijn hierbij de basis. Dit maakt fietsen vanzelfsprekend. Omdat fietsen in Pijnacker-Nootdorp ook gemakkelijk, comfortabel en een echte beleving is geworden, vinden mensen het leuk om te fietsen en kan het echte fietsgeluk worden gevonden.

In de volgende hoofdstukken wordt per onderdeel van de fietspiramide beschreven wat we gaan doen om de huidige situatie op dat onderdeel te verbeteren. Het uitvoeren van het geheel aan maatregelen op de vijf onderdelen van de fietspiramide moet leiden tot fietsgeluk.



4. Veiligheid



4. Fietsen is veilig

Fietsveiligheid is en blijft de basis van ons fietsbeleid. Veilig zijn en je veilig voelen op de fiets is een absolute basisvoorwaarde. Een fietsrit voelt daarbij zo veilig als de zwakste schakel. Daarom is het van groot belang om de zwakste schakels in het fietsnetwerk zo snel mogelijk op te lossen. Niet alleen voor de grote groep inwoners die nu al veel fietst, maar juist ook voor de mensen die nog niet (vaak) fietsen. Het moet voor iedereen, van beginnende fietser tot ervaren wielrenner, veilig zijn in onze gemeente. Daarbij houden we vast aan het principe dat geen enkel dodelijk fietsslachtoffer acceptabel is. Het doel is een vermindering van 30% van het aantal fietsgewonden in 2030 (t.o.v. 2019), met als eindpunt nul gewonden op de fiets in 2050.

**Het doel is een vermindering van 30% van het aantal fietsgewonden in 2030.
Met als eindpunt nul gewonden op de fiets in 2050.**

Om te komen tot een vermindering van 30% van het aantal fietsslachtoffers in 2030 moet er nog veel gebeuren. Na decennialange daling neemt het aantal verkeersslachtoffers sinds 2014 weer toe. Dit zijn meestal kwetsbare verkeersdeelnemers zoals (snor)fietsers. Daarbij komt dat het de komende jaren naar verwachting alleen maar drukker zal worden op het wegennet waardoor de risico's toenemen.

Op basis van onze fietsveiligheidsanalyse en met behulp van onze inwoners hebben we minder veilige en onoverzichtelijke locaties in kaart gebracht. We werken langs zeven lijnen aan het verbeteren van de fietsveiligheid:

1. Veilig mengen
2. Fietspaden breed genoeg
3. Veilige kruispunten en rotondes
4. Veilige schoolzones
5. Doelgroepenaanpak
6. Vergevingsgezinde trottoirbanden en bermen
7. Verlichting

Deze lijnen dragen enerzijds bij aan een fietsveilige inrichting van de infrastructuur maar sturen ook op het veilig gebruiken hiervan.

Lijn 1: Veilig mengen

We willen dat fietsers en auto's alleen mengen (gebruik maken van dezelfde weg) als dit veilig kan. Op een groot deel van de straten in onze gemeente, zoals de meeste woonstraten, kan de weg op een veilige manier door fietsers en auto's worden gedeeld. Wanneer sprake is van een grote hoeveelheid auto's en/of een snelheid van meer dan 30 kilometer per uur kan het zijn dat mengen niet veilig genoeg is. **We hanteren 30 km/h daarom als uitgangspunt voor straten met gemengd verkeer, bij 50 km/h zetten we in op het scheiden van verkeersstromen.**

De Westlaan, Oostlaan, Oudeweg, Kerkweg (Nootdorp), Veenweg, Molenweg, Emmastraat, Meidoornlaan, Floralaan, Nobellaan en Sportlaan zijn wegen zonder vrijliggende fietspaden waar een snelheid geldt van 30 km/h. Het aantal auto's is hier echter zo hoog dat we voor deze wegen de fietsveiligheid grondiger gaan analyseren en de mogelijkheden om de fietsveiligheid te verbeteren gaan onderzoeken. Bijvoorbeeld door het

realiseren van een lager verkeersvolume of een andere weginrichting. Voor een lager verkeersvolume op deze wegen moeten naar verwachting verkeerscirculatiemaatregelen worden genomen. Omdat het reduceren van het verkeersvolume ongewenste impact kan hebben op andere straten zal een gemeentebreed **verkeerscirculatieplan** worden opgesteld. De Kerkweg in Nootdorp heeft de hoogste prioriteit. Hier voeren we op korte termijn een apart **verkeersveiligheidsonderzoek** uit.

Vanwege de hoge(re) snelheid van 50 of 60 km/h op de 's-Gravenweg, Overgauwseweg, Zuideindseweg, Nieuwkoopseweg en Laakweg gaan we ook hier onderzoeken hoe de fietsveiligheid kan worden verbeterd. Bijvoorbeeld door een lagere snelheid inclusief passende weginrichting, een vrijliggend fietspad of een alternatieve route. De Laakweg is een belangrijke fietsverbinding en heeft daarom hoge prioriteit.



De huidige ontsluiting van de Noordpolder is een probleem voor fietsers. Op de Rijskade gaat onder meer veel naar school gaande jeugd samen met vrachtverkeer. Op de Noordeindseweg komen veel wandelaars, fietsers en auto's samen. We gaan onderzoeken hoe de verkeersveiligheidssituatie in dit gebied integraal kan worden verbeterd. De mogelijke verlenging van de Komkommerweg kan hier een belangrijke rol in spelen.

We vinden dat fietspaden in de eerste plaats bedoeld zijn voor fietsers. Voor de fietsveiligheid moeten snelheids- en massaverschillen op het fietspad zoveel mogelijk worden voorkomen. Bij het bepalen of het mengen van verschillende voertuigen op het fietspad gewenst is, is de fietser leidend. We houden daarbij de landelijke ontwikkelingen en discussies over de positie van voertuigen op de weg scherp in de gaten.

Lijn 2: Fietspaden breed genoeg

Vanwege de toenemende drukte en verscheidenheid aan fietsers op het fietspad is een andere breedte van fietspaden gewenst. **Het streven is dat alle fietspaden in onze gemeente voldoen aan de hogere bandbreedte van de richtlijnen van het CROW, waarbij eenrichtingsfietspaden een minimumbreedte hebben van 2,0 meter en tweerichtingspaden een minimum breedte van 3,5 meter.**

Op primaire fietspaden en metropolitane fietsroutes streven we naar een grotere breedte. **Op primaire fietspaden willen we een breedte van minimaal 4 meter (tweerichtings) en 2,5 meter (eenrichting). Bij de metropolitane fietsroutes streven we naar een breedte van 4,5 meter voor een tweerichtingsfietspad** (zie netwerkkaart op pagina 17). Deze breedtes bieden voldoende ruimte voor veilig inhalen en hebben als bijkomend voordeel dat ze sociaal fietsen mogelijk maken.

Waar vrijliggende fietspaden of fietsstroken met voldoende breedte niet mogelijk maar wel gewenst zijn, bijvoorbeeld in de Emmastraat, zetten we de fiets en de voetganger centraal en kiezen we vaker voor een inrichting als **fietsstraat**. Hiermee wordt het karakter van de weg veranderd met meer comfort en ruimte voor de fietser. Dit kan betekenen dat we het aantal auto's in deze straten moeten verminderen.

Een fietsstrook is een strook om op te fietsen. Dat moet dus een strook zijn die breed genoeg is om veilig en comfortabel naast elkaar te fietsen. **Dat betekent dat we vinden dat een fietsstrook minimaal 1,70 meter breed moet zijn.** Op plekken waar momenteel (te) smalle fietsstroken liggen, en verbreding wél mogelijk is kiezen we bij herinrichting voor extra brede fietsstroken, ook als dit ten koste gaat van de breedte voor de auto.

Lijn 3: Veilige kruisingen en rotondes

Waar verkeer elkaar kruist gebeuren de meeste ongevallen. Voor fietsers zijn dit, als kwetsbare verkeersdeelnemers, de gevaarlijkste plekken. Kruisingen en rotondes vragen daarmee om extra aandacht. In 2030 willen we dat onze kruispunten en rotondes door aanpassingen veiliger voelen en veiliger zijn.

Kenmerkend voor onze gemeente is het grote aantal rotondes met tweerichtingsfietspaden. Dat is gunstig voor de directheid van het fietsnetwerk, maar heeft een negatief effect op de (ervaren) fietsveiligheid. De tweerichtingsfietspaden maken de verkeerssituatie op rotondes complex en vaak onoverzichtelijk voor zowel de fietser als de automobilist. Op het fietsplatform hebben onze inwoners rotondes ook vaak aangewezen als knelpunt.

Voor de rotondes Nootdorpseweg-Nobellaan-Noordweg-Sportlaan en Oudeweg-Molenaar Blonkweg worden vaak genoemd. De rotondes Europalaan-Tuindersweg-Oranjelaan en Emmastraat-Oostlaan-Meidoornlaan komen daarbij naar voren uit de ongevallencijfers. Het is gezien de huidige vormgeving van het fietsnetwerk nagenoeg onmogelijk om de tweerichtingsfietspaden op rotondes om te zetten naar eenrichtingsfietspaden.

We kiezen daarom voor een **maatwerkpaakpak** om de veiligheid op rotondes te vergroten. We voeren acties uit, zoals het aanbrengen van bebording en markering, om de attentiewaarde te verhogen en verbeteren het overzicht door obstakels te verwijderen. Prioriteit gaat daarbij uit naar de volgende rotondes:

- Oostlaan-Emmastraat-Meidoornlaan
- Nootdorpseweg-Nobellaan-Noordweg-Sportlaan
- Oudeweg-Molenaar Blonkweg
- Europalaan-Westlaan-Nootdorpseweg
- Europalaan-Tuindersweg-Oranjelaan

Op deze rotondes worden in 2022 de eerste maatregelen uitgevoerd. De daaropvolgende jaren zijn de overige rotondes aan de beurt. Daarna kijken we naar de mogelijkheden om verhoogde oversteek aan te brengen, hiermee verlagen we de snelheid van auto's. Richting 2030 evalueren we het effect van de ingrepen op rotondes. Indien nodig nemen we op basis van deze evaluatie extra maatregelen. Ook voeren we een **gedragscampagne** uit die specifiek is gericht op het verbeteren van de veiligheid rond rotondes.

Op een aantal bestaande kruispunten zal opnieuw worden gekeken naar de inrichting om een



overzichtelijke en veilige situatie te creëren. Zo is de kruising van de Oranjelaan-Emmastraat onoverzichtelijk. Hier is een andere inrichting noodzakelijk. Vanwege de grote drukte op de Kerkweg (Nootdorp) worden de kruisingen hier vaak als knelpunt benoemd. Dit wordt integraal meegenomen in het veiligheidsonderzoek voor de Kerkweg. Het kruispunt Delftestraatweg- Laan der Zeven Linden komt als aandachtspunt naar voren in de ongevallencijfers. Hier worden de verkeerslichten op korte termijn vervangen en onderzoeken we de mogelijkheden om de veiligheidssituatie te verbeteren.

Het oversteken van drukke autowegen is niet altijd even gemakkelijk. We willen fietsoverstekken zo gemakkelijk en veilig mogelijk maken. Bijvoorbeeld door

middengeleiders die zorgen voor een kortere oversteek of attentieverhogers zoals verlichting. Zo gaan we in ieder geval middengeleiders toevoegen om de oversteek van de Reesloot-Katwijkerlaan aangenamer te maken voor fietsers.

In de buitengebieden komen veel verschillende fietsers samen. Fietsers die aan het sporten zijn, genieten van het mooie landschap of op weg zijn naar werk. De snelheid ligt hier gemiddeld hoger. We zijn verheugd met de grote aantallen (verschillende) fietsers in onze buitengebieden, en willen graag dat dit voor ieder type fietser een aantrekkelijke plek blijft. Om de veiligheid te vergroten willen we de zichtlijnen bij kruispunten in het buitengebied verbeteren en de voorrang verduidelijken.

Lijn 4: Veilige schoolzones

Voor het behalen van onze doelen is het essentieel dat de veiligheid voor kinderen verbetert. **We willen de directe omgeving van scholen daarom zo autoluw mogelijk maken. Schoolstraten zijn daarbij een optie.**

De mogelijkheden daarvoor nemen we mee in het verkeerscirculatieplan. We willen voorkomen dat schoolstraten ongewenste effecten hebben op straten in de omgeving. De hoogste prioriteit ligt op de omgeving rond de basisscholen Omnia en De Waterwilg.

De mogelijkheden voor autoluwe schoolzones willen we samen met de scholen in kaart brengen. Met een **werkgroep schoolveiligheid** willen we ieder jaar de situatie rond scholen evalueren. We kijken daarbij ook breder naar belangrijke schoolroutes (bijvoorbeeld door

gebruik van www.schoolroute.nl). Naast fysieke maatregelen in schoolzones blijft het sturen op verkeersveilig gedrag belangrijk. Bij scholen worden fietseducatieprogramma's via regionale programma's daarom voortgezet.

Fietsveiligheid vraagt daarbij ook om het naleven van de verkeersregels. Appen op de fiets, rijden zonder licht en tegen het verkeer in fietsen zijn voorbeelden van veelvoorkomende verkeersovertredingen. We zetten daarom in op **zachte maatregelen** om kinderen bewust(er) te maken van verkeersveilig gedrag. Bijvoorbeeld door **fietsverlichtingscampagnes** in het najaar waarbij we lichtjes uitdelen aan kinderen die fietsen zonder licht of door het ANWB-initiatief 'zet je licht aan' onder de aandacht te brengen. De 'hardere' handhaving blijft natuurlijk ook van groot belang.

Lijn 5: Doelgroepenaanpak

Jong geleerd is oud gedaan. Dat geldt zeker ook voor veilig leren fietsen. Verkeerseducatie op scholen is en blijft daarom belangrijk, zeker gezien het feit dat smartphonegebruik en toenemende drukte extra risico's met zich meebrengen. **We streven ernaar dat alle scholen zijn aangesloten bij fietseducatieprogramma's zoals 'School op Seef' en 'Totally Traffic', en dat alle scholen verkeersexamens afleggen.**

Een fiets is meer dan een vervoermiddel. Voor kinderen tussen 8 en 18 jaar is fietsen een manier om mee te doen en in vrijheid de wereld te ontdekken. Helaas is het aanschaffen van een fiets voor 1 op de 9 kinderen vaak een te dure, onmogelijke uitgave. **Daarom willen we meedoen aan het ANWB-initiatief 'voor ieder kind een fiets'** waarmee alle kinderen in onze gemeente de beschikking kunnen krijgen over een goede fiets.

Steeds meer ouderen schaffen een elektrische fiets aan. Dat is een goede ontwikkeling die bijdraagt aan het doel om zo lang mogelijk te blijven fietsen. De fiets draagt bij aan de gezond- en zelfredzaamheid. De elektrische fiets rijdt echter op een totaal andere snelheid en vraagt daarmee om andere vaardigheden. We sluiten ons daarom aan bij het programma **'Doortrappen'** waarmee we onze ouderen willen ondersteunen bij het langer veilig blijven fietsen en organiseren we jaarlijks een **e-bike dag voor ouderen**. We zoeken ook de samenwerking met de Veilig Verkeer Nederland, de Fietsersbond en de Ouderenbond om verder te werken aan de fietsveiligheid voor ouderen.

We vinden **fietsmaatjes** een goed initiatief. Fietsmaatjes fietst met mensen die er graag op uit willen maar dat zelfstandig niet (meer) kunnen. Deze mensen worden gekoppeld aan vrijwilligers die samen met hen op de fiets stappen. We gaan daarom onderzoeken of er behoefte is aan een lokale fietmaatjes organisatie.



Lijn 6: Vergevingsgezinde inrichting

Vooraf onder ouderen zijn veel ongevallen eenzijdig. Dit zijn ongevallen zonder betrokkenheid van iemand anders. Hoge trottoirbanden, haakse hoeken, smalle fietspaden en objecten op straat ontnemen fietsers de mogelijkheid om zichzelf te corrigeren als ze even niet opletten. In 2018 was nationaal bijna 70% van alle gewonde fietsers op de spoedeisende hulp het gevolg van een eenzijdig ongeval.

Daarnaast kunnen hoge trottoirbanden en obstakels dicht op de weg ervoor zorgen dat fietsers niet de hele breedte van het fietspad (durven te) gebruiken. De effectieve breedte van fietspaden wordt als gevolg daarvan minder. Om het risico op een val te verminderen wordt er ingezet op een vergevingsgezinde inrichting. Dat doen we door:

- **Vergevingsgezindheidsaanslag.** We verwijderen op korte termijn onnodig geplaatste paaltjes en andere verticale elementen. Daar waar ze onvermijdelijk zijn, worden attentie verhogende markeringen, door middel van ribbelmarkering, aangebracht om de paaltjes veilig in te leiden. We beginnen met het maken van een overzicht van onnodige fietspaaltjes in onze gemeente.
- **Realisatie van vergevingsgezinde bermen en trottoirbanden.** We passen bij reconstructie of nieuwe fietsvoorzieningen afgeschuinde, laag verticale of vlakke stoepranden (fietspadbanden) toe. We houden daarbij oog voor een goede scheiding tussen fietsers en voetgangers. Bij reconstructie of nieuwe fietsinfrastructuur leggen we waar mogelijk semi-verharding aan tussen de weg en berm. Zo werken we stap voor stap aan het vergevingsgezind maken van het netwerk.
- **Witte kantmarkering.** Fietspaden en erftoegangsweegen in het buitengebied zijn vaak minder goed zichtbaar door het ontbreken van verlichting. Door een veelal wisselend verloop van het fietspad of de weg in de buitengebieden is dit vanuit veiligheidsoogpunt ongewenst. Daar waar verlichting geen optie is willen we dat er in ieder geval witte kantmarkering wordt aangebracht.



Verschillende trottoirbanden

Lijn 7: Verlichting

Om ook in het donker veilig te kunnen fietsen is verlichting een belangrijk onderdeel van een goed fietsnetwerk. Binnen de kernen is overal verlichting aanwezig, in het buitengebied is dit een aandachtspunt. **We willen dat fietspaden in het buitengebied die naast een recreatieve functie ook een belangrijke utilitaire functie hebben over verlichting beschikken**, zodat er tussen de kernen een aaneengesloten verlicht netwerk ontstaat. Daarbij is de ambitie om het Balijpad, de Bieslandseweg, de Laakweg, Hazepad en de Noordkade van verlichting worden voorzien.

In de buitengebieden is het naast fietsveiligheid van belang dat de natuur zo min mogelijk wordt verstoord.

We willen daarom in het buitengebied oplossingen realiseren met een zo laag mogelijke lichtuitstraling, bijvoorbeeld door **reflectoren of spotjes in het wegdek** (zoals toegepast bij het Virulypad). Ook innovatieve oplossingen waarbij de verlichting meebeweegt met de fietser is daarbij een optie.

Tunnels en passages zijn zeer waardevol voor het slechten van barrières in het fietsnetwerk. Voor sommige mensen kunnen tunnels en passages echter juist barrières vormen omdat men zich er niet veilig voelt. We zorgen daarom altijd voor goede verlichting in tunnels.



5. Snelheid



5. Fietsen is snel

Om het fietsen aan te moedigen en het fietsgeluk te vergroten is het niet alleen belangrijk dat fietsen veilig is en veilig voelt. Fietsen moet ook een volwaardig alternatief zijn voor de auto, het openbaar vervoer of de scooter. Hierbij is de tijd die je als fietser nodig hebt om van A naar B te komen van groot belang. Het gaat daarbij in eerste instantie niet om de snelheid waarmee mensen fietsen, maar voornamelijk om de samenhang en directheid van het fietsnetwerk. We willen dat de fiets zo snel is dat deze op afstanden tot 15 kilometer het meest gebruikte vervoersmiddel wordt. Uit cijfers van het CBS blijkt dat 55% van de autoverplaatsingen in onze gemeente op dit moment korter is dan 5 km. Er is dus nog veel winst te behalen.

We werken langs vijf lijnen aan het verbeteren van de snelheid voor de fietser.

1. Metropolitane fietsroutes
2. Regionale verbindingen
3. Fietslinten
4. Versterken van de assen in Pijnacker en Nootdorp
5. Lokale doorsteekjes

De verschillende maatregelen zijn terug te vinden in de netwerkkaart op pagina 18.

Lijn 1: Metropolitane fietsroutes

Onze gemeente ligt tussen vier grote kernen. Juist vanwege onze centrale ligging zien we grote kansen voor de fiets in de regio. Den Haag, Rotterdam, Delft en Zoetermeer zijn allemaal gelegen binnen (elektrische-) fietsafstand. Er zijn met de fiets dus een enorme hoeveelheid banen, mensen en andere bestemmingen te bereiken. In onderstaande tabel zijn de grootste werkgemeenten van onze inwoners inclusief gemiddelde fietsafstand weergegeven.

Werkgemeenten	aantal reizigers (x 1.000)	percentage	gemiddelde reisafstand (km)
Den Haag	5,9	22%	10,2
Pijnacker-Nootdorp	4,4	16%	1,2
Delft	3,4	13%	5,6
Rotterdam	2,6	10%	15,7
Zoetermeer	1,2	4%	8,9
Lansingerland	1,1	4%	8,2
Rijswijk	0,9	3%	7,6

Om dit potentieel optimaal te benutten willen we verder werken aan directe en comfortabele routes in de regio. Dat doen we in eerste instantie door de aanleg van Metropolitane Fietsroutes (hierna: MFR's). Het metropolitaan fietsnetwerk bestaat uit de belangrijkste fietsroutes binnen de MRDH die bijdragen aan de economische bereikbaarheid in de regio. De MFR's dienen ervoor om de bereikbaarheid per fiets te verbeteren door de reistijden te verkorten en het comfort te verhogen. Ze maken een aansluiting tot diep in de centrumgebieden. Daarmee moeten ze een aantrekkelijk alternatief vormen voor de auto. Primair zijn de MFR's bedoeld voor utilitaire fietsers (forenzen). Omdat deze routes de verbindingen tussen stad en land versterken kunnen ze ook voor recreatieve fietsers van grote meerwaarde zijn.

Wij gaan werken aan de realisatie van twee MFR's. Op een groot deel van deze routes kan nu ook al worden gefietst. Het gaat daarom vooral om een inrichting die het comfort verbetert en hogere snelheden mogelijk maakt. Op een aantal plekken zullen verbindingen worden toegevoegd.

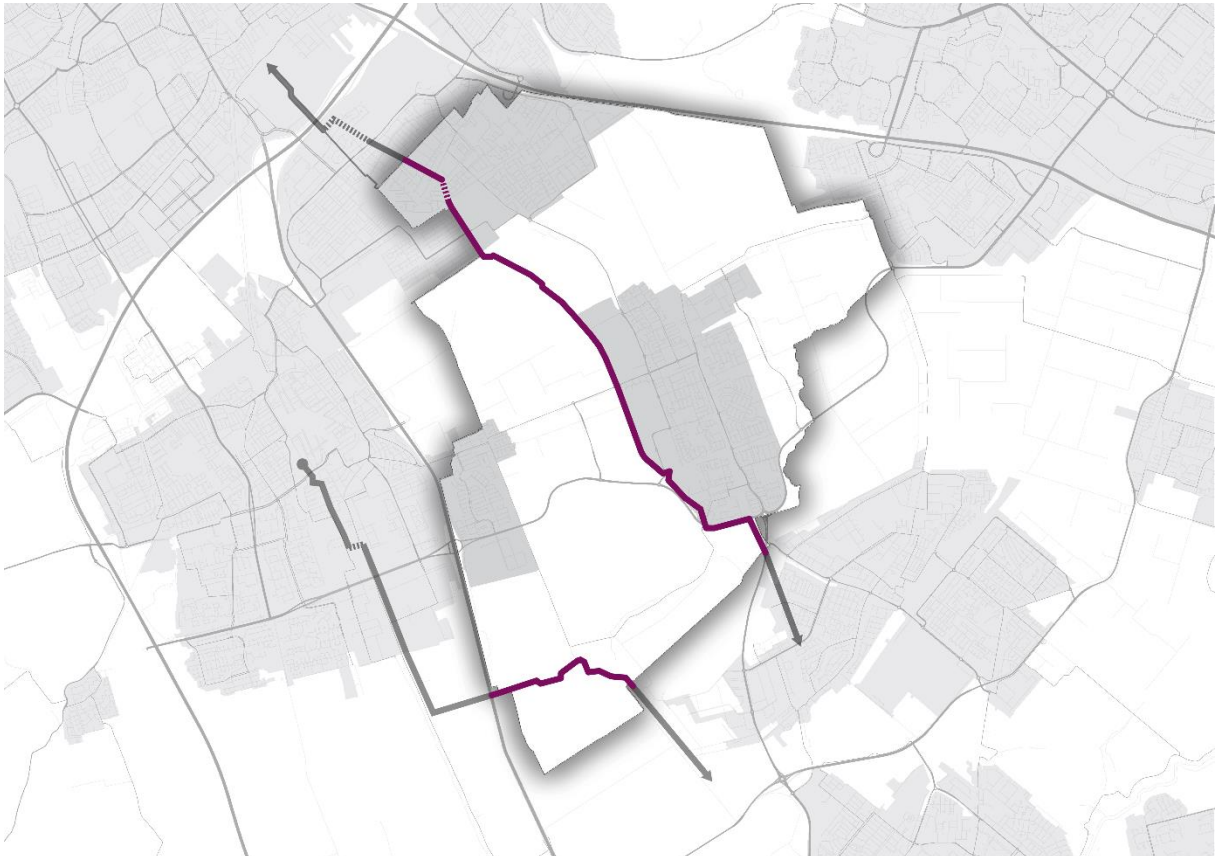
1. Den Haag -> Pijnacker

Deze route loopt globaal van Den Haag Centraal naar Pijnacker-Zuid. In onze gemeente loopt de route via de Fellowshiplaan-Brasserskade-Dwarskade-Noordkade-Rijskade-Overgawseweg-Zuidweg-Groene Kade. Hier worden ingrepen gedaan om het fietsen comfortabeler en sneller te maken. Daarbij kan bijvoorbeeld gedacht worden aan het verbreden van bestaande fietspaden. In deze route ligt een nieuw fietspad tussen de Dokter Bakkerenlaan en de Brasserskade.



2. Delft -> Rotterdam-Alexander

Deze route loopt globaal van station Delft naar station Rotterdam-Alexander. In onze gemeente gaat deze route door het Oude Leede gebied. Op deze route is ten noorden van de Akerdijkseweg een nieuw fietspad voorzien dat aansluit op de nieuwe fiets/ecobrug over de A13. Daarbij zal het Akerdijksepad worden verbreed. De fiets/ecobrug is niet alleen van utilitair belang maar zeker ook van recreatief belang om de groengebieden aan weerskanten van de A13 te verbinden.



Metropolitane fietsroutes Pijnacker-Nootdorp

Lijn 2: Regionale verbindingen

De MFR's zijn belangrijke maar niet de enige regionale verbindingen. Om het potentieel van de fiets in de regio optimaal te kunnen benutten zetten we naast de MFR's daarom ook in op het versterken van andere regionale verbindingen. Het gaat daarbij soms om het toevoegen van een ontbrekende schakel, maar vaker om het verhogen van het comfort, veiligheid en herkenbaarheid van de routes. Met name naar Berkel en Zoetermeer zien we mogelijkheden voor betere regionale verbindingen.

1. Richting Zoetermeer willen we het fietspad langs de Katwijkerlaan opwaarderen. Tussen Pijnacker en de kruising met de Zijde weg is het fietspad oncomfortabel en slecht herkenbaar als belangrijke regionale fietsverbinding. Hier is asfalt gewenst. De fietsoversteek met de Nieuwekoopseweg is daarbij smal en onduidelijk. Hier is een andere inrichting noodzakelijk.
2. Tussen het Pieter Bregmanpad en Kleihoogt ligt sinds oktober 2020 een nieuwe fietsverbinding. Dat biedt kansen om de verbinding naar Zoetermeer verder te versterken. We willen daarom werken aan een duidelijkere positie voor de fiets op de Monnikenweg en de Strikkade. De inrichting moet de fietser daarbij op een logische manier richting de nieuwe verbinding leiden.
3. Naar Zoetermeer zien we ook mogelijkheden om de positie van de fiets op de 's-Gravenweg tussen station Nootdorp en de Langelandseweg te verbeteren. Hier gaan we de mogelijkheden verkennen om van de 's-Gravenweg een formeel fietspad te maken.
4. Richting Berkel is er een nieuwe fietsverbinding tussen het Hofpleinpad en de rotonde Klapwijkseweg-Parklaan gewenst. Deze nieuwe verbinding wordt meegenomen in de herontwikkeling van de Centrumlijn. Hierdoor ontstaat vanaf de Klapwijkseweg een logische, herkenbare en snelle verbinding richting Berkel.



5. Naar Berkel willen we ook een duidelijkere positie voor de fietser op de Groenekade. Daarbij is de kruising tussen de Groenekade en de Oudeleedeweg voor de fietser onduidelijk. Hier verdient de fietser een duidelijkere plek.
6. De verbinding tussen Nootdorp en Delft versterken we door verbreding van het Hazepad naar 3,5 meter. Het Hazepad is een belangrijke regionale fietsverbinding naar Delft waarvan we verwachten dat deze met de aanleg van de MFR Den Haag-Pijnacker nog een belangrijkere rol gaat spelen.
7. Het Penningpad is een belangrijke verbinding vanuit Delfgauw naar Delft. Hier zijn enkele kruispunten onoverzichtelijk, is het fietspad op sommige plekken te smal en uitgevoerd in tegelverharding. We willen deze verbinding in zijn geheel opwaarderen.

Lijn 3: Fietslinten

In het regionale fietsnetwerk zien we ook een belangrijke rol weggelegd voor een aantal historische linten. De linten zijn belangrijke identiteitsdragers van de gemeente. Langs deze lijnen is het land ontgonnen, heeft vervening plaatsgevonden, zijn de producten van het land naar de stedelijke markten vervoerd én zijn de oudste bebouwingen van het gebied terug te vinden. Typisch voor de linten is de beperkte ruimte. Op deze linten gaan fietsers dan ook vaak samen met auto's. Vanuit veiligheidsperspectief is dat veelal ongewenst. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de Noord- en Zuideindseweg, Overgauwseweg, Nieuwkoopseweg en Oude Leedeweg.

Passend in de geschiedenis heeft een aantal linten als belangrijke (regionale) fietsroute in 2030 wederom een belangrijke functie. Richting 2030 worden ook de Overgauwseweg, Noordeindseweg, Zuideindseweg, Nieuwkoopseweg en Oosteinde dragers van het (regionale) fietsnetwerk

Omdat deze linten belangrijke schakels worden in de verbinding met de regio, willen we de fiets hier een stevigere plek geven en het fietsnetwerk herkenbaarder langs deze linten laten lopen. Dit vraagt bij herinrichting om een ontwerp waarbij de fietser centraal staat in het wegbeeld en de auto (meer) te gast is. Dat doen we door deze linten te ontwerpen vanuit de fiets. Dit kan op verschillende manieren, onder andere door bredere fietsstroken of heroriëntatie van kruisingen. Ook de inrichting van een fietsstraat kan hier een mogelijkheid zijn. Indien mogelijk verlagen we de snelheid op deze routes naar 30 km/h. Overeenkomstig met de Lintenvisie zien we bij het ontwerp ook mogelijkheden om de cultuurhistorische waarde van de linten te verhogen. Belangrijk daarbij is dat de linten wel een bredere functie houden. Een goede ontsluiting voor bedrijven en bewoners moet gewaarborgd blijven. We maken daarom een **ontwikkelpunten** voor de fietslinten.



Fietslinten



Lijn 4: Versterken van de assen in Pijnacker en Nootdorp

Om fietsen sneller te maken zetten we in op het versterken van een aantal assen in Pijnacker en Nootdorp. Pijnacker is Noord-Zuid georiënteerd en beschikt op dit moment over twee snelle en herkenbare primaire fietsverbindingen in deze richting:

1. Klapwijkseweg-Vlielandseweg
2. Europalaan-Nootdorpseweg-Noordweg

De eerste verbinding is na de reconstructie van de Vlielandseweg goed op orde. De tweede verbinding verdient in het zuidelijk deel (Europalaan) wel verbetering. Het ontbreekt hier aan duidelijke fietsvoorzieningen. Deze worden toegevoegd tijdens de realisatie van Tuindershof.

Door de wijken Koningshof-Keijzershof-Centrum-Noord ontbreekt het aan goede en herkenbare fietsvoorzieningen in de Noord-Zuid richting. Hoewel de infrastructuur er met de verbindingen Floralaan-Delflanddreef-Emmastraat-Meidoornlaan en Oosterdiep-Rivierenlaan-Oranjepad-Julianalaan grotendeels ligt, laat de herkenbaarheid, het comfort en soms de veiligheid op deze routes te wensen over. We willen deze routes versterken door de fiets een duidelijkere plek te geven en gerichte maatregelen uit te voeren. Hierbij kan in ieder geval gedacht worden aan het verbeteren van het kruispunt bij het Oranjeplein en een andere inrichting van de Emmastraat en de Rivierenlaan. Met name de Emmastraat is op dit moment oncomfortabel en voelt onveilig voor fietsers. Ook verbeteren we de fietsoversteek van de Oranjelaan tussen het Oranjehof en de Rivierenlaan.

In Nootdorp zijn de primaire fietsverbindingen met name te vinden aan de randen van de kern. Hier ontbreekt zowel een duidelijke Oost-West als een Noord-Zuid verbinding. Een versterking van de assen Molenweg-Dorpsstraat-Oosteinde en Kruisweg-Hoogeveenseweg is gewenst.

Op de Noord-Zuid as hebben vooral de kruisingen met De Poort en Oosteinde aandacht nodig. Hier is een andere inrichting nodig. De Oost-West as vraagt om een andere inrichting van Oosteinde en de aansluiting naar de Molenweg.

Lijn 5: Lokale doorsteekjes

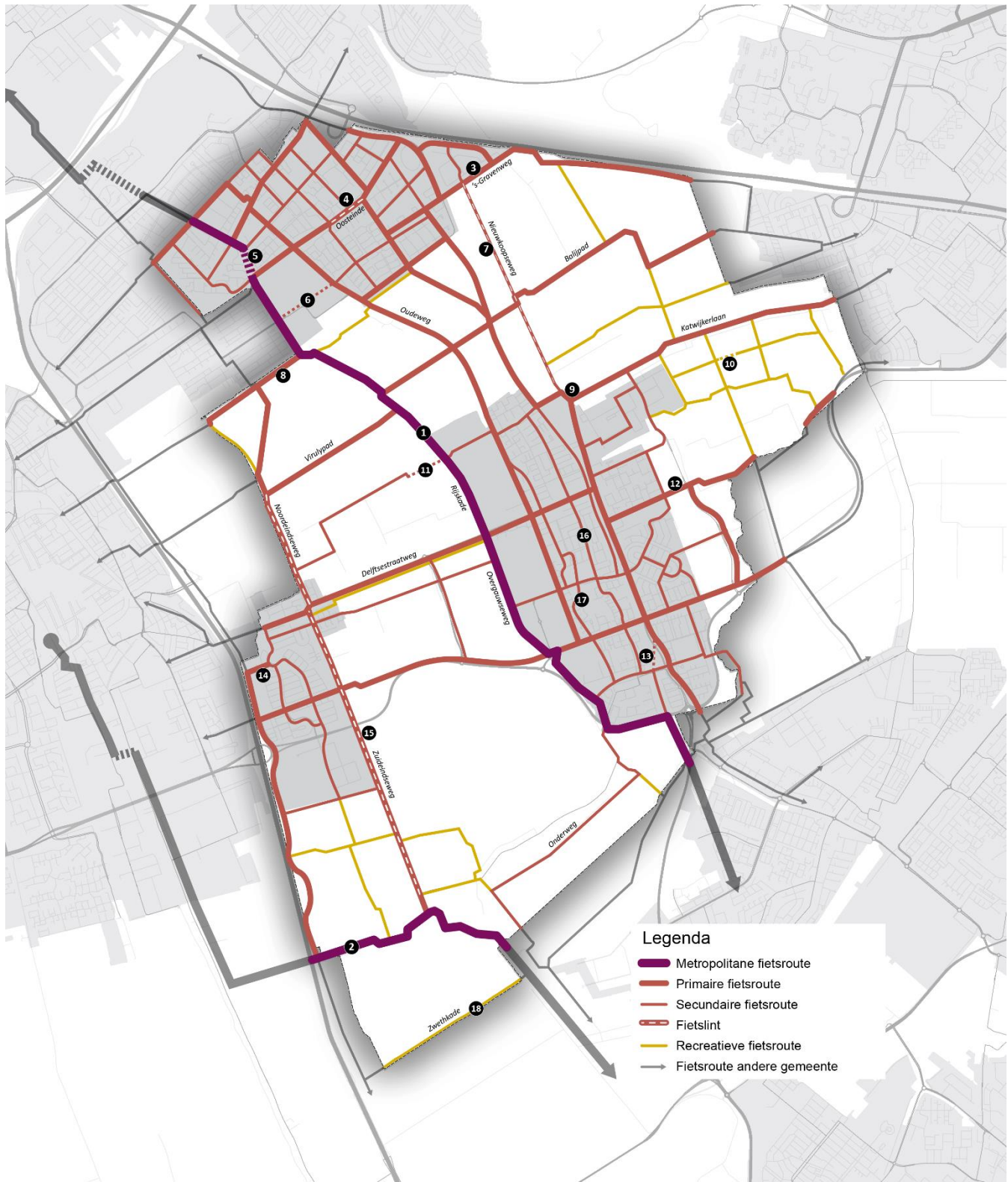
Soms kunnen kleine doorsteekjes of nieuwe lokale fietsverbindingen grote impact hebben op de reistijd van fietsers. We blijven daarom scherp op nieuwe verbindingen die met name de snelheid van lokale fietsritten kunnen verbeteren. We denken daarbij in eerste instantie vooral aan de volgende verbindingen of doorsteekjes:

- Door het Dwarskadegebied ligt met de Brasserslaan een directe autoverbinding tussen de Oudeweg en de Dwarskade. Door dit gebied is ook een fietsverbinding gewenst. Deze willen we meenemen in de ontwikkeling van dit gebied.
- Verbeteren fietsroute Sportparkweg. De route moet hierbij met name herkenbaarder worden gemaakt.
- Formaliseren en opwaarderen van de verbinding tussen de Vrederustlaan en Rijskade.



Toekomstig fietsnetwerk

Op onderstaande kaart is het toekomstige fietsnetwerk weergegeven. De stippellijnen geven de fietsverbindingen aan die er in de huidige situatie nog niet zijn. De cijfers op de kaart duiden op de belangrijkste maatregelen. Het overzicht van de maatregelen is terug te vinden op de volgende pagina.



Overzicht maatregelen

#	Maatregel
1.	Metropolitane fietsroute Den Haag Centraal -> Pijnacker-Zuid.
2.	Metropolitane fietsroute Station Delft -> Station Rotterdam Alexander.
3.	's-Gravenweg tussen station Nootdorp en de Langelandseweg omvormen tot fietspad.
4.	Fietslint Overgawseweg.
5.	Toevoegen ontbrekende schakel tussen de Dokter Bakkerenlaan en de Molenweg als onderdeel van de MFR Den Haag Centraal-> Pijnacker-Zuid.
6.	Oost-West verbinding toevoegen als onderdeel van de herontwikkeling van het Dwarskadegebied.
7.	Fietslint Nieuwkoopseweg.
8.	Opwaarderen Hazepad (o.a. verbreding en verlichting).
9.	Verbeteren fietspad Katwijkerlaan en kruising met de Nieuwkoopseweg.
10.	Toevoegen ontbrekende schakel tussen het Oude Polderpad en de Molenlaan.
11.	Toevoegen ontbrekende schakel tussen de Vrederustlaan en de Rijskade.
12.	Verbeteren van de positie van de fiets op de Monnikenweg en Strikkade.
13.	Toevoegen ontbrekende schakel tussen de rotonde Klapwijkseweg-Parklaan en het Hofpleinpad (als onderdeel van de herontwikkeling Centrumlijn-Noord).
14.	Opwaarderen Penningpad (o.a. asfaltverharding en verbreding).
15.	Fietslint Noord- en Zuideindseweg.
16.	Verbeteren as Pijnacker (o.a. door herinrichting Emmastraat, reconstructie kruispunt Oranjeplein-Oranjelaan en verbeteren rotonde Oostlaan-Meidoornlaan-Emmastraat).
17.	Verbeteren as Pijnacker (o.a. door herinrichting Rivierenlaan en verbeterde oversteek van de Oranjelaan tussen het Oranjehof en de Rivierenlaan).
18.	Onderzoeken mogelijkheden opwaarderen recreatieve fietsverbinding Zwethkade



6. Gemak



6. Fietsen is gemakkelijk

Veiligheid en snelheid zijn de belangrijkste voorwaarden om te fietsen. Om fietsen nog vanzelfsprekender en aantrekkelijker te maken is het belangrijk dat fietsen gemakkelijk is. Het pakken van de fiets is bijvoorbeeld aantrekkelijker als je de weg makkelijk kan vinden en er goede en veilige stallingsmogelijkheden zijn.

We werken langs 4 lijnen aan het gemak voor de fietser:

1. Gemakkelijk fietsparkeren
2. Deelfietsen
3. Bewegwijzering
4. Fietsstimulering

Lijn 1: Gemakkelijk fietsparkeren

Ons uitgangspunt is dat de fiets gemakkelijk en veilig nabij de bestemming gestald moet kunnen worden op een manier die de toegankelijkheid van de openbare ruimte niet belemmert. We onderscheiden daarbij de structurele fietsparkeervraag en de incidentele fietsparkeervraag. De structurele fietsparkeervraag is hierbij de behoefte die er op basis van de normale reispatronen altijd is. De incidentele vraag ontstaat als gevolg van bijzondere omstandigheden zoals een evenement of een zonnige dag.

Op veel plekken in onze gemeente kan de fiets zonder problemen worden geparkeerd. Op twee plekken lijkt de vraag op dit moment structureel groter dan het aanbod. Station Nootdorp heeft hierbij de hoogste prioriteit. Hier gaan we werken aan de uitbereiding van de stallingscapaciteit. Dit doen we integraal met andere vraagstukken die spelen in dit gebied. Ook in Pijnacker-Centrum lijkt, zeker in het weekend, te weinig aanbod aan passende fietsparkeerplekken. Hier beginnen we met het onderzoeken van de problematiek en het in kaart brengen van mogelijke oplossingen.

Speciale aandacht blijft uitgaan naar de fietsparkeerplekken rond OV-haltes en stations. Een sterke fiets-ov combinatie is één van de pijlers van duurzame mobiliteit. Goede stallingsmogelijkheden bij alle OV-haltes en stations zijn hiervoor gewenst. Vooral bij bushaltes zijn de stallingsmogelijkheden op dit moment veelal beperkt of soms zelfs afwezig. Samen met de MRDH willen we hier met goede stallingsmogelijkheden op in spelen. Voor alle OV-haltes

en stations geldt dat we op basis van de jaarlijkse fietsparkeerdrukmetingen tijdig willen inspelen op mogelijk toenemende druk.

De meer incidentele vraag kan bijvoorbeeld ontstaan op mooie dagen bij de Dobbepas of tijdens evenementen in de centra. Het is onnodig om hier met structurele voorzieningen op in te spelen. Dit legt onnodig beslag op de openbare ruimte. Daarom willen we onderzoeken of, en op welke plek, we door middel van **pop-up fietsenstallingen** kunnen inspelen op incidentele vraag naar extra fietsparkeerplekken.

Voor alle locaties geldt dat de fietsparkeervraag verandert. Nieuwe typen fietsen, zoals bakfietsen, of fietsen met een krat, fietstas of kinderzitje passen niet altijd goed in het rek, en staan daarmee relatief vaak hinderlijk geparkeerd. Door alternatieve oplossingen, zoals andere rekken en vakken voor bakfietsen, willen we ook voor deze fietsers passende stallingsmogelijkheden realiseren. Nieuwe fietsenstallingen worden daarom ingericht voor alle soorten fietsen.

Het is daarbij erg vervelend als blijkt dat je (elektrische) fiets is gestolen nadat je je fiets ergens hebt neergezet. Toezicht kan bijdragen aan het verminderen van fietsdiefstallen, maar er is ook een bewuste houding van de fietser zelf nodig. We gaan daarom starten met een **bewustwordingscampagne** over veilig stallen. Ook blijven we inzetten op het aanbieden van voldoende en veilige stallingsmogelijkheden (zoals Biesieklette).

Meer plek in het rek

Voor efficiënt gebruik van de fietsenstallingen is het van belang dat het aanbod zo goed mogelijk wordt gebruikt. Het tegengaan van 'weesfietsen' en 'fietswrakken' is daarbij van belang. Maandelijks halen wij ongeveer 25-30 fietsen uit de openbare ruimte naar aanleiding van meldingen of eigen waarnemingen. Jaarlijks worden er controles uitgevoerd bij de randstadrailhaltes en bij de tramhalte. Mocht de overlast in andere gebieden groter worden, dan zullen we deze controles uitbreiden. We blijven hiervoor samenwerken met het Fietsdepot Haaglanden.



Laadpunten voor elektrische fietsen

Door de opkomst van de elektrische fiets neemt ook de vraag naar oplaadpunten toe. We willen de mogelijkheden voor laden in onze gemeente uitbreiden. Dit doen we op plekken waar veel fietsers voor langere tijd fietsparkeren. Bijvoorbeeld bij OV-stallingen of grotere voorzieningen zoals de centra. Voor de uitbereiding van de laadmogelijkheden zoeken we de samenwerking met derden (bijvoorbeeld horecagelegenheden).

Lijn 2: Deelfietsen

Waar goede stallingsmogelijkheden vooral in het voortransport bij de fiets-ov combinatie van belang zijn, zien we deelfietsen vooral als geschikt middel voor het natransport. Deelfietsen kunnen de totale reistijd verkorten en de fiets-ov combinatie daarmee aantrekkelijker maken. We verwachten dat dit met name voor bezoekers een goede aanvulling is. **We willen daarom werken aan een groter aanbod van deelfietsen op OV-locaties.** Wildgroei en overlast proberen we daarbij zoveel mogelijk te voorkomen. In een nieuwe beleidslijn en bijbehorend vergunningstelsel voor deelmobiliteit werken we dit verder uit. Het is hierbij zaak om een goede balans te vinden tussen een vernieuwend aanbod aan deelfietsen en het behoud van een toegankelijke en aantrekkelijke buitenruimte. Op plekken waar de druk op de openbare ruimte groot is reguleren we het aanbod van deelfietsen daarbij strikter. Voor onze inwoners zien we met name voor elektrische deelfietsen kansen om het gebruik van de fiets in de regio te verbeteren.

Lijn 3: Bewegwijzering

In de fietsinfrastructuur wordt met de aanleg van de MFR's veel geïnvesteerd. Daarnaast worden in de komende jaren veel andere routes aangelegd of opgewaardeerd. Ook spelen er de nodige nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen. Daarom gaan we een nieuw gemeentebreed **bewegwijzeringsplan** maken. De invoering hiervan voorzien we bij oplevering van de MFR's. Zo kunnen we fietsers op een actuele manier blijven informeren over de snelste manier om zich te verplaatsen. Bij dit bewegwijzeringsplan nemen we de input mee die we tijdens het participatietraject van dit Fietsplan hebben gekregen. Hieruit is gebleken dat er behoefte is aan bewegwijzering naar specifieke(re) locaties.



Lijn 4: Fietsstimulering

We doen er alles aan om de randvoorwaarden voor fietsen, zoals veilige en directe fietsinfrastructuur, zo goed mogelijk te organiseren. Er zijn echter ook gedragsmaatregelen nodig om het fietsgebruik te vergroten. Het Rijk werkt hier vanuit het programma Tour de Force bijvoorbeeld hard aan. Wij willen samen met de MRDH optrekken om **gedrags- en communicatiecampagnes** op te zetten om het positieve effect van de infrastructurele maatregelen te versterken, en brengen de nieuwe fietsprojecten beter onder de aandacht.

Werkgeversaanpak

Met alle ontwikkelingen op het gebied van fietsen, zoals de versterking van het regionale netwerk en de opkomst van de E-Bike zijn de werklocaties ook voor veel forenzen met de fiets goed te bereiken. De fiets kan serieus concurreren met de auto. Werknemers zijn daarmee een grote groep potentiële fietsers. Voor werkgevers liggen hier duidelijke kansen, bijvoorbeeld om mobiliteitskosten te besparen. Goede voorzieningen bij werkgevers, zoals stallingen en douches, zijn daarbij wel nodig. Samen met werkgevers, de MRDH en Zuid-Holland Bereikbaar willen we nog meer (regionale) forenzen verleiden om op de (e-)fiets te stappen.

Daarnaast ontbreekt het op een aantal van onze bedrijventerreinen nog aan goede fietsinfrastructuur. Dit is met name aan de orde op de Boezem. Als we op bedrijventerreinen verbeteringen aanbrengen wordt de fiets in het woon-werkverkeer aantrekkelijker. We willen daarom dat de bereikbaarheid met de fiets een plek krijgen in de plannen voor herontwikkeling van bedrijventerreinen.

Arbeidsmigranten

Arbeidsmigranten zijn gelijk- en volwaardige deelnemers aan onze samenleving. Het is van groot belang dat zij de mogelijkheden hebben om hier op een goede manier aan deel te kunnen nemen. De fiets kan hierin een belangrijke rol spelen. Samen met werkgevers willen we daarom onderzoeken hoe we het fietsgebruik juist voor deze groep kunnen stimuleren en faciliteren.



7. Comfort



7. Fietsen is comfortabel

Voor het gebruik van de fiets is het comfort belangrijk. Zo is uit onderzoek is gebleken dat fietsers bereid zijn om een iets langere route te kiezen als deze comfortabeler en prettiger fietst. Hierbij gaan veiligheid en comfort hand in hand. Een fietsroute die veilig én comfortabel is trekt meer fietsers aan. We willen daarom dat de fietsinfrastructuur zo is vormgegeven dat fietsers zo min mogelijk hinder en oponthoud ervaren.

We werken langs drie lijnen aan het verbeteren van het comfort:

1. Van tegels naar asfalt
2. Voor de fiets werpen we geen drempels op
3. Gladheidsbestrijding

Lijn 1: Van tegels naar asfalt

Veel van onze fietspaden zijn aangelegd in asfalt. De ambitie is dat alle fietspaden in 2030 egaal en comfortabel zijn voor onze fietsers. Dit draagt ook bij aan de verkeersveiligheid van fietsers. Met goed onderhouden fietspaden zijn vooral eenzijdige ongevallen te voorkomen. Omdat fietsen over asfalt comfortabeler is dan fietsen over een tegelpad, zetten we bij reconstructie in op het omzetten naar asfaltverharding. We onderzoeken daarbij de mogelijkheden om onze tegelpaden versneld om te zetten naar asfaltverharding. Voor een goede

herkenbaarheid en uitstraling worden fietspaden binnen de bebouwde kom uitgevoerd in rood asfalt.

Uit de inventarisatie van de fietspaden is gebleken dat er een aantal weggedelen is waar de kwaliteit van het wegdek slecht is. Het gaat hierbij om scheuren of opdruk door boomwortels. Onder andere (de fietspaden langs) de Noordweg, Bieslandseweg, Spoorpad, Rijksstraatweg een aantal straten in Nootdorp-West hebben hier last van. Hier nemen we de komende jaren actie om het comfort te verhogen.

Lijn 2: Voor de fiets werpen we geen drempels op

Een fietsroute met een egaal wegdek wordt hoger gewaardeerd dan een route met veel drempels. Drempels leggen we aan om de snelheid van het autoverkeer te verlagen en niet om fietsers te hinderen. Op een aantal routes zijn echter zo veel drempels aangelegd dat fietsen oncomfortabel is geworden. Op deze routes gaan we alternatieve oplossingen

onderzoeken. Bij de aanleg van nieuwe drempels doen we dit zo fietsvriendelijk mogelijk. Uit veiligheidsoverweging leggen we geen drempels (meer) aan op fietspaden. We zoeken naar andere oplossingen om, waar nodig, de snelheid van de fietser te beperken (bijvoorbeeld voor een druk kruispunt).

Lijn 3: Gladheidsbestrijding

Gladheidsbestrijding hoort bij het onderhoud van fietsinfrastructuur. Om het fietsgeluk 365 dagen per jaar te maximaliseren is het van belang dat fietsroutes tijdig worden gestrooid. Daarom worden belangrijke

fietsroutes meegenomen in de gladheidsbestrijding. Dat geldt ook voor de regionale fietsroutes door het buitengebied.



8. Beleving



8. Fietsen is een beleving

Een aantrekkelijke fietsroute maakt mensen gelukkig en kan de reistijdbeleving verkorten. Het maakt dat mensen vaker willen fietsen. Daarom willen we dat het fietsen in onze gemeente een nog grotere beleving gaat worden. We gaan langs vier lijnen werken aan het versterken van de fietsbeleving in onze gemeente:

1. Fietsen in het groen
2. Routegerichte aanpak
3. Verbinder in de glastuinbouw
4. We vieren het fietsen!

Lijn 1: Fietsen in het groen

We willen het fietsen in het groen verder versterken. Onze groengebieden zijn een unieke kwaliteit in een sterk verstedelijkt deel van de Randstad. Fietsers komen hier logischerwijs graag. Het zijn plekken waar men kan genieten van het landschap en zich kan onttrekken aan de drukte van de stad.

We willen het recreatief netwerk daarom verder uitbreiden. Dat doen we onder andere door het **toevoegen van de ontbrekende schakel tussen het Oude Polderpad en de Molenlaan**. We maken gebruik van de ontwikkellocaties zoals de Balijade om de stad-landverbindingen te verbeteren en het recreatief netwerk te versterken. De **Zwethkade** is een smalle recreatieve verbinding. We willen onderzoeken hoe deze verbinding voor de recreatieve fietser kan worden verbeterd.

Naast uitbreiding van het recreatief netwerk zetten we in op toename van het aantal **rustplekken** langs het recreatief netwerk. Het is nog vaak zoeken naar een bankje of tafel in de groengebieden. Dat willen we uitbreiden. We streven daarbij om van ieder fietsknooppunt ook een rustplek te maken. In onze gemeente hebben we op dit moment slechts één openbaar watertappunt. Samen met Dunea willen we locaties in kaart brengen waar we **watertappunten** kunnen toevoegen.

Speciale aandacht gaat uit naar het veiliger en aantrekkelijker maken van het recreatieve fietsnetwerk door de **recreatieve wandelaar**, die nog vaak gebruik maken van het fietspad, steeds meer een **eigen netwerk** te bieden. Hierdoor wordt het voor zowel fietsers als wandelaars veiliger en plezieriger.

Lijn 2: Routegerichte aanpak

Er zijn veel verschillende soorten fietsers die ieder hun eigen karakteristieken en wensen hebben. Daarnaast ben je niet altijd dezelfde fietser. Het ene moment wil je snel op de plaats van bestemming komen, terwijl je het andere moment juist rustig van de gemeente of het landschap wil genieten. Beleving is daarom niet in formules vast te leggen. Leeftijd, smaak, ritmotief, ze hebben allemaal invloed op wat iemand aantrekkelijk vindt. We kiezen daarom voor een routegerichte aanpak waarbij we in kaart brengen door wie bepaalde routes en verbindingen het meest worden gebruikt. Voor deze specifieke doelgroepen, bijvoorbeeld recreërende ouderen of schoolgaande jongeren, doen we wat extra's om de route nog aangenamer te maken. Per onderdeel van de route brengen we de beleving in kaart. Zo kunnen we gericht maatregelen treffen.

Deze routegerichte aanpak passen we in ieder geval toe voor de recreatieve en sportieve fietser. We gaan onder meer met natuurorganisaties en wielersportverenigingen onderzoeken hoe we het sportief en recreatief fietsen in en rond Pijnacker-Nootdorp nog verder kunnen verbeteren.



Lijn 3: Verbinder in de glastuinbouw

Op de fiets kunnen veel bestemmingen in onze gemeente bereikt en beleefd worden. We vinden de fiets het meest geschikte vervoersmiddel om de gemeente te ontdekken. Via themaroutes kan door de geschiedenis worden gefietst, een kijkje worden genomen in de waterhuishouding of het horeca-aanbod worden ervaren. We hebben nu voor kunst&cultuur, horeca en water verschillende themaroutes. Deze willen we nog beter onder de aandacht brengen.

We voegen hier themaroutes voor de glastuinbouwgebieden aan toe. We willen het verhaal over de glastuinbouw vertellen en het lokaal kopen stimuleren. Samen met de glastuinbouw willen we deze routes vormgeven. De routes moeten zowel digitaal als fysiek (via borden) zichtbaar worden. De fietser krijgt zo de mogelijkheid om meegenomen te worden in het verhaal van de glastuinbouw, en kan zo bijdragen aan een betere verbinding tussen de glastuinbouw en de rest van de gemeente.

Lijn 4: We vieren het fietsen!

Op wereldfietsdag (3 juni) vieren we het fietsen. Dat doen we door verschillende fietsacties uit te voeren, toelichting te geven op wat er op het gebied van de fiets in het afgelopen jaar is gebeurd of wat er staat te gebeuren en uitgebreid met onze inwoners in gesprek te gaan over het fietsen in onze gemeente.

In algemene zin willen we laagdrempeliger kunnen communiceren met onze inwoners over het fietsen.

Onze inwoners kennen de lokale situatie het allerbest. We willen het makkelijker maken voor inwoners om ons feedback te geven over het fietsen in de gemeente. Bijvoorbeeld als het gaat om onveilige situaties of juist aangename veranderingen. We onderzoeken daarom de technische mogelijkheden, bijvoorbeeld via een app, om continu met onze inwoners in gesprek te gaan.

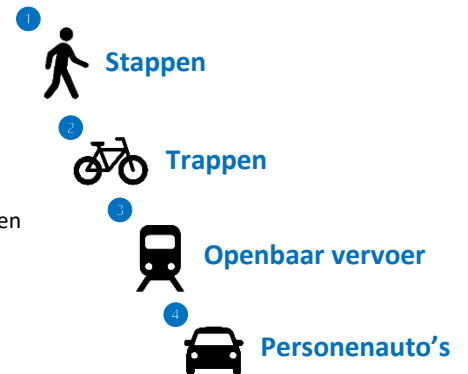


9. Gebiedsontwikkelingen



9. Fiets in gebiedsontwikkelingen

We vinden dat nieuwe wijken zo wandel- en fietsvriendelijk ingericht moeten worden. De STOP-methode is daarom leidend bij al onze ontwerp-opgaven voor nieuwe gebiedsontwikkelingen. Bij het ontwerp kijken we in eerste instantie naar Stappen (voetgangers) en Trappen (fietsers), vervolgens kijken we achtereenvolgens naar het OV en Personenauto's. We ontwerpen dus altijd vanuit een actieve vorm van mobiliteit waarmee we beogen lopen en fietsen in deze gebieden zo vanzelfsprekend en gemakkelijk mogelijk te maken. Het gebruik van de auto blijft daarbij goed mogelijk.



We hanteren hierbij de volgende uitgangspunten:

- De voetganger en fietser zijn maatgevend voor het ontwerp van de openbare ruimte en infrastructuur.
- De locatie wordt zorgvuldig ingepast in het bestaande fietsnetwerk waarbij gekeken wordt hoe het bestaande netwerk optimaal kan worden benut en versterkt.
- De fietsroutes naar OV-locaties, scholen en andere belangrijke bestemmingen zijn zo direct mogelijk.
- Waar mogelijk verbeteren we de stad-land verbindingen voor de fietser en versterken we het recreatief netwerk.
- Op eigen terrein moeten voldoende hoogwaardige mogelijkheden voor fietsparkeren worden gerealiseerd waarbij ook rekening wordt gehouden met een “afwijkend formaat” fietsen.



10. Aan de slag!



Uitvoering

De komende jaren werken we via het uitvoeringsprogramma 'Gelukkig op de fiets 2022-2025' aan de uitvoering van dit Fietsplan. Hierna zullen nog twee nieuwe uitvoeringsprogramma's met een doorlooptijd van drie jaar worden opgesteld. Door de relatief korte doorlooptijd van drie jaar hebben we de mogelijkheid om snel in te spelen op actuele ontwikkelingen. Per onderdeel van de fietspiramide (veiligheid, snelheid, gemak, comfort en beleving) worden in het uitvoeringsprogramma de maatregelen beschreven die we de komende jaren gaan uitvoeren.

Voor een groot aantal van de maatregelen uit het uitvoeringsprogramma is al dekking georganiseerd. Dit geldt onder andere voor de Metropolitane Fietsroutes en de reconstructie van het Hazepad. Voor andere maatregelen zal nog dekking gevonden moeten worden. Waar mogelijk maken we hierbij werk met werk; zo stemmen we bij infrastructurele maatregelen af met beheer en onderhoud om daarmee uitvoering mogelijk te maken. Ook zoeken we gericht naar mogelijkheden voor subsidies bij de MRDH, de provincie en het Rijk.

Samenwerking

De ambities uit het Fietsplan kunnen we niet alleen verwezenlijken. Hiervoor hebben wij de kennis, de ervaring, de netwerken en financiële middelen van andere partijen nodig. We willen leren van organisaties als de Fietsersbond en de ouderenbonden die veel kennis hebben over de mogelijkheden om het fietsen nog veiliger en aantrekkelijker te maken voor de (oudere) fietser.

Met partijen als Staatsbosbeheer en Dunea intensiveren we de samenwerking om de beleving van de groengebieden te verhogen. Met de MRDH is de samenwerking onder meer gericht op het realiseren van de Metropolitane Fietsroutes en het aantrekkelijker maken van de stations en haltes voor fietsers. Daarbij willen ook met Bereikbaar Haaglanden en de MRDH optrekken om het fietsgebruik te stimuleren.

Voor de uitvoering van dit Fietsplan is ook de samenwerking met de provincie Zuid-Holland van groot belang. In de Fietsvisie 'Samen verder Fietsen' heeft de provincie duidelijke ambities uitgesproken die sterk overeenkomen met de ambities uit dit Fietsplan. Daarbij gaat het om het verbeteren van knelpunten en het toevoegen van ontbrekende schakels. Maar zeker ook om de ontwikkeling van themaroutes of het realiseren van aanvullende voorzieningen langs het recreatief netwerk.

Speciale aandacht gaat uit naar het verbeteren van de samenwerking met onze buurgemeenten. Met het toenemende belang van de fiets in de regio is verbeterde samenwerking noodzakelijk. Een goed netwerk eindigt immers niet bij de gemeentegrens. Om de gehele fietsrit een plezierige ervaring te laten zijn zullen we breder, over gemeentegrenzen heen, moeten kijken naar de ontwikkeling van de fiets.

Monitoring

Gedurende de looptijd van deze visie houden we vinger aan de pols. Meten is daarbij weten. Het is voor ons van belang om meer fietsdata te genereren. Daarbij denken we onder andere aan het toevoegen van permanente fietstelpunten in onze gemeente. Daarnaast blijven we de komende jaren zoeken naar innovatieve mogelijkheden om een beter beeld te krijgen in de fietsverplaatsingen om in de uitvoering beter te kunnen sturen op onze doelen. Data kan ons bijvoorbeeld helpen om inzicht te krijgen in gebruik, verkeersveiligheid en gedrag in het algemeen. Bij het opstellen van het nieuwe uitvoeringsprogramma volgt een uitgebreide (dategeven) evaluatie.



Colofon

Uitgave gemeente Pijnacker-Nootdorp, 2021

Teksten: Gemeente Pijnacker-Nootdorp i.s.m. Mobycon

Fotografie: Victor van Leeuwen (LevendEcht)





bezoek Oranjeplein 1, 2641 EZ Pijnacker

post Postbus 1, 2640 AA Pijnacker

telefoon 14 015

e-mail info@pijnacker-nootdorp.nl

internet www.pijnacker-nootdorp.nl