

# Onze visie op het Haagse fietsbeleid



## Inhoud:

1. Inleiding
2. Eerste deel: De toekomst van het Haagse fietsbeleid
3. Tweede deel: Het FietsRoutePlusPlan (FRPP)
4. Haagse fietskaart met ingetekende voorgestelde FietsPlusRoutes

## **1. INLEIDING**

De Fietsersbond, afdeling Haagse regio, vindt dat de fiets zo veel voordelen heeft dat dit vervoermiddel in het gemeentelijke verkeersbeleid meer aandacht verdient.

Meer positieve aandacht voor de fiets kan de stad gezonder en veiliger maken.

Dat wil de Fietsersbond uitdragen.

Daartoe heeft het bestuur zijn visie daarover op papier gezet.

Die visie bestaat uit twee delen:

- a. een eerste, beknopt, deel dat algemeen, theoretisch is;
- b. een tweede deel dat aangeeft hoe wij het een en ander in de praktijk gerealiseerd willen zien.

Dit discussiestuk is bestemd voor de leden van de Fietsersbond in de Haagse regio én iedereen die zich betrokken voelt bij het fietsen in Den Haag.

Let wel: De visie en vooral de ideeën voor de praktijk zijn bij lange na niet compleet, maar vormen een eerste aanzet!

## **2. EERSTE DEEL: DE TOEKOMST VAN HET HAAGSE FIETSBELEID**

### **Basisvragen**

- Wat heeft de fiets de stad te bieden?
- Wat is daarvoor nodig?
- Hoe gaan we dat bereiken?
- Wat is ons eindbeeld?

### **1. Wat heeft de fiets de stad te bieden?**

- Ruimte
- Betere volksgezondheid
- Betere luchtkwaliteit
- Betere bereikbaarheid = economische impuls
- Veiligheid
- Ontspanning

#### **1.1 Ruimte**

De fiets neemt zowel rijdend als gestald weinig plaats in. Dat maakt Den Haag leefbaar.

#### **1.2 Betere volksgezondheid**

Fietsen naar werk, school en winkel is gezond.

#### **1.3 Betere luchtkwaliteit**

Fietsen veroorzaakt geen luchtvervuiling. Een groter aandeel fietsers in het verkeer betekent een schonere lucht en minder CO<sub>2</sub> uitstoot.

#### **1.4 Betere bereikbaarheid = economische impuls**

De fiets is het meest efficiënte vervoermiddel in Den Haag. Fietsers zijn economisch interessant, want zij zijn ook werkers en kopers.

#### **1.5 Veiligheid**

Onderzoek van de Fietsersbond toont aan dat in gemeenten met een hoog fietsgebruik fietsers minder risico lopen slachtoffer te worden van een ongeval. Ook de sociale veiligheid is gediend met het fietsen.

## **1.6 Ontspanning**

Op fiets kan je tot rust komen, op een ontspannen manier van je omgeving genieten of intensief aan je conditie werken.

## **2. Wat is daarvoor nodig?**

- Een goede, veilige fietsinfrastructuur
- Een overheid die dit voor de fiets wil bereiken.

### **2.1 Goede veilige fietsinfrastructuur**

- Een fijnmazig netwerk van geasfalteerde fietspaden in de stad.
- Ontsluiting van de groene ruimte in en rond de stad voor de fietsers.
- Directe en aantrekkelijke routes door autoluwe gebieden.
- Overzichtelijke stallingmogelijkheden bij belangrijke bestemmingen.
- Toegankelijke en betaalbare buurtstallingen.
- Fietsverkeersveiligheid, in het bijzonder rond scholen en winkelgebieden
- Sociale veiligheid.
- Anti-fietsdiefstalbeleid.
- Handhaving van de verkeersregels
- Het openbaar vervoer sluit aan op de behoefte van fietsers.

### **2.2 Een overheid die dit voor de fiets wil bereiken:**

- maakt duidelijk: op de fiets ben je iemand!
- communiceert met haar burgers over de voordelen, de voorwaarden, de mogelijkheden en het belang voor de stad;
- promoot het gebruik rond specifieke locaties;
- 'neemt' bij ruimtelijke planvoorbereidingen altijd de fiets 'mee'! Dat zal merkbaar zijn in de keuzes die ze maakt en het budget daarvoor op de begroting.

## **3. Hoe gaan we dat bereiken?**

- Zelf een positief fietsbeeld uitdragen.
- Prioriteit bij drie thema's:
  - Belangenvertegenwoordiging
  - Veiligheid
  - Stimulering fietsgebruik
- Duidelijke, consequente keuzes
  - Inventariseren van knelpunten
  - Oplossingen aandragen
  - Beïnvloeding politiek
  - Acties bij stagnatie

### **3.1 Zelf een positief fietsbeeld uitdragen**

- Oplossingsgericht bezig zijn (verantwoordelijkheid nemen),
- De kansen en mogelijkheden laten zien.
- Respect verlangen en respect geven

### **3.2 Prioriteit bij drie thema's**

- Belangenvertegenwoordiging
  - De leden geven aan wat zij willen. De gemeente wordt hiermee geconfronteerd in politiek en ambtelijk overleg.
  - Is gericht op individuele leden en op de overige fietser.
  - Advies naar de leden.
- Veiligheid

Veiligheid is het uitgangspunt. Voorzieningen en verkeersinrichtingen dienen optimaal veilig te zijn.

- Stimulering fietsgebruik

Het gemeentelijke fietsbeleid geeft hiervoor een aanzet. De afdeling zal voorstellen doen en in ambtelijk en politiek overleg adviseren bij de uitvoering.

### **3.3 Duidelijke, consequente keuzes**

- Inventariseren van knelpunten en oplossingen aandragen

- Fietsindeknel.nl
  - Individuele meldingen van gevaar- en knelpunten door leden
  - Beïnvloeding politiek
    - Analyseren van de lokale politiek.
    - In ambtelijk en politiek overleg gevraagd en ongevraagd advies geven.
    - Gebruikmaken van het Verklaringsmodel van Research voor Beleid (Leiden)
  - Acties bij stagnatie
- Laten zien dat we niet alleen een praatclub zijn, maar ook laten voelen dat we ons zelf en onze doelen serieus nemen.

#### 4. Wat is ons eindbeeld?

Een in alle opzichten fietsvriendelijk Den Haag, waar je meetelt als fietser!



## TWEEDE DEEL: HET FietsRoutePlusPlan (FRPP)

*'Waar een wil is, is een fietsroute'*

Elke dag rijden grote aantallen fietsers door Den Haag. 1 Op de 4 Hagenaars kiest voor de fiets als hij/zij ergens naar toe moet (werk, school, winkel).

De dagelijkse fietser heeft vaak zijn vaste route, maar er zijn ook steeds meer fietsers, die zoeken naar de beste route. Dat is een route die voldoet aan de volgende eisen: veilig, snel, comfortabel, met zo min mogelijk verkeerslichten, stank en herrie.

Dat valt niet mee in Den Haag.

Speciaal voor het fietsverkeer ontworpen routes zijn er nauwelijks. Van de fietsers wordt verwacht dat zij samen oprijden met het drukke autoverkeer, want daarlangs liggen vrijwel alle (soms niet eens) fietsvoorzieningen. Dat is historisch zo gegroeid.

Het wordt tijd voor een omslag in het denken over fietsvoorzieningen in Den Haag. Daarbij dient men dan uit te gaan van de fietser die een voorkeur heeft voor routes die voldoen aan de eerder genoemde eisen. Zulke routes vergroten de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto. Meer mensen kan dit ertoe brengen de fiets te nemen in plaats van de auto. En u weet het, meer mensen op de fiets betekent: meer ruimte in de stad, meer gezonde mensen, minder luchtverontreiniging en minder geluidsoverlast.

Om de dagelijks fietsstromen door de stad in stand te houden is het noodzakelijk om op een termijn van bijvoorbeeld 5 jaar een aantal echte fietsroutes te ontwikkelen en uit te voeren. De ervaringen van de eerste Haagse demonstratieve fietsroute in 1975 (inpassing, aanleg) moeten hierin meegenomen worden, maar ook de ervaringen op dit gebied in andere gemeenten. Op deze fietsroutes zal het belangrijkste deel van het doorgaande Haagse fietsverkeer afgewikkeld moeten worden.

Zulke fietsroutes:

- geven een snelle doorgaande verbinding met zo min mogelijk barrières;
- worden niet gecombineerd met drukke autoroutes (niet in dezelfde straat);
- sluiten aan op fietsverbindingen van buiten de stad (fietsknooppunten in het landelijke gebied) en de binnenstad;
- verbinden de belangrijkste bestemmingen met elkaar (woonwijken, binnenstad, werkplekken)
- zijn duidelijk herkenbaar als fietsroute (wegdek, bewegwijzering).

De Fietsersbond doet de volgende voorstellen (per route moet een aanlegplanning komen):

1. **De Escamroute (Westland-Den Haag Zuidwest/Centrum)**  
Escamplaan, Apeldoornselaan, Dierenselaan, Steynlaan, 's Gravenzandelaan, Prinsegracht, Grote Marktstraat.
2. **Het Trekfietsraçé (Den Haag-Ypenburg/Centrum)**  
Bitterzoetpad, Zomertalinglaan, Postenkade, viaduct A4, langs Drievliet, Hoekweg, Cromvlietkade, Trekweg, Bontekoekade, Van Maanenkaade, Rijswijkseplein (eventueel langs de Binckhorstzijde van de Trekvliet of aan beide zijden van de Trekvliet).
3. **De Strandwalroute (Den Haag Zuidwest-Kijkduin/Centrum)**

Ockenburghstraat, Nieuw Waldeck, Albardastraat, Appelstraat, Mient, Weimarstraat, Celsiusstraat, Newtonplein, Newtonstraat, Conradkade, De Constant Rebècquestraat, Koningin Emmaplein, Noordwal, Prinsestraat, Noordeinde, Heulstraat.

**4. De Nassauroute (Den Haag-noordoost/Centrum)**

Thérèse Schwartzestraat, Breitnerlaan, Weissenbruchstraat, Jan van Nassaustraat, Nassau Odijkstraat, Koningskade.

**5. De Zeeroute (Den Haag-Scheveningen/Centrum)**

Badhuiskade, Haringkade, Dr. Aletta Jacobsweg, Bankastraat, Nassauplein, Schelpkade, Prinses Mariestraat, Frederikstraat, Denneweg.

**6. De Mariaroute (Den Haag-oost/Centrum)**

Hofzichtlaan, Diamanthonor, Vlaskamp, Theresiastraat, Den Haag CS

**7. De Foreroute (Den Haag-Leidschenveen/Centrum)**

Bos Oosthoeklaan, Moezel/Taag, zuidelijk fietsviaduct A4, Schrepelpad, Wijkerlaan, Rembrandtlaan, St. Martinuslaan, Reuvenslaan, Keltenlaan, Irenelaan, Nicolaas Beetslaan, Loolaan, IJclubweg, Juliana van Stolberglaan.

**8. De Rembrandtroute (Delft-Den Haag west/Centrum)**

Jaagpad, Populierlaan, Rembrandtkade, Steenlaan, Oudemanstraat, Slachthuisstraat, Leeghwaterplein, Laakplein, Den Haag HS

**9. De Florisroute (Den Haag zuidwest/Centrum)**

Lozerlaan, Riddersdreef, Gravenweg, Ambachtsgaarde, De Gaarde, Steenwijklaan, Rhijnvis Feithlaan, Sara Burgerhartweg, Roemer Visscherstraat, Aagje Dekenlaan, Mr. P Droogleeveer Fortuynweg, Veluweplein, Schalk Burgerstraat, Delftselaan, Herman Costerstraat, Steynlaan, enz.

De op de kaart ingetekende routes vindt u op de volgende pagina.

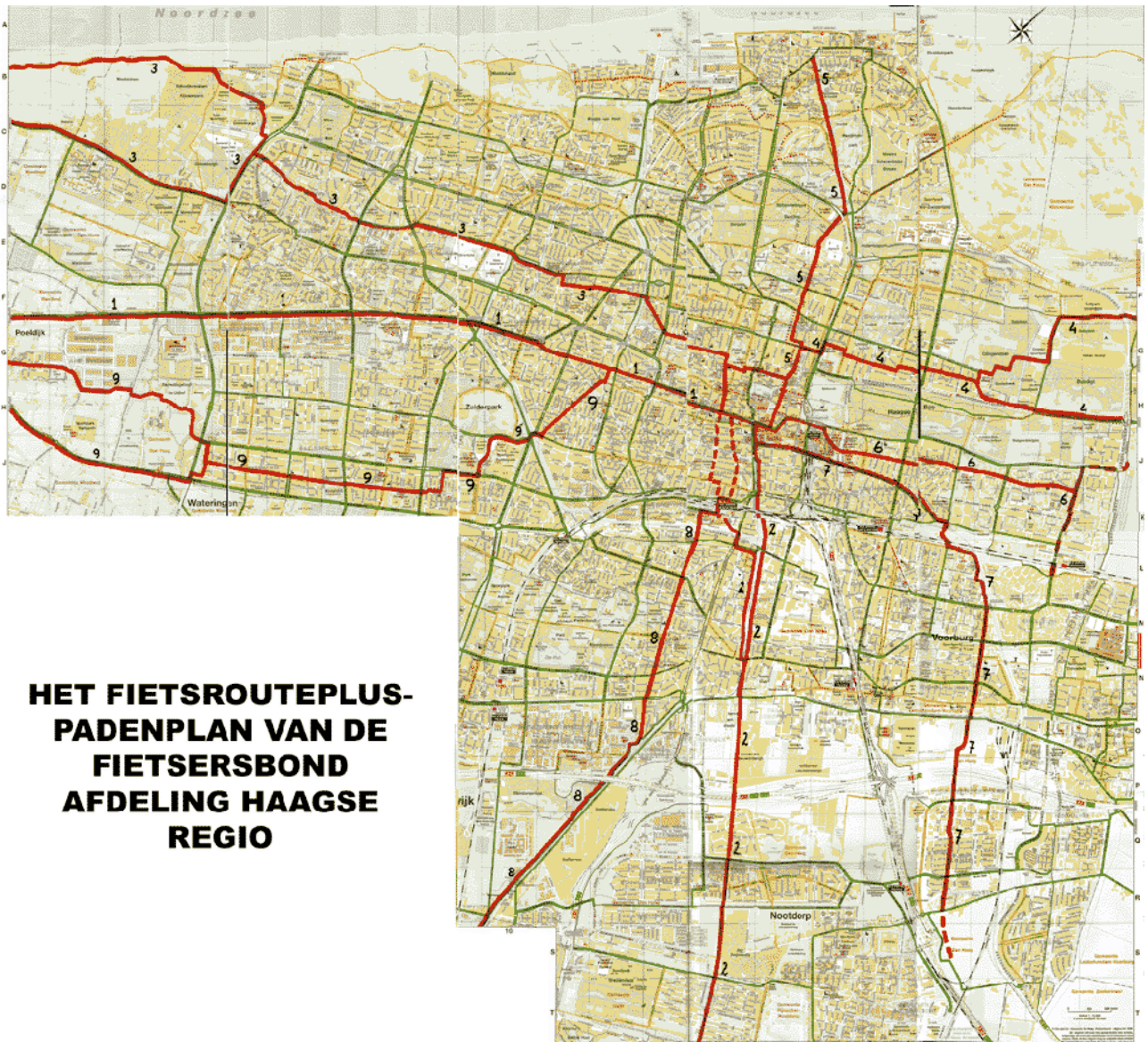
De Escamproute, het Trekfietstracé, de Strandwalroute en de Zeeroute hebben om verschillende redenen prioriteit en moeten (en kunnen) als eerste ontwikkeld worden.

Belangrijke aanvullende informatie per route geven de antwoorden op vragen als:

- Welke herkomst en bestemming wordt hiermee gekoppeld?
- Wat is de onderlinge relatie?
- Hoeveel personen zullen zich verplaatsen over deze route?
- Welke stimulans zal dit betekenen voor het fietsverkeer?
- Welke verbeteringen zijn door de realisatie van de route te verwachten op het gebied van bereikbaarheid, volksgezondheid, sociale contacten, luchtverontreiniging, enz.?

Aandachtspunten:

- de fietsroutes dienen te worden voorzien van een goede bewegwijzering, waarop niet alleen de naam, de richting en eindpunt van de route worden aangegeven, maar ook waar al of niet bewaakte fietsenstallingen langs de route liggen;
- het wegdek is fietsvriendelijk (éénduidig, comfortabel, snel, voldoende breed, enz.) en geeft duidelijk aan waar fietsers geacht worden te rijden;
- bij drukke kruispunten worden wachttijdmelders geplaatst;
- veilig fietsen is belangrijker dan het parkeren van auto's op de openbare weg;
- fietsen in het centrum van Den Haag (de oude stad) moet mogelijk zijn in beide richtingen in alle straten, hoe smal ook, met uitzondering van smalle winkelstraten tijdens de winkelopeningstijden (volgens de uitgangspunten genoemd in de uitgave van het Fietsberaad, *Fietsen in winkelgebieden*); met dit uitgangspunt zijn fietsvoorzieningen in de binnenstad slechts in beperkte mate nodig, uitgezonderd een enkele doorgaande fietsroute.



**HET FIETSRUTEPLUS-  
PADENPLAN VAN DE  
FIETSERBOND  
AFDELING HAAGSE  
REGIO**

.