



Afdeling Haagse regio  
Postbus 11638  
2502 AP Den Haag

Betreft: Suggesties voor een goed fietsklimaat in Den Haag

Uit het collegeakkoord:

***Meer ruimte voor de fiets***

*Veilige, herkenbare en comfortabele fietsvoorzieningen zijn de basis voor een verdere groei van het fietsgebruik. Er komt een ambitieus programma voor de uitbreiding en verbetering van fietsvoorzieningen: het aantal stertroutes wordt deze periode uitgebreid, we gaan door met het asfalteren van fietspaden en creëren meer (gratis) stallingen bij stations, in het centrum en bij het strand. Weesfietsen worden in de hele stad aangepakt en we breiden het aantal buurtstallingen en fietspaden in wijken zoals de Stationsbuurt en de Schilderswijk uit.*

## Inleiding

Het fietsbeleid kan op brede steun in de Raad rekenen, zoals op 24 september 2014 bleek. Die brede steun moet zich vooral ook vertalen in meer financiële middelen om deze ambities waar te maken. Het gemeentebestuur moet een in het College breed gedragen beleid voeren. Wij hebben hoge verwachtingen van de samenwerking tussen in het bijzonder de wethouders De Bruijn (Financiën, Verkeer, Vervoer en Milieu) en Revis (Binnenstad, Stadsontwikkeling, Kerngebieden en Buitenruimte). Maar ook portefeuilles als gezondheidszorg, onderwijs, milieu, wonen en werk zijn van belang. Fietsbeleid is er voor de Haagse burgers, de bezoekers, de werkende bevolking, schoolgaande kinderen en toeristen. Den Haag, stad van recht en vrede, ja, maar zeg maar gerust: stad van recht, vrede en leefomgeving. Vandaar: een fietsklimaat. Wonen op een plek waar je je kind veilig naar school kunt brengen, waar je je boodschappen veilig kunt doen, waar je je fiets niet onnodig kwijtraakt aan criminelen, het zijn allemaal nastrevenswaardige zaken. U als wethouders kunt die zaken nastreven, soms in uw eentje, soms in samenwerking met anderen, van collega-wethouders tot stadsgewest Haaglanden, provincie, rijk, EU en graag in samenwerking met het bedrijfsleven. De Fietsersbond gaat er vanuit — in lijn met het Collegeakkoord — vanaf het begin betrokken te worden bij de planontwikkeling.

Deze nota is geschreven na eigen onderzoek naar de fietsinfrastructuur. De conclusie is dat de fietsinfrastructuur in onze regio lang niet overal het comfort en de veiligheid biedt die kwetsbare fietsers nodig hebben. In Den Haag lijkt zelfs een trend gaande om de ruimte voor fietsers steeds verder in te perken. Deze trend wil de Fietsersbond graag keren.

## Financiën

Goed fietsbeleid kost geld, maar bedenk het volgende: goed aangelegde fietsinfrastructuur geeft een hoog rendement vergeleken met infrastructuur voor de auto of voor het openbaar vervoer. Gezien de voordelen van het fietsen — gezond, weinig ruimtegebruik, milieuvriendelijk, snel in stedelijke gebieden — ligt het voor de hand om juist deze vervoerstak te stimuleren met een ruim budget. Dat zal de leefbaarheid van de stad ten goede komen.

Financiën zijn helaas het eerste aandachtspunt in deze nota met aanbevelingen. In de vorige raadsperiode was het budget groter dan in de huidige. Om de ambities waar te maken moet U het budget hoe dan ook zien op te hogen. De ambities uit het Collegeakkoord worden met dit krappe budget niet waargemaakt.

Wel alvast een voorstel voor nu: richt een Fietsparkeerfonds op. En zorg ervoor dat de gelden van afgekochte stallingen ter beschikking komen van de fiets voor zover dat nog niet gebeurd is. Het afkopen van de verplichting tot inrichting van stallingsruimte moet onmogelijk gemaakt worden. Dan wordt een wethouder ook niet meer gedwongen te onderhandelen. Er is helaas leergeld betaald. De vorige wethouder heeft bij de ontwikkelingen in de binnenstad telkens voor wensen van de projectontwikkelaars gekozen of moeten kiezen. De gemeente zit nu met de negatieve gevolgen. Hoor de Raad op 24 september, dat was een heel andere sfeer over de Grote Marktstraat dan eerder. Ons advies: stel een fietsparkeernorm in.

In de begroting moet een duidelijk geormerkt budget komen (een kernbudget) waaraan uw meerjarenprogramma hangt en waarin duidelijke controlemomenten gekoppeld zijn.

## Beginnelsen

In Den Haag moet het langzame verkeer, voetgangers en fietsers, voorop komen te staan in de beleidsafweging, uitgezonderd bij de belangrijke, grote doorgaande wegen voor autoverkeer. Bij elk project stellen wij voor een toets op te nemen, die ook het effect voor de fiets bepaalt (een fietsen-effectrapportage). Daarmee kan gecontroleerd worden of de schone woorden ook in werkelijke maatregelen omgezet worden. Te vaak heeft in het vorige College de fiets onderdeel uitgemaakt van een totaalafweging, waarbij dan uiteindelijk de automobilist won. Dat is kortetermijndenken. Een leefbare stad kan niet ontstaan als de keus voortdurend ten gunste van de automobiliteit uitvalt. De stad verstikt dan letterlijk. Komt vol te staan met stilstaand, en soms rijdend, blik. Kent u de foto's nog van plekken als het Plein in Den Haag, vol met geparkeerde auto's? En vergelijkt u dat eens met nu: een levende stad. En mocht u nu onmiddellijk aan de fietsen in de Grote Marktstraat denken, bedenkt U dan dat die het gevolg zijn van het beleid van het vorige college.

Er moeten vaak keuzen worden gemaakt. Maar maak die dan duidelijk. Als bijvoorbeeld de Loosduinseweg en de Loosduinsekade primair voor autoverkeer geschikt zijn gemaakt, en tot op zekere hoogte ook de Laan van Meerdervoort, zorg dan dat het tussenliggende tracé Mient/Weimarstraat fietsvriendelijk wordt ingericht. De naar schatting 70% (doorgaand) sluipverkeer op deze route moet dan dus geweerd worden (met een circulatieplan).

Als Den Haag leefbaar en gezond wil worden en de menselijke maat (= lopen en fietsen) de norm is, dan zal bij de herinrichting van straten het kwetsbare, langzame verkeer met voorrang een veilige plek op straat moeten krijgen en moet deze categorie niet langer als sluitstuk gezien worden bij een

herinrichting. Den Haag heeft in het verleden vaak ‘mooi’ vóór ‘praktisch’ laten gaan. De fiets zit in de beleving van de ontwerpers al snel in de weg. Als u bij de zogeheten 2-5-2-straten het parkeren van auto’s regelt en niet ook het parkeren van fietsers, komen die fietsers en bovendien de voetgangers in de knel op een trottoir waarvoor nog maar 90 cm overblijft.

De burger moet veilig kunnen fietsen. Een ouder moet een kind naast zich kunnen begeleiden naar school of club. Dat houdt in dat Den Haag niet van zijn eigen Handboek Openbare Ruimte moet afwijken. Dat wil zeggen: Twee fietsers moeten veilig naast elkaar kunnen rijden en daarnaast moet er ruimte zijn om te passeren, ook door brede fietsen en snorfietsen. In de auto mag men toch ook met twee naast elkaar zitten. Voor fietsers is dat vaak ook heel prettig.

Gestalde fietsen moeten veilig kunnen staan. Terugdringen van het gepercipieerde risico van diefstal zal een toename van fietsverplaatsingen tot gevolg hebben, en een vermindering van autogebruik.

Bij het beleid rond stallen moet onderscheid gemaakt worden tussen kortparkeren en langparkeren. Langparkeerders moet daarbij de keus worden geboden: vrij parkeren of bewaakt. Mensen die even een boodschapje doen of iets moeten afleveren (kortparkeerders) hebben andere voorzieningen nodig dat degenen die langer op een plek verblijven.

Zie het parkeren van auto’s en fietsen als één geheel. Stel een geïntegreerd parkeerbeleid op voor auto’s en fietsen.

Uit het Collegeakkoord spreekt een zekere voorkeur voor kwantiteit boven kwaliteit. Wij houden een uitdrukkelijk pleidooi voor *kwaliteit*. Te vaak is de uitvoering van prachtige maatregelen mager en fietsonvriendelijk. Die kwaliteit moet op de een of andere wijze beter geborgd worden. Zowel bij grote projecten, als bij kleine herinrichtingen als bij onderhoudswerkzaamheden. Ambtenaren hebben op dit moment de onmogelijke taak om binnen de gestelde grenzen volwaardige fietsvoorzieningen te plannen. De fietser voelt zich dan afgeknepen. Wij pleiten voor een verruiming van de plangrenzen, en dat u zich minimaal aan uw eigen Handboek Openbare Ruimte houdt. Wij sommen in een bijlage wat aandachtspunten op. The devil is vaak in the detail. Samen zijn de punten genoeg om in uw voornemens meegenomen te worden.

## De rijdende fietser

De rijdende fietser in Den Haag ziet tot zijn grote plezier dat het aantal geasfalteerde fietspaden is toegenomen. Ga zo voort.

De rijdende fietser in Den Haag ziet tot zijn grote treurnis dat de fietspaden vaak te vol en smal zijn. Kruisingen zijn niet gedimensioneerd om een fietser comfortabel en zonder energieverlies doorgang te verlenen of veilig te laten afslaan. Te vaak zien wij bochten met te kleine boogstralen — wij noemen ze geringschattend Haagse bochten — die gewoon te haaks getekend zijn op de tekentafel. Aan ‘tekentafelfietsen’ heeft de fietser geen behoefte. Laat de ingenieurs eens zelf fietsen langs de ontwerpen die ze eerder hebben getekend en die de gemeente heeft goedgekeurd.<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup>We kunnen het niet laten, maar uit een recente publicatie van Goudappel het volgende citaat:  
Een fiets is geen konijn

Fietsers kunnen niet haaks de bocht om. Hoe mooi een ontwerp met haakse bochten er op de tekentafel en straks in Google Earth ook uitziet, geschikt om te fietsen is het niet.

De rijdende fietser komt op zijn weg veel *fietsstroken* tegen of nog erger *suggestiestroken*, vaak direct gelegen naast parkeervakken. Geen handboek die dit aanbeveelt. Argument: te onveilig!

Het is soms een moeilijke keuze, maar doe wat je belooft: sterroutes. Sterroutes van een hoge kwaliteit verkopen zichzelf. In de Haagse Nota Mobiliteit én in het Meerjarenprogramma Fiets 2010-2014 staan de eisen.

De rijdende fietser in Den Haag ziet nog niets van de sterroutes. Wat aan sterroutes gerealiseerd gaat worden, is grotendeels niet herkenbaar als zijnde van een hogere kwaliteit t.o.v. de huidige fietsvoorzieningen. De ontwerpen die ons gepresenteerd zijn laten een aanzienlijke mate van versobering zien die afbreuk doet aan de verkeersveiligheid. Dat is jammer, en niet goed voor het imago van het College die met die sterroutes wil pronken. De routekeuze van de sterroutes is bovendien niet altijd voldoende gemotiveerd. Er is ooit een netwerkanalyse gedaan, voorzover wij weten. Maar er wordt van afgeweken bij de planvorming. Op beargumenteerde betogen van de Fietsersbond wordt helaas niet adequaat gereageerd. Hier is dus nog een wereld te winnen. Sterroutes dienen uitgevoerd te worden als volwaardige, ruime en veilige fietsroutes zoals verwoord in de beleidsstukken. Het allerbelangrijkste is dat de fietser met al zijn eigenschappen als uitgangspunt genomen wordt.

Sterroutes en liefst ook fietspaden elders in de stad moeten allerlei fietsverkeer veilig kunnen verwerken. Dus inclusief moeders met bakfietsen voor het kroost, e-fietsen die zacht maar wel snel komen aanzoeven, fietsen met brede sturen, en helaas nog steeds snorfietsen: breed en gevaarlijk en een bron van luchtvervuiling. Liever hebben wij die snorfietsen van het fietspad. Doe onderzoek hiernaar ter voorbereiding op nadere besluitvorming in Den Haag.

Een ander onderzoek zou kunnen gaan over de nabije toekomst met meer fietsverkeer (toename e-fietsen). Bredere fietspaden, ruimere boogstralen en ruimere in- en uitritten zullen onvermijdelijk worden. Misschien samen met andere overheden. De Fietsersbond adviseert graag.

Wij zouden het zeer op prijs stellen als u bevordert dat fietsers kruispunten vlot kunnen oversteken. Ook in het ontwerp van de kruisingen moet uit het plaveisel duidelijk blijken wie het belangrijkste is. Dat geldt ook meer in het algemeen voor de inrichting van vele kruisingen en wegovertgangen. Die fietser moet er nu vaak overheen hobbelen, omdat het asfalt voor de automobilist wel doorloopt en dat voor de fietser niet. Maar er zijn wonderlijker voorbeelden van foute vormgeving. De Fietsersbond stelt een aantal folders samen met voorstellen voor o.a. verbeteringen op dit gebied.

Er ligt een plan om het autoparkeren uit het Noordeinde te verwijderen. Hulde! Het is zeer gewenst om dit ook in de Prinsestraat te doen. Deze door veel fietsers geliefde straat (kleinschalig, beschermd) is vooral richting stad uit een gevarenpunt voor de fietser. Voor de automobilist is er de Torenstraat. Deze straat is onaangenaam voor fietsers. Weer zo spoedig mogelijk het doorgaand autoverkeer uit de Prinsestraat. Dus scheid dat verkeer en bied de fietser een aantrekkelijke en verkeersveilige inrikker van en naar de stad.

De Fietsersbond adviseert om ook straten als Denneweg, Westeinde en Boekhorststraat op een

---

Een fiets is een evenwichtsvoertuig en je kunt alleen overeind blijven door snelheid te houden. Een boogstraal van vijf meter is minimaal. Twee meter is de absolute, alleen in noodgevallen te gebruiken, ondergrens. Bij zondigen tegen deze regel liggen olifantenpaden en latere aanpassingen op de loer. En ontwerpers: dat ziet er ook niet uit!

dergelijke wijze aan te pakken.

Plaats paaltjes in een fietsvoorziening alleen als duidelijk blijkt dat deze de fietsers meer veiligheid bieden dan het misbruik dat andere voertuigen van de voorziening maken. Voor nu: bezie waar ze kunnen verdwijnen. Paaltjes moeten zodanig van elkaar (1.60 m) staan dat de strooiwagens erlangs kunnen.

Een adequate gladheidsbestrijding met duidelijk benoemde prioriteiten is nodig. Fietsroutes eerst. De weggeschoven sneeuw van de hoofdrijbaan mag daarna niet op het fietspad of de in- en uitritten terecht komen.

Concluderend: voor de rijdende fietser is er dus een hoger planniveau nodig, een *schaalsprong*. Kwantitatief, maar vooral ook *kwalitatief*. Den Haag moet zich meer houden aan zijn eigen richtlijnen en kennis nemen van de aanbevelingen in de landelijke handboeken. Er is voor de fietser op dit sprake van achterstand in onze gemeente. Die wordt alleen maar groter, bij voorbeeld als gevolg van nieuwe voertuigontwikkelingen, als we niets zouden ondernemen. Den Haag zou meer moeten kennismaken van ontwikkelingen in andere steden met oude stedelijke gebieden en hoe men daar de zaken aanpakt, en welke voordelen dat oplevert voor de leefbaarheid en het fietsklimaat in de stad en daarover te berichten. Er zijn lessen te trekken uit Utrecht, Amsterdam, Zwolle, Eindhoven en andere plaatsen.

## De fietser die wil parkeren

Wij schrijven opzettelijk: “De fietser die wil parkeren,” en niet “De parkerende fietser.” Het probleem is, zoals bekend, een schrijnend gebrek aan stallingsruimte door de hele stad heen.

Specifiek: een mooi idee is de voorgestelde prijsvraag voor de situatie bij het Centraal Station.

Een tweede idee is — al eerder genoemd — om een fietsparkeernorm in te voeren, analoog aan die van de auto. Ook bij de herinrichting van straten moet deze norm tot gelding kunnen komen in het ontwerp van het wegindeling.

Ga enthousiast door met het buurtstallingenbeleid.

Bij scholen in het bijzonder zou sterker moeten worden ingezet op het fietsen naar school door leerlingen (en ouders) en op de stallingsmogelijkheden aldaar (nu vaak te krap). Voer je daar geen beleid op, dan ontstaat een negatieve spiraal. Omdat er zoveel ouders met de auto zijn, wordt het fietsen link en wordt het daarmee ontmoedigd. Parkeervoorzieningen voor de fiets bij school moet dus aandacht hebben, alsmede de toeleidende routes. Het thema ‘ouders en kinderen’ leeft in de raad. Buit dat uit. Dat betekent ook iets voor de breedte van fietspaden en de keuze tussen fietsstroken en fietspaden. Maak de stad veilig!

Leg fietsparkeergelegenheden bij belangrijke doelbestemmingen aan, die direct gelegen zijn aan doorgaande fietsroutes, in het bijzonder in de binnenstad. Leer van de ervaringen van de afgelopen jaren van fietsenstallingen die ongunstig gelegen zijn. Wij stellen voor om een deel van de parkeergarage onder de Grote Marktstraat voor fietsers open te stellen. De garage ligt onder de belangrijkste doorgaande fietsroute van Den Haag. Realiseer in de parkeergarage ter hoogte van het Spui en ter hoogte van de Grote Markt een fietsenstalling voor ieder 1000 fietsen. Op de plek van 50 auto's kunnen 1000 fietsen geparkeerd worden. Een investering die zich dubbel en dwars zal

terugverdienen. Daarmee voorzie je de ‘balzaal’ van de stad ook voor fietsers van een ‘garderobe’. Die moet wel smaakvol en mooi worden uitgevoerd. Overleg en ontwerp in de stijl van de rest van de straat zou de moeite waard zijn. Geen ondergeschoven ingang, maar een duidelijk een uitnodigende entree (zie Eindhoven voor de Bijenkorf). Een aanwinst voor die winkelstraat.

U zou ook kunnen overwegen een prijsvraag uit te schrijven voor nietjes versie 2.0. Intelligente nietjes, of mooier vormgegeven nietjes voor speciale plekken (bv. de Grote Marktstraat ).

Maak in de plannen duidelijk onderscheid in kortparkeerders en langparkeerders.

Verander de 7-dagennorm voor verwijdering van gestalde fietsen in een 14-dagennorm.

## **De weerbarstige praktijk**

Een goed fietsklimaat is het doel. Dat wil de gemeente ook. Additionele maatregelen zijn:

- a) We gaan ervan uit dat DSO en DSB op dezelfde lijn zitten voor beleid en uitvoering. Kom met een plan om de gemeentelijke diensten beter met elkaar te laten samenwerken en die samenwerking te borgen. Coördineer maximaal.
- b) Borg het beleid in de gemeentelijke organisatie, in het bijzonder bij de uitvoering.
- c) Stedenbouwkundige overwegingen staan helaas nogal eens haaks op functionele eisen voor de fietser. Voorbeelden: het fietsonvriendelijke plaveisel rond de Grote Kerk, de inrichting van het plein rond het Stadskantoor aan de Leyweg, waar de fietser is verbannen, en de herinrichting van het Stationsplein. Zorg dat die stedenbouwkundigen ook geschoold worden in andere dan esthetische eisen.
- d) Waar ontwerpers van fietsvoorzieningen zelf daarvan gebruik maken, zal met meer fietsgevoel ontworpen worden. Voor een gebied waar je gevoel bij hebt, is de kans groter op een goed ontwerp dat rekening houdt met de plaatselijke omstandigheden. Houd ook rekening met oudere en gehandicapte fietsers. Die stellen specifieke eisen.
- e) Doe wat er in het Coalitieakkoord staat: betrek organisaties zoals de Fietsersbond vanaf het begin van de planvorming, tot en met de uitvoering op straat. Dat kan alleen maar win-situaties opleveren. Amsterdam is een voorbeeld, hier is de Fietsersbond onderdeel van de Verkeerscommissie.

## **Conclusies**

Een intensief beleid inzake de leefbaarheid van de stad is absoluut noodzakelijk. Wie fietst zit niet in de auto!

Zet dus vol in op nog meer kwantiteit, en nog meer kwaliteit. Zowel in de planning, als in de uitvoering, maar ook in de procedures en de voorbereiding. Alleen dan krijgen wij een goed fietsklimaat. Pas dan wordt het fietsen echt gestimuleerd.

Wij wensen het College veel succes bij het creëren van zo'n fietsklimaat.

## Bijlage

### I. Voorstellen inzake infrastructuur van grotere omvang

- a) Stel een deel van de autostalling onder de Grote Marktstraat ter beschikking van de fiets. Maak hiertoe een fraaie, uitnodigende entree *in* de Grote Marktstraat
- b) Leg op strategische plekken ongelijkvloerse kruisingen aan. Zo bij voorbeeld op de Zuid-Hollandlaan hoek Koningskade. Zeker nodig als Rotterdamsebaan ook aangesloten zal zijn.
- c) Geef de fietsen een volwaardige stalmogelijkheid in woonstraten. Hiertoe zal op vele plaatsen het profiel moeten worden gewijzigd, en wellicht zullen ook inbandige stallingsmogelijkheden moeten worden gecreëerd.

### II. Ontwerpprincipes

- a) (Nieuwe) fietspaden worden aangelegd in asfalt met een breedte van minimaal 2,40 m. Zo kunnen fietsers — ook snor- en bakfietsers — elkaar veilig inhalen en kan een ouder zijn of zijn of haar kind veilig begeleiden met de fiets. Tweerichtingenfietspaden zijn minimaal 4 m breed.
- b) Afscheidingen tussen fiets- en voetpaden en ook die naast in- en uitritten dienen zo aangelegd te worden dat onnodige valpartijen worden voorkomen. Dat kan door vergevingsgezinde randjes (= op gelijk niveau of schuin liggend) aan te brengen.
- c) Bij verkeerslichten krijgt het fietsverkeer voldoende opstelruimte en een volwaardige tijdsruimte.
- d) Straatmeubilair behoort geplaatst te worden op een afstand van ten minste 50 cm vanaf het fietspad. Dit om eenzijdige aanrijdingen te voorkomen. Een glaskak moet op grote afstand van een fietspad geplaatst worden.
- e) Fietsstroken worden nooit aangelegd direct gelegen naast geparkeerde auto's. Dit wordt in de verkeershandboeken nergens aanbevolen.
- f) Er dient volop ingezet te worden op het realiseren van ruime fietsstraten in autoluwe gebieden in het bijzonder in stertroutes.
- g) Verhardingsovergangen laten de (impliciete) keuzes van de ontwerper zien voor welke weg de belangrijkste is. Maak een inventarisatie van te wijzigen overgangen.