



Gemeente Den Haag

RIS147716a\_23-JUL-2007

Dienst Stedelijke Ontwikkeling; Directie Beleid  
Verkeer en Infrastructuur

# Meerjarenprogramma Fiets

## 2007 – 2010



## Inhoudsopgave

1.	Samenvatting.....	4
2.	Inleiding .....	6
2.1	Waarom een Meerjarenprogramma Fiets 2007-2010 .....	6
2.2	Leeswijzer .....	6
3.	Terugblik 2003-2006 .....	8
3.1	Aanleg van fietspaden.....	8
3.2	Gestalde fiets.....	9
3.3	Doelstelling: 10% meer fietsers .....	11
3.4	Stand van zaken hoofdrounet fiets .....	12
3.5	Aandacht voor de fiets .....	14
3.6	Klachten .....	14
3.7	Fietsdiefstal .....	14
3.8	Gezondheid .....	15
3.9	Luchtkwaliteit .....	15
3.10	Communicatie .....	16
3.11	Conclusie.....	16
4.	Fietsbeleid tot 2010.....	17
4.1	Inleiding .....	17
4.2	Fietsrounetwerk.....	18
4.2.1	Fietsvoorzieningen op hoofdrouetes .....	18
4.2.2	Kwaliteit van fietspaden.....	19
	<i>Verharding</i> .....	19
	<i>Integrale kwaliteitsverbetering</i> .....	20
4.2.3	Secundaire fietsrouetes.....	20
4.2.4	Fietsouvriendelijke situaties .....	21
4.3	Stallingsvoorzieningen.....	22
4.3.1	Stallen in woonbuurten.....	22
4.3.1.1.	Buurtstallingen.....	22
4.3.1.2.	Fietstrommels .....	23
4.3.1.3.	Bouwverordening .....	23
4.3.2	Stallen bij stations .....	24
4.3.2.1.	Station Den Haag Centraal .....	24
4.3.2.2.	Station Den Haag Hollands Spoor.....	24
4.3.3	Stallen in de binnenstad.....	24
4.4	Communicatie.....	26
4.4.1	Communicatieplan Fiets.....	26
4.4.2	Een landmark voor de fiets.....	26
4.4.3	Fietslessen .....	27

5.	Financiën.....	28
5.1	Fietsvoorzieningen op hoofdroutes.....	28
5.2	Kwaliteitsprogramma.....	28
5.3	Stallingen .....	29
5.4	Communicatie.....	29
5.5	FOS-budget.....	29
	<b>Bijlagen .....</b>	<b>30</b>
	Bijlage 1: Overzicht gerealiseerde fietsprojecten, incl. lengte van de route.....	31
	Bijlage 2: Resultaten fietstelling september 2006 .....	32
	Bijlage 3: Hoofdroutenet Fiets.....	33
	Bijlage 4: Beschrijving van projecten “fietsvoorzieningen op hoofdroutes” .....	34
	Bijlage 5: Kwaliteitsprojecten / omzetting tegels naar asfalt.....	35
	Bijlage 6: Budgetten en reserveringen .....	36

## 1. Samenvatting

---

Fietsen is goedkoop, goed voor de gezondheid, goed voor het milieu en goed voor de stad. Om te zorgen dat Den Haag meer gaat fietsen krijgt het fietsbeleid met dit meerjarenprogramma een nieuwe impuls.

Meer fietsen begint met een goede fiets binnen handbereik. Een plaats om bij de woning veilig te stallen is van groot belang om met name korte ritten per fiets te maken. Om stallen bij de woning veiliger te maken zullen bij wijze van proef fietstrommels en andere innovatieve – en veilige - stallingsmethoden op straat worden gezet.

Bij populaire bestemmingen voor fietsers, zoals de binnenstad en de stranden van Scheveningen en Kijkduin, wordt voorzien in bewaakte en onbewaakte stallingsmogelijkheden. Het netwerk aan stallingen van Biesieklette in de binnenstad moeten minimaal op peil worden gehouden. Op plaatsen waar een tekort aan goede en veilige stallingen (bijvoorbeeld Plein en de omgeving Spuimarkt) wordt gezocht naar een goede oplossing.

Op stations is de vraag naar stallingsplaatsen de laatste jaren explosief toegenomen. Wildgestalde fietsen gaan steeds meer het beeld bepalen. Enerzijds is dit ongewenst, anderzijds is het van belang dat in deze behoefte wordt voorzien. In het kader van Den Haag Nieuw Centraal wordt een ondergrondse stalling voor 6000 fietsen gerealiseerd. Voor station Holland Spoor wordt gewerkt worden aan een structurele oplossing voor het groeiend aantal fietsen.

Tussen herkomst en bestemming kan in Den Haag al op veel plaatsen aangenaam gefietst worden over rode asfaltpaden. Toch ontbreken op een aantal belangrijke plaatsen nog schakels. Bijvoorbeeld op de Javastraat en Laan van Meerdervoort leeft al jaren een sterke wens bij fietsers om veilig in de tegenrichting (stad in) te kunnen fietsen. Hier, maar ook op andere plaatsen worden grootschalige projecten uitgevoerd om fietspaden aan leggen waar deze nu nog ontbreken. Fietspaden waar veel fietsers gebruik van maken worden waar nodig verbeterd.

Herkenbaar rood asfalt, goede oversteekmogelijkheden en veiligheid op kruisingen zijn hierbij van groot belang. Waar toch gewacht moet worden, geven wachttijdvoorspellers duidelijkheid aan hoe lang dit gaat duren. Fietsers waarderen dat en de wachttijd wordt als minder hinderlijk ervaren.

Veel fietsers gebruiken het liefst geasfalteerde fietspaden om vaart te kunnen maken en direct naar hun bestemming te fietsen. Anderen geven de voorkeur aan routes door woonwijken en andere verkeersluwe straten. Om aan deze laatste groep gebruikers tegemoet te komen zullen deze routes de komende jaren geanalyseerd en verbeterd worden. Fietspaden zijn hier niet altijd mogelijk, maar vaak kan met kleine verbeteringen de kwaliteit van de route al aanzienlijk worden verbeterd.

In Den Haag vinden 30% van alle verplaatsingen over korte (<7,5 km) plaats met de fiets. Zeker geen slechte score, maar er is ruimte voor verbetering. De inspanningen van de afgelopen jaren hebben vooral veel nieuwe infrastructuur opgeleverd en een

verbetering van het hoofdrouthenet en de stallingsvoorzieningen. Toch zijn er nog altijd groepen Hagenaars die nauwelijks fietsen. Met alleen meer infrastructuur aanleggen gaan deze groepen niet meer fietsen. Alleen door doelgerichte communicatie kunnen belangrijke groepen als kinderen, (jongere) ouderen en allochtonen worden bereikt.

Een goed voorbeeld doet ongetwijfeld volgen, maar voor de gemeente is een belangrijke rol weggelegd om dit te stimuleren. Fietslessen voor iedereen die dat wil, opmerkelijke acties en een *Landmark* voor fietsers moeten dit sneeuwbaaleffect in gang zetten.

## 2. Inleiding

---

### 2.1 Waarom een Meerjarenprogramma Fiets 2007-2010

In het Meerjarenprogramma Fiets 2003 - 2006 heeft de gemeente een actief beleid gevoerd om het fietsen aantrekkelijker te maken en de verkeersveiligheid van de fietser te verbeteren. Met een gericht uitvoeringsprogramma is er de afgelopen jaren veel gerealiseerd. Om ook in de toekomst nieuwe fietspaden, stallingsvoorzieningen en daarmee mensen op de fiets te krijgen vormt dit meerjarenprogramma de voortzetting van het Haags fietsbeleid.

De fietser is een belangrijk onderdeel van duurzame mobiliteit in de stad. De druk van de auto wordt steeds groter door de groei van de mobiliteit. De bijhorende negatieve gevolgen zijn aanzienlijk: overlast door uitlaatgassen en geluid, een hoge druk op de openbare ruimte en verkeersonveiligheid. Het is daarom noodzakelijk om te blijven investeren in verbetering van de positie van de fiets om hiermee de groei van het autoverkeer te beperken.

Dit Meerjarenprogramma Fiets 2007-2010 is enerzijds een voortzetting van het fietsbeleid van de afgelopen jaren, anderzijds worden nieuwe accenten aangebracht. Als basis voor dit nieuwe Meerjarenprogramma dienen het Verkeersplan, verkeersbeleid tot 2010 en het Meerjarenprogramma Fiets 2003 - 2006. Het algemene verkeersbeleid heeft een looptijd tot 2010. In 2008 zal een integrale visie op de ontwikkeling van het Haagse verkeersnetwerk voor de lange termijn worden gepresenteerd in de Haagse Nota Mobiliteit. Vooruitlopend hierop is het fietsbeleid geactualiseerd om in te spelen op zaken als de sterk groeiende vraag naar stallingsvoorzieningen en de klachten rondom de kwaliteit van de bestaande fietsroutes.

In het collegeprogramma 2006-2010 is speciale aandacht voor de fiets als één van de pijlers voor duurzame mobiliteit in de stad. Er wordt ingezet op intensiveren van de aanleg van vrijliggende fietspaden en het verbeteren van de verharding met rood asfalt. Dit komt tot uiting in een 32-tal projecten voor de aanleg van nieuwe fietsvoorzieningen en de uitvoering van een kwaliteitsprogramma om in totaal 44 kilometer bestaand fietspad naar een hoger kwaliteitsniveau te brengen.

### 2.2 Leeswijzer

Dit plan bestaat uit 3 delen: een terugblik over 2003-2006, het programma voor 2007-2010 en een financieel overzicht.

In hoofdstuk 3 wordt teruggekeken naar de afgelopen jaren en de resultaten van het MJP 2003-2006. Er wordt concreet ingegaan op de gerealiseerde projecten en er wordt een korte analyse uitgevoerd naar het effect van het fietsbeleid in de afgelopen jaren. Hierbij is bijzondere aandacht voor de doelstelling van 10% meer fietsers. Er wordt beschreven wat er terecht is gekomen van de plannen en speerpunten uit het MJP 2003 - 2006. De conclusies hiervan vormen de basis van het nieuwe beleid.

Hoofdstuk 4 benoemt de doelstellingen waar het fietsbeleid zich de komende jaren op zal richten en de thema's die extra aandacht zullen krijgen. Deze worden vertaald naar

concrete projecten voor weginfrastructuur, stallingen en communicatie. Hoofdstuk 5 gaat nader in op de financiering van het fietsbeleid.

### 3. Terugblik 2003-2006

---

In het Meerjarenprogramma Fiets 2003-2006 zijn 4 speerpunten van het beleid benoemd en vertaald naar concrete projecten. Deze projecten zijn onderverdeeld in een Uitvoeringsprogramma, een wensenlijst en projecten waarbij de aanleg van fietsvoorzieningen gecombineerd wordt met een ander infrastructureel project. In bijlage 1 staat een overzicht van uitgevoerde fietsprojecten.

#### 3.1 Aanleg van fietspaden

Van de infrastructurele projecten die vallen onder het speerpunt “voltooien hoofdrouten netwerk” uit het MJP 2003-2006 is ca. 75% uitgevoerd of in uitvoering. Daarnaast is voor twee andere projecten reeds een uitvoeringsbesluit genomen, maar wacht de uitvoering op afstemming met andere werkzaamheden om zo werk met werk te maken. De overige infrastructurele projecten zijn voor het grootste deel in voorbereiding. Een aantal complexe projecten is echter niet gestart. Bijvoorbeeld projecten waarbij veel parkeren moet worden opgeheven of waarbij een ruimtelijke reservering voor de fietser op gespannen voet staat met bestaande auto-stromen. Voorbeelden hiervan zijn de Javastraat (smalle deel), Laan van Meerdervoort (Groot Hertoginnelaan – Zeestraat) en de Carnegielaan. Laatstgenoemde is in 2006 alsnog in voorbereiding genomen om in samenwerking met onderhouds- en rioleringswerk te worden uitgevoerd.



**Aanleg fietspaden Volendamlaan**

Naast de projecten uit het Uitvoeringsprogramma zijn ook integrale projecten uitgevoerd. Een voorbeeld hiervan is de Prinsegracht, die in het kader van de Kern Gezond opnieuw is ingericht, met fietspaden in rood asfalt. Verder zijn in de loop van het MJP tientallen fietsonvriendelijke situaties in samenwerking met de Fietsersbond opgelost.

Al in de eerste jaren van het Uitvoeringsprogramma zijn enkele belangrijke knelpunten in het hoofdrouten netwerk voor de fiets aangepakt. Zo zijn in 2003 fietspaden op de Laan Copes van Cattenburch en het brede deel van de Javastraat aangelegd en is het Willem Witsenplein aangepakt. Door aan te sluiten op diverse andere projecten is dit laatste project gefaseerd uitgevoerd. Het laatste deel is in oktober 2006 uitgevoerd. Ook op de Volendamlaan en Thorbeckelaan zijn fietspaden gerealiseerd, waarbij naast fietspaden ook het asfalt van de rijbaan opnieuw is aangebracht en de riolering is vervangen. In samenwerking met RandstadRail zijn op de Apeldoornselaan vrijliggende fietspaden aangelegd, waarmee de veiligheid en het comfort van de fietser verbeterd is.



Een ander project waar de veiligheid en het comfort van fietsers op grootschalige wijze is verbeterd is de Harstenhoekweg. Ook hier zijn vrijliggende fietspaden aangelegd. Een brede asfaltweg zonder duidelijke positie voor de fiets is veranderd in een weg met een duidelijke en rustige uitstraling met comfortabele vrijliggende asfaltfietspaden. Onderstaande foto's geven weer hoe de situatie voor de reconstructie was en hoe de weg er nu uitziet.



**Harstenhoekweg, voor en na de herinrichting**

### 3.2 Gestalde fiets

Naast de realisatie van ontbrekende schakels is ook veel aandacht besteed aan de speerpunten gestalde fiets en aansluiting OV-fiets. Het goed kunnen stallen van de fiets is van essentieel belang om het fietsgebruik te stimuleren. Als belangrijke reden om geen gebruik te maken van de fiets wordt nog steeds de kans op diefstal genoemd. Daarom had het gemeentelijk fietsbeleid bijzondere aandacht voor fietsparkeren. Het belangrijkste onderdeel was uitbreiding van het netwerk aan bewaakte stallingen. Daarnaast zijn ook onbewaakte stallingsvoorzieningen en schoolstallingen gerealiseerd.

Het meest aansprekende project voor de gestalde fiets is Fiets&Stal. In samenwerking met Stroom, het Haagse Centrum voor Beeldende Kunst, ontwerpen kunstenaars de beheerdersruimte voor de bewaakte stallingen van Biesieklette. Reeds 10 van deze ruimtes zijn te bewonderen in Den Haag. Een aantal van deze objecten heeft zelfs internationale kunstprijzen gewonnen. Deze aandacht voor de beheerdersunits brengt het fietsen in Den Haag positief onder de aandacht. Daarnaast is ook het aantal onbewaakte stallingsplaatsen sterk uitgebreid met het plaatsen van de zogenaamde “nietjes” (fietsbeugels). Op verzoek van bewoners worden deze bij de woning geplaatst. Ook is het aantal nietjes in Scheveningen en de Binnenstad uitgebreid om voldoende stallingscapaciteit te kunnen bieden aan bezoekers.

Naast nieuwe stallingen is en wordt ook hard gewerkt om de huidige stallingen te handhaven en te verbeteren. In dit kader heeft het college besloten de stalling Grote Markt uit te breiden en op te knappen en bij de herinrichting van het Buitenhof een vernieuwde en vergrote stalling te realiseren.

Om scholieren te stimuleren met de fiets naar school te komen worden bewaakte schoolstallingen ingericht. Scholen zijn hierover enthousiast. Op het Westhage College is in 2004 een schoolstalling van start gegaan en op het Segbroek College wordt momenteel een schoolstalling gerealiseerd. Naast deze schoolstallingen die door de gemeente gerealiseerd zijn, sluiten scholen ook op eigen initiatief overeenkomsten met Biesieklette om hun schoolstallingen te laten beheren. Op dit moment heeft Biesieklette 15 schoolstallingen in beheer en dit aantal groeit gestaag.



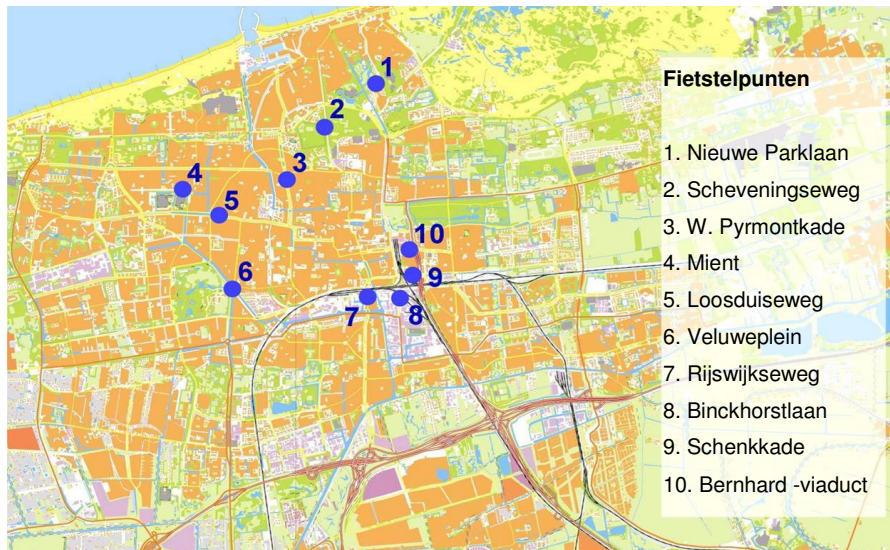
**Beheerdersunits Fiets&Stal (resp. Scheveningen, Centraal Station)**

Om de ketenverplaatsing fiets – openbaar vervoer te stimuleren is een onderzoek gedaan naar de vraag en het aanbod van fietsvoorzieningen bij haltes van het openbaar vervoer. Hieruit is gebleken dat de fietsroutes die naar de OV-haltes toegaan goed zijn. De vraag naar stallingsvoorzieningen bij de haltes is beperkt, op enkele locaties na. Bij haltes waar de vraag groter is dan het aanbod worden extra stallingsvoorzieningen geplaatst. Op verzoek van de commissie Verkeer, Economie en Monumenten zijn in maart 2006 fietskluizen geplaatst bij de eindhalte Vrederust van tramlijn 9. Inmiddels zijn alle kluizen bezet. In 2007 zullen ook bij de eindhalte van tramlijn 6 en buslijn 25 bij de kruising Erasmusweg / Lozerlaan kluizen worden geplaatst. Aansluitend zal door meer publiciteit en in samenwerking met de HTM worden geprobeerd de kluizen maximaal te benutten. Eind 2007 zal de proef worden geëvalueerd.

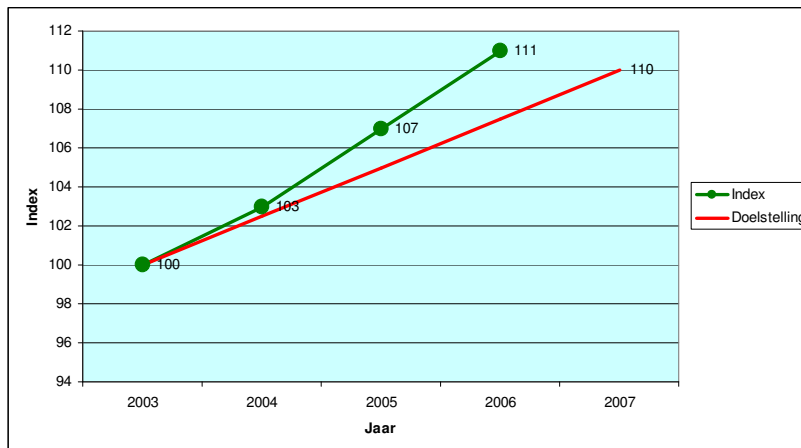
De uitgevoerde fietsprojecten uit het Meerjarenprogramma Fiets 2003 - 2006 zijn binnen de hiervoor beschikbare budgetten uitgevoerd. In de afgelopen jaarschijven is onderuitputting opgetreden op fietsprojecten door twee hoofdoorzaken. Ten eerste door aanbestedingsvoordeel en ten tweede door vertraging in de voorbereiding waardoor de middelen niet volgens planning besteed zijn. In hoofdstuk 5 zullen de financiën uitgebreider aan bod komen.

### 3.3 Doelstelling: 10% meer fietsers

Het Meerjarenprogramma 2003 - 2006 had als doel om het aantal fietsers per 2007 met 10% te laten groeien ten opzichte van 2003. Om te weten of deze doelstelling is behaald, is een monitoringsprogramma opgezet. Op 10 vaste meetpunten verspreid over de stad (zie onder) wordt sinds het najaar van 2002 meerdere keren per jaar gedurende een aaneengesloten periode (minimaal 2 weken) het aantal fietsers geteld, zowel richting het centrum als richting de periferie.



Telpunten voor monitoring



Indexcijfers fietsgebruik 2003-2006

De resultaten van de telling staan in de bovenstaande grafiek afgebeeld en laten de ontwikkeling van het fietsgebruik in Den Haag tussen 2003 en 2007 zien. Uit het monitoringsprogramma blijkt dat het fietsgebruik in 2006 11% hoger is dan in 2003. De doelstelling in het MJP 2003-2006 was 10% meer fietsers in 2007. Hiermee is de kwantitatieve doelstelling uit het Meerjarenprogramma 2003 - 2006 al een jaar eerder behaald dan verwacht.

Uit de tellingen blijkt verder dat in Den Haag de populairste fietsmaanden juni en september zijn. Op de zaterdagen en zondagen neemt het fietsgebruik tijdens de herfst

en wintermaanden sterk af in vergelijking met werkdagen. Op werkdagen heeft het fietsgebruik een utilitair karakter. Korte afstanden tussen wonen en werken worden met de fiets afgelegd. Mensen doen dit in de winter in mindere mate, maar voor velen blijft het een goede vervoerswijze. Tijdens het weekend is de fiets met name een recreatief vervoermiddel. De fiets wordt gepakt om naar de binnenstad of het strand te gaan, of om gewoon een stukje te fietsen. In de maanden dat het weer minder is neemt dit recreatieve fietsverkeer sterk af.

#### *Uitbreiding fietstelling*

In september 2006 is een grootschalig onderzoek gedaan naar het gebruik van het fietsroutenetwerk. Doel was om in meer detail het gebruik van het hoofdrounet inzichtelijk te krijgen. Op 113 plaatsen is gelijktijdig geteld hoeveel fietsers er passeerden in de ochtendspits. In totaal zijn gedurende de tellingen zo'n 68.000 fietsers geregistreerd. Uit de tellingen blijkt dat de Bezuidenhoutseweg nabij het Centraal Station het drukste telpunt is. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de tien drukste punten. De telling zal jaarlijks herhaald worden om het gebruik van het fietsroutenet beter te kunnen monitoren en de relatie met investeringen in de infrastructuur te kunnen leggen. De resultaten van de telling van 2006 staan in bijlage 2. Hieronder volgt een overzicht van de top 10 telpunten. De intensiteit van de fietsroutes is van invloed geweest op de projecten voor nieuwe fietspaden en verbetering van de kwaliteit, zoals deze in hoofdstuk 4.2 aan bod komen.

Locatie	Aantal fietsers ochtendspits (07.00-09.00 uur)
1. Bezuidenhoutseweg	2309
2. Rijswijkseweg	1654
3. Laan van NOI	1581
4. Loosduinseweg	1542
5. Conradbrug	1494

Locatie	Aantal fietsers ochtendspits (07.00-09.00 uur)
6. Houtrustbrug	1381
7. Albardastraat	1238
8. Korte Voorhout	1210
9. Fietstunnel HS	1184
10. Groot Hertoginnebrug	1152

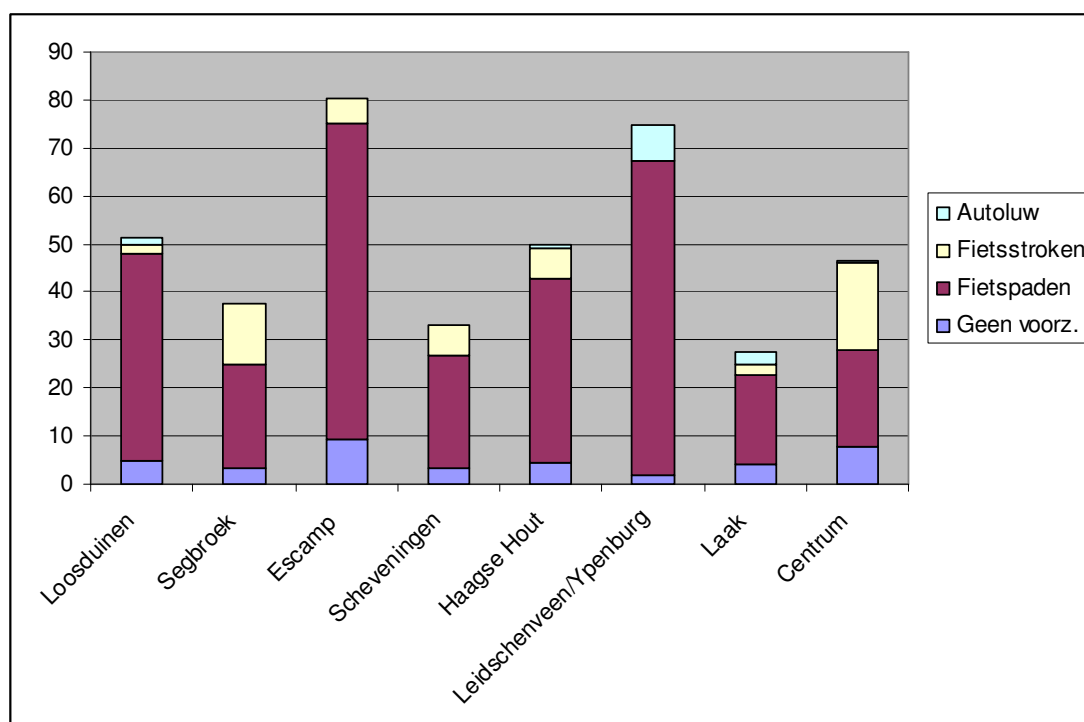
#### **Top 10 van drukste telpunten (september 2006)**

### 3.4 Stand van zaken hoofdrounet fiets

Het hoofdrounetwerk voor de fiets is weergegeven in bijlage 3. Op de ca. 400 kilometer die het netwerk beslaat liggen ca. 295 km. fietspaden en 52 km. fietsstroken. In de onderstaande tabel en figuur is de lengte van het routenetwerk uitgesplitst naar type voorziening per stadsdeel.

Stadsdeel	Geen voorz.	Fietspaden	Fietsstroken	Autoluw	Totaal
Loosduinen	5	42,8	2,2	1,2	51,2
Segbroek	3,4	21,6	12,4	0	37,4
Escamp	9,4	65,8	5	0	80,2
Scheveningen	3,4	23,2	6,4	0	33
Haagse Hout	4,4	38,2	6,4	0,8	49,8
Leidschenveen/Ypenburg	2	65,2	0	7,4	74,6
Laak	4	18,6	2,2	2,6	27,4
Centrum	7,8	20,2	18	0,6	46,6
<b>TOTAAL</b>	<b>39,4</b>	<b>295,6</b>	<b>52,6</b>	<b>12,6</b>	<b>400,2</b>

#### Fietsvoorzieningen op het hoofdrouthenet (km) per stadsdeel



#### Fietsvoorzieningen per stadsdeel, in km.

In Den Haag wordt op ongeveer 25% van alle fietspaden in twee richtingen gefietst. Voor het hoofdrouthenet ligt dit percentage iets lager, omdat dit vaak gekoppeld is aan het autohoofdrouthenet. Hier liggen meestal fietspaden aan beide zijden van de rijbaan, in één richting. Met name in Leidschenveen en Ypenburg zijn veel nieuwe tweerichtingenpaden aangelegd. In bijlage 1 staat een overzicht van gerealiseerde fietsprojecten. Uit de onderstaande tabel valt af te leiden dat het aantal fietsstroken weinig is toegenomen, omdat enerzijds wel 9 km nieuwe stroken zijn aangelegd, maar anderzijds 5 kilometer stroken is verdwenen, om plaats te maken voor de aanleg van fietspaden.

	Vrijliggende fietspaden (km)	Fietsstroken (km)
01-01-2003	276	48
01-01-2007	295	52



## Fietspaden en fietsstroken op het hoofdrounet (2003 en 2006)

Investerings in infrastructuur zijn de afgelopen jaren met name gericht geweest op het aanleggen van ontbrekende schakels in het hoofdrounetwerk. Hierbij zijn ook fietspaden aangelegd op plaatsen waar fietsstroken of geen voorzieningen zijn. Het wensbeeld is om op het gehele hoofdrounetwerk - waar mogelijk - vrijliggende fietspaden in rood asfalt aan te leggen, zodat fietsers veilig en vlot hun doel kunnen bereiken. Tussen 2003 en 2007 is in dit verband ongeveer 25 kilometer fietsvoorzieningen gerealiseerd. Voor het overgrote deel waren dit fietspaden, maar bijvoorbeeld in het deel van de Kamperfoeliestraat dat is aangepakt bleken alleen fietsstroken mogelijk, omdat beide parkeerstroken langs de rijbaan moesten worden gehandhaafd.

### 3.5 Aandacht voor de fiets

De fiets als vervoermiddel, ook in het kader van duurzaamheid, staat de laatste jaren volop in de aandacht. Zowel landelijk als in Den Haag zijn talrijke initiatieven gestart, zowel privaat als van overheidswege, met als doel meer mensen op de fiets te krijgen. In Den Haag is een aantal moties ingediend die een goede indicatie geven van de barrières die fietsers nog ervaren. Thema's die herhaaldelijk terugkomen zijn stallen in woonbuurten (o.a. motie voor plaatsing van Fietstrommels) en verbeteren van het wegdek (meer rood asfalt). Ook in het college-akkoord uit 2006 wordt expliciet vermeld dat hier prioriteit aan wordt gegeven. Tenslotte is er een motie aangenomen voor het mogen meenemen van fietsen in RandstadRail. Op het moment van schrijven was deze motie nog niet definitief afgedaan in verband met de vertraging bij de ingebruikname van RandstadRail.

### 3.6 Klachten

In 2005 heeft het Haags Milieucentrum de website [www.fietsindeknel.nl](http://www.fietsindeknel.nl) opgericht. Hoewel functioneel gelijk aan het al eerder opgerichte klachtenmeldpunt van de Fietsersbond heeft dit meldpunt en met name de aandacht ervoor een groot aantal klachten opgeleverd. Het overgrote deel betrof de staat van onderhoud van fietspaden, een extra signaal dat hier meer aandacht voor nodig is. Ook andere klachten over ontbrekende schakels en onveilige kruisingen, veelal bekende knelpunten, werden gemeld.

### 3.7 Fietsdiefstal

Naast de verkeersveiligheid voor fietsers is het van belang dat de fiets veilig gestald kan worden. In 2005 heeft de Fietsersbond de Fietsdiefstalscan in Den Haag uitgevoerd. Hieruit bleek dat Den Haag aan de 'hardware' kant op het juiste spoor zit, maar dat preventie en voorlichting moet worden verbeterd. Op basis van het advies is besloten om fietsdiefstal hard aan te pakken. In 2006 is een gemeentelijk coördinator aangesteld die onder andere fietsdiefstal gericht aanpakt. In 2006 is in stadsdeel Haagse Hout het eerste project gestart en de resultaten zijn zonder meer spectaculair te noemen: 57% daling van het aantal geregistreerde fietsdiefstallen in 1 jaar tijd. Het

project, dat een samenwerking tussen de politie Haaglanden en de gemeente Den Haag is, wordt op basis van dit gemeten succes verder uitgebreid zodat ook andere stadsdelen worden aangepakt. Het ontbreken van voldoende stallingsvoorzieningen blijft echter een probleem dat in de komende jaren zal moeten worden opgelost.

### 3.8 Gezondheid

Uit onderzoek van het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap blijkt onder meer dat mensen die regelmatig fietsen de conditie van een sporter hebben en lichamelijk tien jaar jonger zijn dan hun werkelijke leeftijd. Verder zijn fietsers weerbaarder tegen ziektes en hebben zij vijftig procent minder kans op een hartaanval.

Iedere volwassene moet in totaal minimaal dertig minuten middelzwaar lichamelijk actief zijn op minstens vijf (maar liefst alle) dagen van de week. Die dertig minuten hoeft overigens niet aaneengesloten te zijn. Middelzwaar staat gelijk aan fietsen met een makkelijk haalbare snelheid van zestien kilometer per uur. In dertig minuten fietst men dan acht kilometer. En dat is de gemiddelde woon-werkafstand (over alle vervoerswijzen) in Den Haag.

Een kwestie die herhaaldelijk aan bod kwam is de gezondheid in relatie tot het fietsen langs hoofdroutes voor het autoverkeer. In Den Haag is een sterke correlatie tussen de hoofdroutes voor auto's en fietsers. Dit betekent enerzijds dat de routes direct en van een goed kwaliteitsniveau (vrijliggende paden) zijn, anderzijds is de plaatselijke luchtkwaliteit een punt van zorg. De fietserbond pleit al enige tijd voor ontkoppeling van beide netwerken. Het fietsbeleid in de afgelopen jaren ging echter nog steeds uit van het aanleggen van fietsvoorzieningen op de hoofdroutes. Door hierop de nadruk te leggen zijn is het hoofdrouthenet flink verbeterd, maar van ontkoppeling was geen sprake.

### 3.9 Luchtkwaliteit

Landelijk is ongeveer de helft van alle autoverplaatsingen een korte rit (minder dan 7,5 kilometer). Ook voor de hele korte afstanden (0-2,5 kilometer) wordt vaak de auto gepakt. Voor een groot deel van deze korte autoritten is de fiets een goed alternatief. Vervanging van een korte autorit door de fiets levert veel winst op voor het milieu. Korte autoritten zijn namelijk relatief sterk vervuilend. Omdat de katalysator nog niet goed werkt bij een koude start, is de uitstoot van een groot aantal schadelijke stoffen de eerste paar kilometer veel hoger dan de rest van de rit.

Den Haag is op het gebied van luchtkwaliteit veelvuldig in het nieuws geweest. Bewoners van de Veerkaden – de 'vuilste straat van Nederland' – hebben afgedwongen dat de gemeente actie moet ondernemen om milieubelasting door onder andere het autoverkeer terug te dringen. Voor de fiets heeft dit een herinrichtingsvoorstel voor de Veerkaden opgeleverd met vrijliggende fietspaden. Het VerkeersCirculatiePlan (VCP) voor het Centrumgebied biedt daarnaast extra mogelijkheden om de concurrentiepositie van de fiets ten opzichte van de auto te verbeteren.

### 3.10 Communicatie

Een aspect van het fietsbeleid dat in de afgelopen jaren onvoldoende is benut is de communicatie. Bij de uitvoering van elk fietsproject wordt standaard een persbericht opgesteld en bij grotere projecten is er vaak een openingshandeling om de aandacht te vestigen op de voortgang van het fietsnetwerk. Deze vorm van communicatie loopt goed, maar wat niet wordt gedaan is het inzetten van communicatie als middel om het imago van fietsen te verbeteren en het gebruik ervan onder Hagenaars te stimuleren. Dit vereist een heel andere aanpak en dit zal in de komende jaren meer worden gebruikt als middel om de doelstellingen uit dit MJP met betrekking tot groei van het aantal fietsers te behalen.

### 3.11 Conclusie

De doelstelling uit het Meerjarenprogramma 2003-2006 (10% meer fietsers) is gehaald. Het blijkt echter lastig om het fietsgebruik te koppelen aan maatregelen. Deze relatie zal in de toekomst beter moeten worden onderzocht, onder andere door voor- en nametingen van de intensiteit op de aangepakte wegen. Een algemene doelstelling is weinig behulpzaam voor het resultaatgericht aanleggen van infrastructuur als deze relatie onvoldoende duidelijk is. De uitgebreide telling van september, in combinatie met het standaard uitvoeren van een voor- en nameting geeft een veel beter beeld van de effectiviteit van infrastructurele maatregelen.

Een compleet hoofdrouthenetwerk is en blijft een belangrijke pijler om het fietsverkeer te stimuleren. Verbeteren van het hoofdrouthenetwerk blijft daarom ook in de komende jaren een belangrijk speerpunt. Directe routes zijn hierbij van groot belang. Omrijden dient tot een minimum beperkt te blijven, want reistijd is voor de fietser een belangrijke factor. Wanneer de reistijd langer is dan die per auto, is dit een belangrijke reden om de fiets te laten staan en de auto te nemen. Wachtijden bij verkeerslichten, omrijden, barrières en ontbrekende stallingen hebben dan ook een negatief effect op het gebruik van de fiets. Een belangrijke factor is ook de kwaliteit van het wegdek. Investeren in de kwaliteit van het wegdek is van groot belang om bestaande fietsers op de fiets te houden en nieuwe fietsers te lokken. In de periode 2003-2006 is dit onvoldoende gebeurd.

Uit de Fietsdiefstalscan blijkt dat Den Haag nog steeds voorop loopt op het gebied van bewaakte stallingen. De aantrekkelijkheid van de stallingen (met name Fiets & Stal) is een sterk punt en ook het aantal plaatsen is in vergelijking met andere steden relatief groot. Om deze goede positie te behouden blijft de gestalde fiets een speerpunt in het fietsbeleid. In het MJP 2003-2006 is met name aandacht voor stallingen in de binnenstad en bij grootschalige voorzieningen (bv. Scheveningen). De komende jaren zal het behoud van de huidige stallingen een steeds belangrijkere rol gaan innemen. Bezuinigingen op de gesubsidieerde arbeid betekent een zwaardere opgave om stalling financieel sluitend te krijgen.



## 4. Fietsbeleid tot 2010

---

### 4.1 Inleiding

De algemene doelstelling van het Haags fietsbeleid in dit Meerjarenprogramma is om meer mensen op de fiets te krijgen. Hieronder valt meer fietsgebruik door de bestaande fietsers en een toename van nieuwe fietsers. In de afgelopen 4 jaar is gebleken dat het monitoringsprogramma met 10 telpunten bruikbare resultaten oplevert. Het zegt echter niets over de samenstelling van de groep fietsers die geteld wordt en vrijwel niets over de effectiviteit van infrastructurele maatregelen. De informatie is waardevol om een algemeen beeld te krijgen van het aantal fietsers in Den Haag en de aantrekkelijkheid van de stad voor fietsers. Ook de komende jaren zal daarom worden doorgegaan met deze tellingen. Daarnaast zal informatie uit het Mobiliteitsonderzoek Nederland (MON) worden gebruikt om nauwkeuriger vast te stellen wáár de groei zit en waar deze achterblijft.

Om de effectiviteit van de genomen maatregelen te meten zal bij elk project een voor- en nameting plaatsvinden van het aantal fietsers op de route en eventueel een alternatief dat ermee samenhangt. Ook zal meer duidelijk worden over het effect van kwaliteitsverbetering in relatie tot bijvoorbeeld de aanleg van fietspaden waar nu geen voorzieningen zijn of de inrichting van een nieuwe cq. vernieuwde stalling. De evaluatie van deze metingen zal onderdeel zijn van het volgende meerjarenprogramma.

Uit tellingen sinds 2002 blijkt dat de groei van het aantal fietsers harder is gegaan dan in het MJP 2003-2006 werd beoogd. In plaats van een prognose van de gemiddelde groei van 2,5% per jaar tussen 2003 en 2007, was de groei in werkelijkheid gemiddeld 3,5% (t/m 2006). Deze ontwikkeling houdt gelijke tred met het landelijk gemiddelde. Omdat de sterke groei van de afgelopen jaren statisch geen trendbreuk is, is er geen aanleiding hiervanuit te gaan voor de komende jaren. Aangezien de aanleg van fietspaden steeds lastiger zal worden (de makkelijke zijn al gedaan), wordt de algemene doelstelling uit het MJP 2003-2006 gehandhaafd. Doelstelling is dan ook om in 2010 10% meer fietsers te tellen in vergelijking tot 2006.

Doelstelling:

**10% meer fietsers in 2010  
ten opzichte van 2006**

## 4.2 Fietsroutenetwerk

### 4.2.1 Fietsvoorzieningen op hoofdroutes

In het Meerjarenprogramma Fiets 2003-2006 is een hoofdroutenetwerk voor de fiets vastgesteld. In de afgelopen jaren is het vastgestelde netwerk een bruikbaar systeem geweest om fietsprojecten op te baseren en om goede fietsvoorzieningen op de belangrijkste routes aan te leggen. Het Haagse fietsroutenetwerk is relatief omvangrijk en kent bijvoorbeeld in vergelijking met Amsterdam een veel fijnere maaswijdte. Parallele fietsroutes in Den Haag liggen in de regel niet meer dan ca. 500 meter uit elkaar. Dit heeft als voordeel dat de fietser vaak veel alternatieven heeft en korte routes kan kiezen zonder het hoofdroutenet te verlaten.

Het stadsgewest Haaglanden heeft een regionaal fietsroutenet vastgesteld. Alle regionale routes die over Haags grondgebied lopen, zijn ook onderdeel van het Haags hoofdroutenet. Waar de gemeente regionale fietsroutes verbetert kan gebruik worden gemaakt van subsidiemogelijkheden, waarbij wel aanvullende eisen gelden om het comfort en de directheid tot een regionale kwaliteit te verheffen.

Voor verschillende gebieden in de stad worden Masterplannen ontwikkeld. Hierin zitten allerlei beleidsaspecten verweven, waaronder dat voor langzaam verkeer. Uit de masterplannen kunnen enerzijds nieuwe fietsroutes voortkomen, die in komende meerjarenprogramma's zullen worden opgenomen. Anderzijds is het routenet in dit MJP een leidraad voor de routes van de fietser door de Masterplangebieden.

Voor de gemeente betekent het fijnmazige hoofdroutenetwerk een aanzienlijke opgave om alle routes op een voldoende niveau te brengen. Het is dus van belang om die routes die worden aangepakt goed te prioriteren. De aandacht zal zich de komende jaren in eerste instantie richten op de complexe projecten die reeds in het MJP 2003-2006 zijn benoemd, en waarvan de noodzaak hoog is, maar die door strijdige belangen of een lastige inpassing moeilijk waren te realiseren. Prioritering laat onverlet dat uiteindelijk alle hoofdfietsroutes goede fietsvoorzieningen moeten krijgen.

Naast de hoofdroutes zijn er nog andere delen van het wegennet waar veel gefietst wordt. De Fietsersbond is verklaard voorstander van het opwaarderen van deze routes, die vaak door parken en woonstraten lopen. In samenwerking met hen zal worden onderzocht wat hiervoor de mogelijkheden zijn. Hiervoor wordt geen extra budget gereserveerd. Waar knelpunten op deze routes liggen, kan een oplossing in het kader van de aanpak fietsonvriendelijke situaties (zie 4.2.4) worden gerealiseerd.

In hoofdstuk 3 blijkt al dat er zo'n 40 kilometer fietspad ontbreekt op het huidige hoofdroutenet. In de loop van het vorige MJP is ca. 75% van de benoemde projecten in de tijdspanne van het plan uitgevoerd. Eenzelfde doelstelling voor het komend MJP is vanwege de toegenomen complexiteit van de projecten een stuk lastiger te realiseren. Daarnaast is het aantal projecten dat wordt opgevoerd gestegen van 20 naar 32, een forse toename. Het streven

#### Doelstelling:

**24 van de 32 benoemde ontbrekende schakels uitvoeren**

van dit meerjarenprogramma is desondanks om drie kwart van de projecten in 2010 uitgevoerd te hebben. De projectenlijst voor dit meerjarenprogramma staat in bijlage 4 kort beschreven. Voor alle overige projecten wordt uiterlijk 2010 in elk geval een verkennende studie verricht naar de haalbaarheid.

Het is van groot belang om te realiseren dat het merendeel van deze projecten alleen kan slagen als het belang van de fietser bij een belangenconflict zwaar wordt gewogen. Met name omdat lastige projecten in het verleden veel vertraging hebben opgelopen en verschoven zijn, en de meeste resterende projecten in deze categorie vallen, is het van belang complexe projecten zo snel mogelijk op te starten. Hierbij moeten risico's in een zo vroeg mogelijk stadium inzichtelijk worden gemaakt en moeten waar nodig keuzes worden gemaakt. Het belang van goede fietsvoorzieningen is vaak strijdig met behoud van parkeerplaatsen en rijstroken, plaats(ing) van bomen en de aanwezigheid van wortels en groene middenbermen.

Eind 2007 verschijnt een uitvoeringsprogramma voor 2008 waarin de in dat jaar lopende projecten worden benoemd, compleet met een nauwkeurige planning en voorstel voor financiering. Ook wordt per project inzicht gegeven in de te verwachten risico's. Vervolgens wordt op hoofdlijnen besloten op de onontkoombare belangenafweging die elk van de projecten zal kennen. wordt vervolgens een besluit op hoofdlijnen genomen over deze projecten.

#### 4.2.2 Kwaliteit van fietspaden

Comfort is belangrijk om het fietsen aantrekkelijk te maken en te houden. Een vlak wegdek is hierbij van belang, maar ook veilige kruisingen, liefst met voorrang voor de fiets, en gunstig afgestelde verkeerslichten. Daarom wordt gestreefd naar integrale verbetering van bestaande fietspaden. Daarbij worden naast een asfaltverharding ook inritconstructies toegepast op kruisingen met wegen van een lagere orde en waar mogelijk maatregelen voor reistijdverkortening op kruisingen toegepast.

##### *Verharding*

Asfalteren van alle bestaande tegelfietspaden in Den Haag is op korte en middellange termijn geen realistische doelstelling. De hinder voor de fietser zelf zou in korte tijd enorm worden en daarnaast kost een omzetting per strekkende meter fietspad ongeveer € 250. Daarom is het nodig prioriteit te geven aan de belangrijkste verbinding in de stad. In bijlage 5 staat het overzicht van kwaliteitsprojecten tot 2010. Een deel hiervan is al voorbereid, waardoor in 2008 de eerste projecten kunnen worden uitgevoerd. In totaal omvat het programma 44 strekkende kilometer fietspad dat integraal wordt verbeterd.

##### Doelstelling:

**44 kilometer bestaande  
fietspaden opwaarderen**

Op basis van de urgentie van onderhoud en strategische ligging op het routenetwerk is in december 2005 al een zogeheten 1<sup>e</sup> prioriteit voor omzetting opgezet (commissiebrief met kenmerk RIS134077). Aansluitend zijn een aantal projecten in voorbereiding genomen om in samenwerking met het groot onderhoud te worden uitgevoerd. In bijlage 5 staat een overzicht van de wegvakken die al gedeeltelijk voorbereid zijn. In 2006 is de voorbereiding aangehouden, in afwachting van een

breder (financiële) afweging in dit meerjarenprogramma. Aansluitend op de publicatie van dit MJP kunnen deze projecten weer opgestart worden en zullen de eerste naar verwachting in 2008 in uitvoering gaan.

Fietspaden die niet voorgenoemde prioriteit krijgen worden bij groot onderhoud omgezet van grijze naar dikke, rode tegels. Hierdoor neemt de herkenbaarheid toe en ook het comfort, zij het in mindere mate dan omzetting naar asfalt. Nieuwe fietspaden worden altijd in rood asfalt uitgevoerd.

#### *Integrale kwaliteitsverbetering*

Omdat naast het wegdek ook andere aspecten bepalend zijn wordt zoveel mogelijk andere aspecten tegelijkertijd aangepakt.

Reistijd op zich en in relatie tot andere vervoerswijzen (concurrentiepositie) is een belangrijke variabele voor de kwaliteit van fietsvoorzieningen. Onderzoek van het Milieu en Natuur Planbureau toont aan dat verkorten van de reistijd een meetbaar positief effect (10% kortere (fiets)reistijd leidt tot 3% hoger fietsgebruik) heeft op het aantal fietsers dat gebruik maakt van een route. Om de reistijd zo kort mogelijk te maken is een aantal maatregelen mogelijk.

Op belangrijke routes moet de fiets zoveel mogelijk in de voorrang zitten. Waar verkeersregelininstallaties staan, moeten deze zo goed mogelijk worden geoptimaliseerd om fietsers een maximale groentijd en een minimale wachttijd te geven. Waar een conflict is tussen een belangrijke fietsroute en bijvoorbeeld een kruisende hoofdroute voor auto's, kan wachten onvermijdelijk zijn. Op dat moment is het te overwegen om de subjectieve (gevoelsmatige) wachttijd te verminderen, bijvoorbeeld door een wachttijdindicatie.

Een goede verharding kan ook een bijdrage leveren aan een kortere reistijd, doordat fietsers minder weerstand ondervinden van het wegdek en sneller door kunnen fietsen.

#### 4.2.3 Secundaire fietsroutes

Het hoofdrouthenet voor de fiets vertoont in Den Haag grote overeenkomsten met het hoofdrouthenet voor de auto. Deze koppeling van beide netwerken heeft een aantal voordelen, maar ook nadelen. Enerzijds zijn het directe routes met een goede sociale veiligheid door de aanwezigheid van andere verkeersdeelnemers. Dit is de belangrijkste verklaring voor de grote aantallen fietsers die gebruik maken van het hoofdrouthenet. Anderzijds is de luchtkwaliteit langs auto-hoofdroutes, met name in de spits, slechter dan gemiddeld in de stad.

Naast de hoofdroutes maken fietsers veelvuldig gebruik van routes door woonwijken. Zeker waar deze korter zijn dan het alternatief via hoofdroutes ontstaan vaak stromen fietsers. In het verleden werd in het kader van de fietsonvriendelijke situaties (zie 4.2.4) incidenteel gewerkt aan het oplossen van knelpunten op deze routes. De komende periode zal meer aandacht worden geschonken aan deze 'olifantenpaden' door de stad. Er zal een studie plaatsvinden waarin wordt onderzocht waar de routes zich bevinden, in hoeverre ze gebruikt worden en welke knelpunten er op deze routes zijn. Hieruit wordt een pakket met maatregelen samengesteld om de kwaliteit ervan te

verbeteren. Afhankelijk van financiering zullen deze routes vervolgens aangepakt worden.

#### 4.2.4 Fietsonvriendelijke situaties

Op hoofdroutes, maar ook op andere routes die druk befietst worden, bestaan altijd kleine knelpunten. Soms kunnen deze met relatief eenvoudige maatregelen worden verbeterd of zelfs geheel opgelost. Voor de aanpak van deze zogeheten fietsonvriendelijke situaties (afgekort: FOS) is een structureel budget beschikbaar. Hiervoor zijn de afgelopen jaren vele kleine ongemakken weggenomen. Met de komst van de website [fietsindeknel.nl](http://fietsindeknel.nl), in combinatie met het online meldpunt van de Fietsersbond, is een aantal nieuwe locaties gemeld. Voor sommige van deze locaties zijn al plannen in voorbereidingen, anderen moeten eerst nader onderzocht worden of er binnen redelijke grenzen een oplossing mogelijk is.

Al jaren is er een regulier overleg tussen de gemeente en de Fietsersbond, waarin onder andere de aanpak van fietsonvriendelijke situaties wordt besproken. In 2006 is deze aanpak in een stroomversnelling geraakt, onder invloed van zowel het meldpunt op de site van de Fietsersbond, als het nieuwe meldpunt [www.fietsindeknel.nl](http://www.fietsindeknel.nl) van het Haags Milieucentrum.

Een aandachtspunt voor de aanpak van fietsonvriendelijke situaties is de communicatie. Door de diverse manieren waarop meldingen binnenkomen is het lastig de terugmelding naar de reclamant goed te regelen. Het is echter van groot belang te laten zien dat er wel degelijk problemen worden opgelost en dat melden zin heeft. Het streven is om alle binnengekomen klachten tijdig af te handelen en waar mogelijk verbeteringen op straat uit te voeren.

### 4.3 Stallingsvoorzieningen

Den Haag beschikt over een uitgebreid stallingennetwerk, met name in de binnenstad en Scheveningen. De bewaakte stallingen voorzien in een behoefte, maar de vraag naar gratis (onbewaakte) stallingsplaatsen blijft groot, getuige het aantal wildgestalde fietsen dat ondanks de stallingen door de hele binnenstad staat. In de komende jaren zal daarom voortdurend worden gezocht naar locaties voor onbewaakte stallingsvoorzieningen bij belangrijke bestemmingen. Hoewel er op dit moment al een jaarlijks budget per stadsdeel beschikbaar is voor plaatsing van fietsbeugels, zijn grootschaliger voorzieningen, met name bij grote NS-stations, nodig om te voorzien in de groeiende behoefte aan stalplaatsen.

Uit de Fietsdiefstalscan blijkt dat stallen bij bestemmingen goed geregeld is in Den Haag. Stallen bij de woning blijft daarbij achter. Het speerpunt stallingsvoorzieningen zal zich dan ook met name richten op stallingsvoorzieningen bij de woning, zoals bijvoorbeeld de fietstrommel, maar ook de aanleg van buurtstallingen blijft nodig.

#### 4.3.1 Stallen in woonbuurten

In de periode 2003-2006 is gebleken dat met name stallen bij de woning bijzondere aandacht verdient. Voor dit speerpunt wordt dan ook gekozen om een meetbaar resultaat te definiëren voor het MJP 2007-2010. Het beleid verschuift van grootschalige voorzieningen waar een groot deel van de buurt gebruik van kan maken naar meer kleinschalige voorzieningen. De doelstelling voor dit onderdeel is gebaseerd op een structureel programma voor fietstrommels, waarbij met name tegen het eind van de looptijd van het MJP de meeste trommels worden geplaatst.

In het verleden zijn in pandige buurtstallingen vooral vanwege de uitstraling en het ruimtegebruik verkozen boven fietstrommels. Daarnaast is voor fietsbeugels inmiddels voor elk stadsdeel een structureel budget beschikbaar, waardoor iedereen in principe zijn fiets kan aanbinden. Dit levert een aanzienlijke bijdrage aan het voorkomen van diefstal, maar nog altijd is het geen 100% garantie. Daarnaast is de fiets onverminderd blootgesteld aan de weerselementen. Dit nodigt niet uit om een goede fiets te kopen, wat op zijn beurt weer een negatief effect heeft op de bereidheid om te fietsen.

##### 4.3.1.1 Buurtstallingen

Buurtstallingen komen moeizaam tot stand. Het vinden van een geschikte locatie en het maken van goede afspraken over (sleutel)beheer, onderhoud en met name aansprakelijkheid is bijzonder moeilijk. Desondanks doen zich af en toe mogelijkheden voor om een buurtstalling te realiseren. De mogelijkheid om deze kansen te benutten door een bijdrage in de investeringskosten vanuit de gemeente moet daarom blijven bestaan. Het initiatief om een buurtstalling op te richten blijft echter bij particulieren.

#### 4.3.1.2. Fietstrommels

In februari 2006 heeft de gemeenteraad een motie aangenomen om fietstrommels te ontwerpen voor toepassing in Haagse woonwijken. In Delft en Rotterdam zijn goede voorbeelden te vinden van fietstrommels die goed functioneren. Een analyse van de manier waarop deze steden omgaan met fietstrommels vormt de basis voor de Haagse aanpak. Er moet lering worden getrokken uit de ervaring in deze steden omtrent vandalisme en kostenbeheersing.

Ook het type trommel is belangrijk. De Delftse en Rotterdamse modellen hebben beide hun voor- en nadelen. Zoals ook in de tussenbeantwoording van de motie is aangegeven, kan HCBK Stroom een bijdrage leveren. Uitgaande van een bestaand ontwerp waar andere gemeenten goede ervaring mee hebben, wordt dit aangepast door Stroom om zo goed mogelijk te passen in het Haagse straatbeeld.

In de periode van dit meerjarenprogramma zal een proef worden gestart waarin een tiental fietstrommels in woonwijken worden geplaatst. Omdat op dit moment het grootste deel van de verzoeken uit Bezuidenhout komt, zal in deze wijk worden gestart. Als de proef een succes blijkt, zal een structureel budget moeten worden gecreëerd om een jaarlijks vastgesteld aantal trommels te kunnen plaatsen.

#### Doelstelling:

**Een proefproject starten, uitvoeren en evalueren voor fietstrommels in woonwijken**

Naast fietstrommels zijn er ook andere vormen van stallen die een goede aanvulling kunnen vormen op het scala aan stallingsvoorzieningen in Den Haag. Een succesvol initiatief in Eindhoven, Lock & Go, is bijvoorbeeld veel minder ingrijpend qua ruimtebeslag en biedt ook een veilige stallingsmogelijkheid. Nadeel hiervan is dat een fiets niet droog staat en ook niet is afgeschermd van de buitenwereld. Nieuwe initiatieven die in de loop van de tijd ontstaan worden telkens beschouwd op toepasbaarheid in Den Haag en zullen mogelijk ook bij wijze van proef op effectiviteit worden getest.

#### 4.3.1.3. Bouwverordening

Sinds een wijziging van het Bouwbesluit begin 2003 is het niet meer wettelijk verplicht om nieuwbouw te voorzien van individuele (buiten)bergingen en buitenruimte. Uit onderzoek blijkt, dat in Rotterdam maar liefst 63 procent van de in 2005 opgeleverde meergezinswoningen geen individuele berging heeft. Amsterdam signaleert een vergelijkbare trend. Ook voor Den Haag zijn negatieve effecten te verwachten, die ertoe leiden dat nieuwbouw dezelfde problemen met wildgestalde fietsen krijgt als vooroorlogse wijken. Zolang er nieuwe woningen zonder adequate stallingsvoorziening worden gebouwd, blijft de aanpak van stallen in woonwijken dweilen met de kraan open. In G4-verband wordt bij het rijk aangedrongen op aanpassing van de bouwverordening om de verplichting om goede stallingsvoorzieningen bij woningen te maken weer op te nemen.

### 4.3.2 Stallen bij stations

Een landelijk probleem dat zich ook in Den Haag manifesteert is de enorm stijgende vraag naar stallingsvoorzieningen op stations. Met name de twee grote NS stations hebben hierdoor oplopende tekorten aan stallingsplaatsen. De gemeente streeft naar een goed gebruik van het OV en het stimuleren van de fiets in het algemeen en als voor- en natransportmiddel voor het OV. De stallingsbehoefte moet daarom zoveel mogelijk worden vervuld. De laatste jaren werden telkens beugels bijgeplaatst, die prompt gevuld waren. Door handhaving zijn de stationsomgevingen beheersbaar gebleven, maar de ruimte voor beugels in de openbare ruimte is eindig. Er moet een structurele oplossing worden gezocht om de beheersbaarheid te waarborgen.

#### 4.3.2.1. Station Den Haag Centraal

Bij station Den Haag Centraal wordt bij de herontwikkeling van het Koningin Julianaplein een ondergrondse stalling van 6.000 plaatsen gebouwd. Deze plaatsen compenseren de bewaakte en onbewaakte plaatsen die op het plein en in de huidige ondergrondse stalling verdwijnen. Daarnaast zorgen ze voor een forse uitbreiding van de totale capaciteit. Een belangrijk aandachtspunt bij de ondergrondse stalling is de kwaliteit en uitstraling. Daarnaast is nog niet duidelijk in hoeverre er betaald moet worden en of er bewaking danwel toezicht komt. Deze elementen zijn bepalend voor het gebruik en de ervaring van gebruikers en zullen zorgvuldig worden afgewogen. In de bouwfase, die langer zal duren dan de looptijd van dit MJP wordt met tijdelijke voorzieningen – bijvoorbeeld in de Rijnstraat - de huidige capaciteit (betaald en onbetaald) aangelegd. Waar mogelijk worden meer plaatsen toegevoegd.

#### 4.3.2.2. Station Den Haag Hollands Spoor

Rond station Hollands Spoor neemt de druk van geparkeerde fietsen toe. De bewaakte stalling is niet 100% gevuld, maar de vrije plaatsen staan overvol. De ruimte is zoals altijd een beperkende factor. Op korte termijn zal worden gezocht naar kleinschalige aanvullingen op het aantal plaatsen. Echter, om op langere termijn voldoende stallingsplaatsen te garanderen moet een extra – gratis - stalling worden aangelegd. Om de ergste nood te lenigen zijn ca. 1000 plaatsen nodig, maar voor de toekomst neemt dit aantal verder toe. Er zijn in de directe omgeving van het station twee belangrijke ontwikkelingen: de nieuwbouw op de plaats van het huidige talud aan de voorzijde van het station en de aanleg van een busstation aan de Hoge Waldorpstraat. Deze ontwikkelingen bieden mogelijk kansen om een inpandige fietsenstalling te realiseren. Alle mogelijkheden worden onderzocht in een poging op korte en langere termijn voldoende stallingsplaatsen te kunnen bieden.

### 4.3.3 Stallen in de binnenstad

In het Meerjarenprogramma Fiets 2003-2006 is de bewaakte stallingscapaciteit in met name de binnenstad flink uitgebreid. Op dit moment zijn 3 Biesieklette-stallingen in voorbereiding om opgeknapt en uitgebreid (Buitenhof, Grote Markt) of verplaatst (Prinsegracht) te worden. Verder zal een proef moeten uitwijzen of een stalling in de omgeving van het Plein haalbaar is. Tenslotte moet in het kader van het bouwproject Spuimarkt een stalling van 1000 plaatsen worden gerealiseerd, die in de behoefte van



de bioscoop en omliggende winkels zal voorzien. De verplichting hiervoor is vastgelegd in de bouwvergunning voor de Spuimarkt. Door de toename van functies in het gebied neemt de vraag naar stallingen toe. De stalling aan de Voldersgracht verdwijnt, maar deze plaatsen worden in de nieuwe stalling gecompenseerd. De exacte locatie van de stalling is nog niet duidelijk, maar een oriëntatie op de Grote Marktstraat (met een goed fietspad aldaar) is een belangrijke vereiste.

In de komende periode wordt ook een studie verricht naar de mogelijkheden om bij winkelcentrum Ypenburg een bewaakte stalling te openen. Hiermee kan zowel het parkeerprobleem bij het winkelcentrum worden bestreden als een veilige stalplaats voor gebruikers van de OV-verbindingen in Ypenburg worden gecreëerd.

Het handhaven van het huidige aantal bewaakte stallingen komt de laatste jaren steeds meer onder druk te staan door de bezuinigingen op de gesubsidieerde arbeid. Deze subsidie is belangrijk om Biesieklette in staat te stellen voor het huidige tarief (meestal 60 cent) de stallingen te exploiteren. Als de bezuinigingen doorzetten zal dit voelbaar worden doordat er een hogere gemeentelijke bijdrage nodig zal zijn vanuit fietsmiddelen, dan wel dan de minst renderende stallingen in hun bestaan bedreigd gaan worden. Op dit moment zijn er veel onzekerheden over de toekomst van de gesubsidieerde arbeid bij Biesieklette, en daarmee het aanbod aan bewaakte stallingen in Den Haag. In de loop van dit Meerjarenprogramma zal hier meer van duidelijk worden.

## 4.4 Communicatie

### 4.4.1 Communicatieplan Fiets

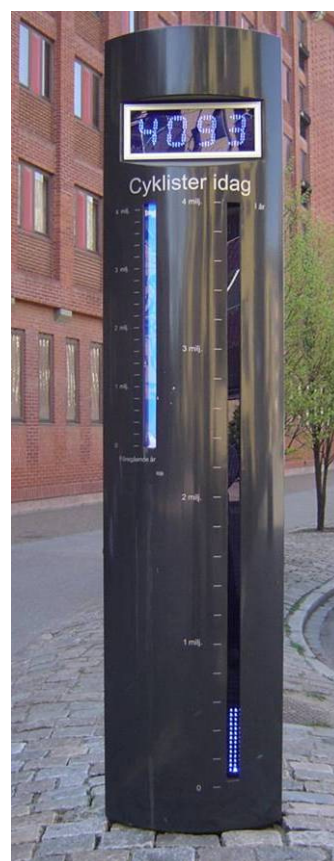
Om de communicatie over de fiets te stroomlijnen wordt aansluitend op dit Meerjarenprogramma Fiets een communicatieplan opgesteld, waarin alle vormen van communicatie in samenhang worden gebracht. Door verder te gaan dan alleen over projecten te communiceren en het effect van de communicatie te monitoren kan hier veel meer winst uit worden gehaald. Een stad als Londen kan hierbij als voorbeeld dienen. Ondanks een naar Nederlandse maatstaven beperkte fiets-infrastructuur is een cultuuromslag teweeg gebracht door een waar communicatieoffensief. Hierdoor is fietsen ‘hip’ geworden en als vervoermiddel inmiddels uit de marge gekomen.

Het communicatieplan voor de fiets moet de basis vormen voor een gestructureerde en effectieve promotie van het fietsbeleid. De nadruk zal vooral liggen op groepen die de meeste potentie hebben. Niet-westerse allochtonen fietsen in de regel minder dan autochtonen, hier valt dus veel te winnen. Kinderen zijn zo mogelijk nog belangrijker. De ontwikkeling dat kinderen minder fietsen dan vroeger moet worden gekeerd om een daling in het fietsgebruik van de aankomende generatie te voorkomen. Jong geleerd is oud gedaan. Ouderen, tenslotte, zijn een groeiende doelgroep die met name gebaat zijn bij het gezondheidsaspect van fietsen. Daarnaast zijn zij steeds draagkrachtiger en steeds langer actief, waardoor hun verplaatsingsgedrag met vaak recreatieve en sociale motieven steeds belangrijker wordt.

Opvallende publicitaire acties zullen de aandacht vestigen op fietsen in Den Haag en het imago van de fietser verbeteren. Door specifieke doelgroepen te benaderen kan met name bij jeugd en allochtonen, maar ook bijvoorbeeld bij ouderen, belangrijke winst worden geboekt als het gaat om het aantal fietsers en gefietste kilometers.

### 4.4.2 Een landmark voor de fiets

Op de foto staat een telzuil, zoals deze in Malmö (Zweden) staat. Een dergelijk in het oog springend object wekt verwondering en vraagt aandacht voor de fiets. De lopende teller kan bijvoorbeeld ook besparing in termen van milieu (bijv. CO<sub>2</sub>) aangeven, om het voordeel voor het milieu in een oogopslag inzichtelijk te maken. Een dergelijk *landmark* zal ook in Den Haag worden opgericht op een nader te bepalen – in het oog springende – lokatie.



**Voorbeeld van een Fietstelzuil (Malmö, Zweden)**

#### 4.4.3 Fietslessen

In Den Haag wordt op een aantal locaties fietsles gegeven. De doelgroep is vaak kinderen, maar ook onder allochtone vrouwen is een duidelijke vraag naar de mogelijkheid om in een veilige omgeving en onder begeleiding van een bekwame instructeur te leren fietsen. De gemeente heeft de afgelopen jaren zelf een aantal initiatieven opgestart voor fietslessen, maar ook sommige buurtorganisaties blijken lessen aan te (willen) bieden. Er is onvoldoende overzicht en inzicht in welke initiatieven er in de stad zijn, wie er lessen krijgen, wat het effect daarvan is en hoeveel vraag er precies is naar fietslessen.

Er zal een onderzoek gestart worden waarbij de goede voorbeelden zullen worden geïnventariseerd om uiteindelijk te komen tot een beter gecoördineerde, stadsbrede aanpak vast te stellen. De gemeente kan een belangrijke rol vervullen als coördinator van deze lessen. Het voordeel van zo'n centrale aanpak is dat er structureel kan worden geëvalueerd of de gekozen aanpak succesvol is, waarom wel of niet en wat het uiteindelijk oplevert in termen van met name mobiliteit, gezondheid en milieu, maar ook in sociaal-maatschappelijk opzicht. Om te beginnen zal naast een overzicht van bestaande mogelijkheden ook een behoefte-onderzoek worden uitgevoerd. Aan de hand van het onderzoeksresultaat wordt gekeken welke rol de gemeente kan spelen en hoe het aantal en het bereik van fietslessen hierdoor kunnen worden uitgebreid.

## 5. Financiën

---

Op dit moment resteert circa 16 miljoen euro uit het Meerjarenprogramma Fiets 2003-2006. De redenen voor deze onderuitputting lopen uiteen van aanbestedingsvoordeel door een gunstige markt, kostenreductie door samenwerking in integrale projecten en beschikbaar komen van subsidies. Verder is het stranden van projecten in de ontwerpfase, door verschillende oorzaken, een belangrijke reden dat projecten uitlopen en niet op tijd tot uitvoering komen.

Naast het bovengenoemde bedrag is in het collegeprogramma 2006-2010 gesteld jaarlijks €650.000 en respectievelijk 1 en 2 miljoen euro eenmalig in 2009 en 2010 beschikbaar te stellen voor de fiets. Dit levert in totaal tot en met 2010 een investeringsbedrag van 19 miljoen incidenteel en 1,1 miljoen structureel op (zie bijlage 6 voor een overzicht). Naast de gemeentelijke middelen kan voor die fietsprojecten die op het regionale routenet liggen subsidie worden aangevraagd. In die gevallen draagt het stadsgewest Haaglanden ca. 50% bij aan de projectkosten. Dit verklaart het verschil in bijlage 6 tussen de totale projectkosten en het gemeentelijk aandeel.

De beschikbare middelen zijn voldoende om zeker tot 2009 vooruit te kunnen, maar als alle projecten conform de verwachting (dus 75% succesratio) worden uitgevoerd en als er geen verdere meevallers in aanbesteding of aanvullende externe bijdragen zijn, is er in 2009 of 2010 een tekort. Op dit moment is nog niet te bepalen hoe groot dit is. Hieronder volgt een overzicht van alle dekkingsbronnen voor fietsprojecten.

<b>Incidentele dekkingsbronnen</b>	
Restant MJP 2003-2006	€ 16.078.000
Meerjareninvesteringsplan 2007-2010, jaarschijf 2009	€ 1.000.000
Meerjareninvesteringsplan 2007-2010, jaarschijf 2010	€ 2.000.000
<b>Totaal incidenteel</b>	<b>€ 19.078.000</b>

<b>Structurele dekkingsbronnen</b>	
Collegeprogramma 2006-2010	€ 650.000
Fietsenstallingen	€ 200.000
Aanpak Fietsvriendelijke situaties	€ 250.000
<b>Totaal structureel per jaar</b>	<b>€ 1.100.000</b>

Om het budget in de toekomst voldoende te benutten en meer projecten tot uitvoering te brengen gaan we uit van een overprogrammering van de beschikbare middelen. Dekking is er al voor een groot deel van de projecten. Bijlage 6 geeft een uitgebreid overzicht van alle projectkosten. Hieronder wordt het overzicht per onderdeel toegelicht.

### 5.1 Fietsvoorzieningen op hoofdroutes

De 32 projecten voor de aanleg van fietsvoorzieningen op hoofdroutes – voor zover ze niet al gedekt zijn - kosten ca. 32 mln. euro. Het gemeentelijk aandeel hierin, na verrekening van subsidiemogelijkheden – is ongeveer 20 mln. Hiervan zal naar verwachting 16,7 mln. worden uitgegeven (zie totaal).

### 5.2 Kwaliteitsprogramma

Voor het kwaliteitsprogramma (bijlage 5) is ca. €11 mln. nodig, in het overzicht is uitgegaan van 12 mln. om bijkomende maatregelen (bijvoorbeeld inritconstructies /

aanpassing verkeerslichten) mee te kunnen financieren. Voor projecten die niet uitvoerbaar blijken, zullen aanvullende projecten worden opgevoerd. Het programma zal hierdoor qua omvang volledig worden uitgevoerd.

### 5.3 Stallingen

Voor het proefproject met fietstrommels is naar verwachting in eerste instantie ca. €100.000 nodig voor de eerste 10 trommels. In principe nemen de kosten af naarmate er meer geplaatst worden. Het totaalbedrag van € 300.000 is gebaseerd op 30 trommels, en is daarmee vrij ruim. Ook kunnen voor dit bedrag andere voorkomende stallingsvormen bij wijze van proef worden gefinancierd. Voor nieuwe stallingen, bijvoorbeeld op het Plein, het Deltaplein en/of in Ypenburg, wordt € 500.000 gereserveerd. Uitgaande van een gemiddeld prijskaartje van €250.000 voor een fraaie Fiets&Stal-stalling kunnen er hiervoor 2 gerealiseerd worden. Bij hergebruik van een unit, zoals bijvoorbeeld het KJ-plein kan deze prijs lager uitvallen.

### 5.4 Communicatie

Voor communicatie is in totaal 350.000 euro uitgetrokken. Het belangrijkste deel wordt besteedt aan acties gericht aan de doelgroepen die eerder zijn omschreven. In het communicatieplan zal dit meer invulling krijgen. Voor het stimuleren van fietslessen is € 100.000 opgenomen en het landmark (en acties daaromheen) kost ca. €50.000.

### 5.5 FOS-budget

Voor fietsonvriendelijke situaties is een structureel budget beschikbaar van ruim 250.000 euro per jaar. Dit is voldoende om de knelpunten die verkeersonveilig zijn of onnodig ongemak en daarmee barrières voor fietsers opleveren, aan te pakken. Sommige knelpunten vallen buiten de scope van de FOS-aanpak, doordat ze te grootschalig worden of gekoppeld moeten worden aan andere maatregelen. In dat geval wordt de klacht gebruikt als programma van eisen bij grootschaliger, integrale projecten.

## **Bijlagen**

---

Bijlage 1: Overzicht gerealiseerde fietsprojecten, incl. lengte van de route

Uitgevoerde projecten 2003-2006	Indeling (aantal richtingen)	Lengte (m)	Voorzieningen		
			Paden	Stroken	Paden ipv stroken
Wegvak					
Laan Copes van Cattenburch	2x1r	2 x 500	X		
Javastraat (brede deel)	2x1r	2 x 300	X		
Ypenburgse Boslaan	2r	1800	X		
Rijswijkse Landingslaan	2r	600	X		
Laan van Nootdorp	2r	350	X		
WC Ypenburg > Tweemolentjesvaart	2r	1750	X		
Veenbespad	2r	1200	X		
Laan van Ypenburg + Pijlkruidveld	2r	2300	X		
Zuidelijke Fietsbrug A4 + route	2r	1800	X		
Noordelijke Fietsbrug A4 (thv Forepark)	2r	1000	X		
Harstenhoekweg	2x1r	2 x 650	X		
Thorbeckelaan	2x1r	2 x 1050			X
Kamperfoeliestraat (ged.)	2x1r	2 x 300		X	
Laakweg tussen Gemaalstraat en Rijswijkseweg	2r	300	X		
IJclubweg: aanleg onderdoorgang	2r	400	X		
Volendamlaan	2x1r	2 x 1000	X		
Gemeentelijke bijdrage fietspad N469	2r	1750	X		
Apeldoornselaan	2x1r	2 x 725			X
Prinsegracht	2x1r	2 x 750			X
Carel van Bylandtlaan	2x1r	2x 240	X		
<b>Totaal</b>		<b>24380</b>	<b>18730</b>	<b>600</b>	<b>5050</b>

## Bijlage 2: Resultaten fietstelling september 2006

	TOT	straat	van	naar	TOT	straat	van	naar
1	2309	Bezuïdenhoutseweg	Prinses Irenestraat	Rijnstraat	59	Reguliusweg	Maanweg	Saturnusstraat
2	1654	Rijswijkseweg	Gemeentegrans	Cylinderstraat	60	Tomatenlaan	Noordweg	Havannasingel
3	1581	Laan van N.O.Indie	Spoorlijn	Schenkkade	61	Plesmanweg	v.Lemnepweg	Nieuwe Parklaan
4	1542	Loosdunseweg	Uitenhagestraat	Monstersestraat	62	Laan v.Meerdervoort	Troubadourstraat	Groen v.Prinsterlaan
5	1494	Conradbrug	Suezkade	Conradkade	63	Zuidterparklaan	Ermelostraat	Soestdijkseplein
6	1381	Houtrustbrug	Pr.Kennedylaan	Segbroeklaan	64	Fietersbruggetje	Hubertusviaduct	Groenthovenstraat
7	1238	Albaradistraat	Wainoosstraat	Thorbeckelaan	65	s-Gravenzandelaan	Jacobstraat	Zoutkeetsingel
8	1210	Korte Voorhout	Smidsplein	Prinsesgracht	66	Leyweg	Erasmusweg	Noordweg
9	1184	Fietstunnel	onder	Holland Spoor	67	Houtweg	Laan van Roos en Doorn	Koningingegracht
10	1152	Groot Hertoginnebrug	Morsestraat	Obrechtstraat	68	Schaarsbergenstraat	Soestdijkseplein	Wapenveldstraat
11	1133	Weimarbrug	Suezkade	Conradkade	69	Elkeleburglaan	Gemeentegrans	Erdehoekseweg
12	1119	Laan v.Meerdervoort	Lijsterbesstraat	Goudenregenstraat	70	Viaskamp	Carel Reinierskade	Haverkamp
13	1100	George Maduroplein	Hubertusviaduct	Koningingegracht	71	De Genestetlaan	Gemeentegrans	Jan van Beersstraat
14	1098	Brug Escampelaan	Monnikendamplein	Escamolaaan	72	Tresonglaan	Vogelzanglaan	Oosteinde
15	1090	Brug Veendendaalkade	Volendamlaan	Jisselsteinstaat	73	Oosteinde	Luchtenburglaan	Laan v.Wateringseveld
16	1080	Rijswijksebrug	Goudriaankade	Neherkade	74	Anna Paulownastraat	Plet Heinplein	Anna Paulownaplein
17	1075	Plesmanweg	Nieuwe Parklaan	Kwekerijweg	75	Hengelolaan	Herenrade	Dedemsvaarweg
18	1059	Hidebrandplein	Treinviaduct	Alberdingk Thijmsstraat	76	Alexanderplein	Waalsdorperweg	Mauritskade
19	1039	Javastaat	Balistraat	Koningingegracht	77	v.Alkemadelaan	Nieboerweg	Pompslatonsweg
20	1005	Fietstunnel	onder Schenkviaduct en spoorlijn		78	Duindorperbrug		Westuinweg
21	997	Rijswijkseweg	Waldorpstraat	Hofwijcksstraat	79	Hoekkade	Schaik Burgerstraat	Rondebosstraat
22	961	Trekweg	Gemeentegrans	Ketelstraat	80	Laakkade	Neherkade	Slachthuyslaan
23	939	Prinses Beatrixlaan	Spoorlijn	Schenkkade	81	Segbroeklaan	Rode Kruisplantsoen	Goudenregenstraat
24	911	Thorbeckelaan	Oude Haagweg	Okkermootstraat	82	Melis Stokelaan	Steenhouwersgaarde	Dedemsvaarweg
25	895	Scheveningseweg	Jacob Catslaan	Johan de Wittlaan	83	Nieuwe Parklaan	Wagenaarweg	Plesmanweg
26	883	Mient	Prunusstraat	Kamperfoeliestraat	84	Het Kleine Loo	Carel Reinierskade	Gerskamp
27	838	Zeedstraat	Kortenaerkade	Sophialaan	85	Huis te Landelaan	Gemeentegrans	Schimmeelweg
28	824	Stadhouderslaan	Noccolstraat	Lubeckstraat	86	Ruysdaelstraat	Breughelstraat	Vaillantlaan
29	811	Calandbrug	Calandplein	Slachthuyslaan	87	Mairie Jungiusweg	Soestdijkseplein	H.Roland Holstweg
30	807	Dr.Kuyperstraat	hoekkade	Koningingegracht	88	Leidse Straatweg(fietspad)	Huis ten Bosch	Benoordenhoutseweg
31	791	Oude Haagweg	Suezkade	Laan van Eik en Duinen	89	Escampelaan	Erasmusweg	Houtwijklaan
32	773	Newtonbrug	Andrej Sacharowstraat	Conradkade	90	Amachtsweg	Erasmusweg	Noordweg
33	764	Oude Haagweg	Melis Stokelaan	Volendamlaan	91	Aagje Dekelaan	Erasmusweg	Pieter Langendijkstraat
34	741	Brug Troelstrakade	Leeghwaterplein	Fruitweg	92	Viaductweg	Fruitweg	Dedemsvaarweg
35	738	Leeghwaterbrug	Vogeltuinen	Neherkade	93	Meppelweg	De Rade	Dedemsvaarweg
36	735	Oude Haagweg	Balistraat	Houtwijklaan	94	Hoekkade	v.Mierisstraat	Vaillantlaan
37	724	Laan Copes van Cattenburch	Parallelweg	Koningingegracht	95	Hoekkade	Laan van Wateringseveld	Sophie Redmondpad
38	696	Viaduct Waldorpstraat	Reigersbergenweg	Waldorpstraat	96	Johanna Naberweg	Erasmusweg	H.Roland Holstweg
39	663	Fietspad onder spoorlijn	Vaassenstraat	Veluweplein	97	Schaik Burgerstraat	Spionkopstraat	Hoekkade
40	620	De La Reyweg	busplatform	Reigersbergenweg	98	Benoordenhoutseweg	Waaltdorperlaan	Therese Schwarzenstraat
41	605	Pr.Bernhardviaduct	Carel Reinierskade	Jupiterskade	99	Wouwermanstraat	Abt.v.Beyerenstraat	Vaillantlaan
42	602	Bezuïdenhoutseweg	Maanweg	Leyweg	100	Koningingegracht	George Maduroplein	Deilstraat
43	596	Binkhorstlaan	Gemeentegrans	Goudenregenstraat	101	Hobbeastraat	Johanna Naberweg	Zwembad
44	595	Noordweg	Valkenboskade	Grovestinsstraat	102	Ruychrookpad	Gemeentegrans	Vaillantlaan
45	588	Thomsonlaan	Erasmusweg	Steenwijklaan	103	Poeldijkseweg	Erasmusweg	Ruychrooklaan
46	547	Middachtenweg	Hans Lodevijnstraat	Laan v.Wateringseveld	104	Waldorpstraat	vi/d Neerstraat	Vaillantplein
47	541	Loevesteinlaan	Carel Reinierskade	Reigersbergenweg	105	Waldorpstraat	Hilbebrandplein	Hilbebrandplein
48	529	Noordweg	Gemeentegrans	Paets van Troostwijkstraat	106	M. Vrijenhoeklaan	Lupineweg	De Savornin Lohmanlaan
49	529	Boekweilakamp	Juthaasstraat	Soestdijkseplein	107	Theo Mann Bouwmeesterpad	Gemeentegrans	Th.Maan Bouwmeesterlaan
50	529	Oudemansstraat	Veluweplein	Melis Stokelaan	108	Laan v.Wateringseveld	Havannasingel	Noordweg
51	520	Vreeswijkstraat	Neherkade	Mercuriusweg	109	Fietspad	eind Wassenaarseweg	bij Juliana kazerne
52	515	Moerweg	Korte Voorhout	Momkendamiaan	110	Fietspad	De Gaarde	Steenwijklaan
53	514	Trekvliebrug	Ver Huellweg	Madurodam	111	Fietspad onder spoorlijn		Spinozalaan(Vbg)
54	510	Volendamlaan	Aegonplein	Vogelzanglaan	112			
55	510	Prinsesgracht	Gemeentegrans		113			
56	504	Haringkade(fietspad)						
57	504	Hofzichtlaan						
58	501	Oosteinde						



### Bijlage 3: Hoofdrouetenet Fiets



## Bijlage 4: Beschrijving van projecten “fietsvoorzieningen op hoofdroutes”

1	Single Ypenburg	Op deze hoofdroute zijn geen fietsvoorzieningen. Fietsers moeten via de parallelstraat met vele drempels, parkerende auto's en slecht overzichtelijke kruisingen. Aanleg van vrijliggend fietspad.
2	Kamperfoeliestraat	Op dit deel van het hoofdrouthenetwerk zijn geen voorzieningen aanwezig. Parkeren is een probleem. Met het verleggen van parkeren deels tussen de bomen kunnen fietsvoorzieningen worden gerealiseerd.
3	Rouwbrug	Op aandringen van bewoners uit de Archipelbuurt (burger-initiatief) wordt tussen de Koninginnegracht en de Raamweg een fietsbrug aangelegd. De bestaande voetgangersbrug kan daarmee weer worden teruggegeven aan de voetganger en gevaarlijke situaties worden in de toekomst vermeden.
4	Erasmusweg kruisingen	Fietspaden eindigen circa 150 meter voor de kruisingen. Fietsers moeten zich juist op het kruisingsvlak mengen met autoverkeer. Dit is een gevaarlijke situatie. Doorflekken van de fietspaden tot en met de kruising.
5	Segbroeklaan / Houtnustweg	De oversteek over deze drukke weg heeft geen rustpunt in het midden. Hierdoor is de oversteek gevaarlijk en lastig te nemen. Een middenland als rustpunt voor de fietser wordt hier gerealiseerd.
6	Frederik Hendrikslaan	Om de veiligheid van de fietsers te verbeteren en dubbelparkeren tegen te gaan worden in 2004 fietsstroken aangelegd tussen Statenlaan-Pr. Mauritslaan. Om de route verder te verbeteren kunnen fietsstroken worden gerealiseerd tussen Pr. Mauritslaan-Frankenslag. Tussen Statenlaan en Pres. Kennedylaan moet verder worden onderzocht wat de mogelijkheden zijn.
7	Koekamp/Beslaan	Het is wenselijk de huidige situatie achter de Maliehorren te verbeteren, omdat deze voor voetgangers en fietsers onveilig is. Hiervoor is een schetsontwerp vervaardigd. Tevens is er aandacht om in samenhang met de maatregelen voor de voetgangers en fietsers een ecotunnel aan te leggen tussen het Geen fietsvoorzieningen. Belangrijke ontbrekende schakel in hoofdrouthenetwerk. Gevaarlijk voor fietser. Aanleg van fietspaden.
8	Carnegielaan	Op een klein deel van de Hofzichlaan ontbreken fietspaden.
9	Hofzichlaan	Op dit deel van het hoofdrouthenetwerk zijn fietsstroken aanwezig. De Waldorpstraat is een belangrijke alternatieve route voor de Parallelweg. Tevens komt er bij het Leegwaterplein een nieuwe middelbare school, wat veel extra fietsbewegingen geeft. Fietsp
10	Waldorpstraat	Fietsstroken eindigen circa 150 meter voor de kruisingen. Fietsers moeten zich juist op het kruisingsvlak mengen met autoverkeer. Aanleg van OFOS.
11	Stadhouderslaan	Op dit deel van het hoofdrouthenetwerk zijn geen voorzieningen aanwezig. In verband met het kleine dwarsprofiel is het aanleggen van fietsstroken het meest haalbaar. Hiervoor zullen waarschijnlijk bomen gekapt en ver/heerplaatst moeten worden. Parkeren is o
12	Goudenregenstraat te Kamperfoeliestraat en L. v M.	De de la Reyweg wordt geheel heringericht, waarbij de aanleg van fietspaden en belangrijk onderdeel van de randvoorwaarden is. De de la Reyweg maakt onderdeel uit van het regionaal routenet.
13	De La Reijweg (bijdrage)	Aan de zuidzijde van de Melis Stokelaan liggen tussen de Lozerlaan en de Loevesteilaan
14	Melis Stokelaan zuidzijde - Lozerlaan/Loevesteilaan	Ontbrekende schakel in het hoofdrouthenetwerk. Drukke weg in de ochtendspits. Geen voorzieningen aanwezig. Evt. opdelen in stukken voor en na het Nassaplein.
15	Javastraat	De Valkenboslaan is geen onderdeel van het hoofdrouthenetwerk, maar wel een belangrijke aanvullende route. Momenteel zijn hier geen voorzieningen. Fietspaden di stroken zijn gewenst op deze route.
16	Valkenboslaan	Er zijn geen voorzieningen op dit deel van het hoofdrouthenetwerk. Route loopt door woonstraat met klinkers. Comfort is speelt een belangrijkere rol dan veiligheid. Fietspaden of stroken.
17	Conradkade	Op dit gevaarlijke en drukke deel van de Laan van Meerdervoort zijn geen voorzieningen voor de fiets. Tijdens de ochtendspits is het verboden te parkeren, waardoor ruimte ontstaat om te fietsen. Hier moet een definitieve oplossing worden gerealiseerd.
18	Laan van Meerdervoort te Gr. Hertoginneln en Zeestr.	Het schrepepad ligt tussen het fietsvadiuct over de A4 dat onderdeel is van de route vanuit het centrum van Leidschenveen richting Voorburg. Het schrepepad is deels fietspad - zit het smal - en deels een verblijfsstraat met toegang tot een tunnelcentrum. Om regionale kwaliteit te creëren moeten hier goede fietsvoorzieningen De regionale route die door Ypenburg loopt richting het centrum van Den Haag mondt nu uit op de Laan van Hoorwijk en verder op de Rijkswijkseweg. Dit is verre van ideaal en een volledig vrijliggend alternatief is mogelijk door een fietsbrug aan te leggen over de A4, in een rechte lijn tussen de bestaande route in Ypenburg, om uiteindelijk langs de Trekvlot door de binckhorst in het centrum van Den Haag uit te monden. Het hier genoemde project besrijft de brug over de A4 en het aansluitende fietspad tot en met de brug over de Vliet (na bij de Westvlietweg).
20	Fietsbrug A4	Op dit deel van de Weimarstraat zijn geen fietsvoorzieningen. Het maakt onderdeel uit van het hoofdrouthenet en hier lag ooit het "demonstratiefietspad". Fietspaden zijn anno nu nauwelijks haalbaar, maar fietsstroken of een alternatieve route zullen worden onderzocht.
21	Wämanstraat te Valkenboskade en Valkenboslaan	Aan de noordzijde van de Elandsstraat ontbreken fietspaden, aan de zuidzijde liggen ze wel. Mogelijk dat het VCP aanleiding geeft om hier te kiezen voor de fiets in plaats van de (geparkeerde) auto.
22	Elandsstraat noordzijde	De Alexanderstraat is fietsvriendelijk door de klinkerverharding, maar ook de verspringende breedte en het gebrek aan fietsvoorzieningen. Op een strategische as richting het centrum gelegen zijn fietsvoorzieningen bijzonder wenselijk Deze drukke verkeersader heeft fietsstroken naast 2x2 rijbanen autoverkeer. Door de intensiteit en snelheid is het onpragtig en onveilig fietsen. Fietspaden zijn hier
23	Alexanderstraat	Op dit deel van het hoofdrouthenetwerk zijn aan de bebouwde zijde van het Finnenburg geen voorzieningen aanwezig. Om hier een fietspad te realiseren dient een stuk grond verworven te worden.
24	Groot Hertoginnelaan	De lange fietsroute vanuit de stad via de Loosdunseweg, Listzstraat stopt bij het Arnold Spoelplein. De regionale verbinding richting de Monstsestraat is vanaf hier stuk grond verworven te worden.
25	Finnenburg	Langs de pompstationweg ontbreken fietsvoorzieningen. Slechts op beperkte delen is aan één zijde een fietspad
26	Symoniestraat	Aan weerszijden van winkelcentrum Leyweg liggen bewaakte fietsstallingen. Gezien van het wijkdeel kent de hele Leyweg fietspaden. Buiten winkeltijden is fietsen door het wijkgebied geen probleem, maar daarbuiten wordt de route -terecht - gedomineerd door voetgangers. Toch is het wenselijk in dit geval een route te bieden aan fietsers om zo het winkelcentrum, maar ook de doorgaande route bereikbaar te maken.
27	Pompstationweg	De Schaik Burgerstraat is geen hoofdrouthenet Fiets, maar vormt een goede dwarsverbinding door Transvaal. Voor auto's is het geen doorgaande route en dit zal te zijner tijd met een herinrichting ook worden afgedwongen. Fietsstroken kunnen bijdrage aan een optische versmalling van het profiel en een goede stimulans
28	Leyweg	Hiervoor is een herinrichting van de Schaik Burgerstraat wordt bij de herinrichting door Staedon voorzien van fietspaden aan
29	Schaik Burgerstraat	Hiervoor is een herinrichting van de Schaik Burgerstraat wordt bij de herinrichting door Staedon voorzien van fietspaden aan
30	Kempstraat	De breedte deel van de Kempstraat, tussen de De La Reijweg en de Schaik Burgerstraat wordt bij de herinrichting door Staedon voorzien van fietspaden aan
31	Stationsweg / Wagenstraat	Hier de meest logische route vanuit het centrum richting Hollands Spoor en v.v. Hoewel beide bestemmingen een grote aantrekkingskracht op fietsers hebben, zijn dit geen fietsvoorzieningen. Een fietspad lijkt door het profiel en de combinatie met de busroute uitgesloten. Fietsstroken of een alternatieve indeling zullen worden
32	Maanweg	Binckhorst en de Mercurusweg in het bijzonder wordt herontwikkeld neemt het belang voor de fietser van een route over de Maanweg toe. Het profiel van de Maanweg vóór de Reguliusweg met een tweerichtingenfietspad wordt. Idealerweise wordt de Maanweg vóór de Binckhorstlaan, waar aangesloten kan worden op bestaande fietspaden.

## Bijlage 5: Kwaliteitsprojecten / omzetting tegels naar asfalt

Straat	Gedeelte	Verharding	Lengte (m1)
Melis Stokelaan westzijde	Lozerlaan-Moerweg	Tegels	3600
Melis Stokelaan oostzijde	Loevesteinlaan-Moerweg	Tegels	950
Oude Haagweg westzijde	Groen van Prinsterlaan-Kamperfoeliestraat	Tegels/asfalt	1700
Oude Haagweg oostzijde	Houtwijklaan-Volendamlaan	Tegels/asfalt	1650
Loosduinseweg westzijde	Kamperfoeliestraat-NW Buitensingel	Tegels	2000
Loosduinsekade oostzijde	Volendamlaan-NW Buitensingel	Tegels	1700
Escamplaan westzijde	Albert Schweitzerlaan-Zuiderparklaan	Tegels/asfalt	950
Escamplaan oostzijde	Albert Schweitzerlaan-Zuiderparklaan	Tegels/asfalt	900
Mient westzijde	Kamperfoeliestraat-Fahrenheitstraat	Tegels	300
Mient oostzijdse n.v.t.			
Sebroeklaan westzijde	Goudenregenstraat-Houtrustbrug	Tegels	1200
Sebroeklaan oostzijde	Goudenregenstraat-Houtrustbrug	Tegels	1200
President Kennedylaan west	Houtrustbrug-Johan de Witlaan	Tegels	750
President Kennedylaan oost	Houtrustbrug-Johan de Witlaan	Tegels	750
Bezuidenhoutseweg westzijde	Koningin Julianaplein-Hofzichtlaan	Tegels	3000
Bezuidenhoutseweg oostzijde	Koningin Julianaplein-Hofzichtlaan	Tegels	3000
Monsterseweg westzijde	Oorberlaan-Lozerlaan	Tegels	1800
Monsterseweg oostzijde	Oorberlaan-Lozerlaan	Tegels	1800
Nieuweg westzijde	Madepolderweg-Lozerlaan	Tegels	400
Nieuweg oostzijde	Madepolderweg-Lozerlaan	Tegels	400
Leyweg zuidzijde	Erasmusweg-Volendamlaan	Tegels	1800
Leyweg noordzijde	Erasmusweg-Volendamlaan	Tegels	1800
Moerweg zuidzijde	Erasmusplein-Melis Stokelaan	N.v.t.	
Moerweg noordzijde	Erasmusplein-Melis Stokelaan	Tegels	450
Middachtenweg zuidzijde	Gem. grens-Erasmusplein	N.v.t.	
Middachtenweg noordzijde	Gem. grens-Erasmusplein	Tegels	550
NW Buitensingel zuidzijde	Loosduinseweg-Koningin Emmaplein	Tegels	300
NW Buitensingel noordzijde	Loosduinseweg-Koningin Emmaplein	Tegels	300
Waldeck Pyrmontkade zuidzijde	Konigin Emmaplein-Laan van Meerdervoort	Tegels	750
Waldeck Pyrmontkade noordzijde	Konigin Emmaplein-Laan van Meerdervoort	Tegels	750
Rijswijkseweg zuidzijde	Gem. grens-Rijswijkseplein	Tegels	1200
Rijswijkseweg noordzijde	Gem. grens-Rijswijkseplein	Tegels	1200
Lekstraat zuidzijde	Schenkviaduct-Trekvlieplein	Tegels	350
Lekstraat noordzijde	Schenkviaduct-Trekvlieplein	Tegels	350
Binckhorstlaan zuidzijde	Mercuriusweg-Trekvlieplein	Tegels	500
Binckhorstlaan noordzijde	Mercuriusweg-Trekvlieplein	Tegels	500
Hofzichtlaan zuidzijde	Gem. grens-Bezuidenhoutseweg	Tegels	950
Hofzichtlaan noordzijde	Gem. grens-Bezuidenhoutseweg	Tegels	950
Koningskade/Raamweg zuidzijde	Korte Voorhout-Hubertusviaduct	Tegels	1650
Koningskade/Raamweg noordzijde	Korte Voorhout-Hubertusviaduct	Tegels	1650
<b>SUBTOTAAL</b>			<b>44050</b>
<b>TOTAAL</b>		<b>€</b>	<b>11.012.500,00</b>

## Bijlage 6: Budgetten en reserveringen

	Tot. Investering	Aandeel	Haalbaar	Reservering
<b>1 - Fietsvoorzieningen op hoofdroutes</b>				
1 Singel Ypenburg	Gevoeteerd		100%	
2 Kamperfoeliestraat	Gevoeteerd		100%	
3 Riouwbrug	Gevoeteerd		100%	
4 Erasmusweg kruisingen	Gevoeteerd		100%	
5 Segbroeklaan / Houtrustweg	Gevoeteerd		100%	
6 Frederik Hendriklaan	Gevoeteerd		100%	
7 Koekamp/Boslaan	€ 240.000	€ 240.000	100%	€ 240.000
8 Carnegielaan	€ 1.000.000	€ 500.000	100%	€ 500.000
9 Waldorpstraat	€ 800.000	€ 400.000	100%	€ 400.000
10 Goudenregenstraat ts Kamperfoeliestraat en L. v M.	€ 300.000	€ 300.000	100%	€ 300.000
11 De La Reijweg (bijdrage)	€ 1.700.000	€ 1.700.000	100%	€ 1.700.000
12 Hofzichtlaan	€ 400.000	€ 400.000	100%	€ 400.000
13 Stadhouderslaan	€ 200.000	€ 200.000	100%	€ 200.000
14 Melis Stokelaan zuidzijde - Lozenlaan/Loevensteinlaan	€ 2.000.000	€ 2.000.000	100%	€ 2.000.000
15 Javastraat	€ 2.500.000	€ 1.250.000	100%	€ 1.250.000
16 Valkenboslaan	€ 2.000.000	€ 2.000.000	100%	€ 2.000.000
17 Laan van Meerdevoort ts Gr. Hertoginneln en Zeestr.	€ 2.000.000	€ 1.000.000	100%	€ 1.000.000
18 Fietsbrug A4	€ 10.000.000	€ 2.000.000	100%	€ 2.000.000
19 Schalk Burgerstraat	€ 350.000	€ 350.000	100%	€ 350.000
20 Conradskaade	€ 500.000	€ 500.000	100%	€ 500.000
21 Pompstationweg	€ 1.500.000	€ 1.500.000	100%	€ 1.500.000
22 Schrepepad incl aansl. Westvlietweg	€ 300.000	€ 150.000	100%	€ 150.000
23 Weimarstraat ts Valkenboskade en Valkenboslaan	€ 250.000	€ 250.000	100%	€ 250.000
24 Finnenburg	€ 700.000	€ 700.000	100%	€ 700.000
25 Alexanderstraat	€ 250.000	€ 250.000	50%	€ 125.000
26 Groot Hertoginnelaan	€ 2.500.000	€ 2.500.000	25%	€ 625.000
27 Elandsstraat	€ 500.000	€ 500.000	25%	€ 125.000
28 Symfoniestraat	€ 500.000	€ 500.000	25%	€ 125.000
29 Leyweg	€ 100.000	€ 100.000	25%	€ 25.000
30 Kempstraat	€ 500.000	€ 500.000	25%	€ 125.000
31 Stationsweg / Wagenstraat	€ 200.000	€ 200.000	25%	€ 50.000
32 Maanweg	€ 800.000	€ 400.000	25%	€ 100.000
<b>subtotaal</b>	<b>€ 32.090.000</b>	<b>€ 20.390.000</b>		<b>€ 16.740.000</b>

	Tot. Invest.	Aandeel	Reservering
<b>2 - Kwaliteitsprogramma</b>			
Programma 2008	€ 2.000.000	€ 2.000.000	€ 2.000.000
Programma 2009	€ 4.000.000	€ 4.000.000	€ 4.000.000
Programma 2010	€ 6.000.000	€ 6.000.000	€ 6.000.000
<b>subtotaal</b>	<b>€ 12.000.000</b>	<b>€ 12.000.000</b>	<b>€ 12.000.000</b>

	Tot. Invest.	Aandeel	Reservering
<b>3 - Stallingen</b>			
Stallen in woonwijken	€ 300.000	€ 300.000	€ 300.000
Nieuwe stallingen	€ 500.000	€ 500.000	€ 500.000
<b>subtotaal</b>	<b>€ 300.000</b>	<b>€ 500.000</b>	<b>€ 800.000</b>

	Tot. Invest.	Aandeel	Reservering
<b>4 - Communicatie</b>			
Communicatie / promotie	€ 200.000	€ 200.000	€ 200.000
Fietslessen	€ 100.000	€ 100.000	€ 100.000
Landmark	€ 50.000	€ 50.000	€ 50.000
<b>subtotaal</b>	<b>€ 350.000</b>	<b>€ 350.000</b>	<b>€ 350.000</b>

	Tot. Invest.	Aandeel	Reservering
<b>5 - Aanpak Fietsvriendelijke situaties</b>			
Maatregelen 2007	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
Maatregelen 2008	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
Maatregelen 2009	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
Maatregelen 2010	€ 250.000	€ 250.000	€ 250.000
<b>subtotaal</b>	<b>€ 1.000.000</b>	<b>€ 1.000.000</b>	<b>€ 1.000.000</b>

	Tot. Invest.	Aandeel	Reservering
<b>Totaal</b>			
1 - Fietsvoorzieningen op hoofdroutes			€ 16.740.000
2 - Kwaliteitsprogramma			€ 12.000.000
3 - Stallingen			€ 800.000
4 - Communicatie			€ 350.000
5 - Aanpak Fietsvriendelijke situaties			€ 1.000.000
<b>Totaal</b>			<b>€ 30.890.000</b>